



# Parkeringsstrategi

---

Fastställt av regionfullmäktige  
Framtagen av teknikförvaltningen  
Datum 2018-12-17  
Ärendenr RS 2018/990  
Version [1.0]

---

## Parkeringsstrategi

*Beslutad i Regionfullmäktige 2018-12-17, § 74*



Region Gotland

# Parkeringsstrategi Gotland

# Parkeringsstrategi Gotland

Datum	2018-08-27
Uppdragsnummer	1320022837
Utgåva/Status	4.0

Andreas Samuelsson  
Uppdragsledare

Cecilia Friis, Anthon Georgsson	Alexine Wirén
Handläggare	Granskare

Ramboll Sverige AB

Telefon 010-615 60 00  
Fax 010-615 20 00  
[www.amboll.se](http://www.amboll.se)

Unr 1320022837 Organisationsnummer 556133-0506

## Inledning

Detta dokument är framtaget av Ramboll i ledning av Andreas Samuelsson. Från Regionens sida har Jenny Iversjö (avdelningschef Planerings- och utvecklingsavdelningen) och Lennart Klintbom (trafikplanerare) varit beställare och de huvudsakliga kontakterna under projektets gång.

Tillsammans med parkeringsstrategin finns också en parkeringsnorm framtagen. Detta ersätter den tidigare normen från 1990 och kommer underlätta planeringen i detaljplanearbetet. Parkeringsnormen är en bilaga till denna parkeringsstrategi. Strategin och parkeringsnormen bedöms kunna gälla fram till år 2030, men har ingen begränsning i tid så länge den är aktuell, accepterad och tillämpbar.

## Sammanfattning

Region Gotland har flera tydliga mål där parkeringsåtgärder är ett kraftfullt verktyg. Många av dessa mål rör miljöfrågor och ett hållbart resande. Biltrafiken skall minska och cykeltrafiken och kollektivtrafiken skall öka. Detta kräver åtgärder inom parkeringspolitiken samtidigt som Gotland måste vara tillgängligt för alla. Denna parkeringsstrategi beskriver hur Gotland ska nå målen samt vilka åtgärder som bör genomföras, både på kort och på lång sikt. I samband med framtagandet av denna parkeringsstrategi har flera workshops hållits i syfte att få input till strategin men också för att berörda parter ska få ett forum att mötas och få förståelse för varandras intressen.

I parkeringsstrategin redovisas mål och visioner i avsnitt 10. Strategier för parkeringsnormen redovisas i avsnitt 6, dessa ingår även i avsnittet 10. I avsnitt 8, Implementering, redovisas åtgärder för genomförande. För varje åtgärd anges ansvar och tidpunkt för genomförande.

För att förtydliga beslut som behöver tas anges här de mål, visioner och åtgärder som föreslås i parkeringsstrategin (inkl. parkeringsnormen):

### Mål och visioner:

- Parkeringsplatser på allmän mark ska prioriteras i ordningen:
  1. *Korttidsparkering* (besöksparkering). Besöksparkering till större målpunkter ska hanteras på kvartersmark. I undantagsfall kan besöksparkering ordnas vid kantsten, då parkering på kvartersmark inte är möjligt. Reglering bör sättas så att annat utnyttjande än för besök undviks.
  2. *Arbetsplatsparkering*. Arbetsparkering ska ske på kvartersmark och bör alltid ha avgifter i linje med eller högre än omliggande områden. Cykelparkering bör alltid ligga närmare entréer jämfört med bilparkering.
  3. *Boendeparkering*. Boendeparkering ska hanteras på kvartersmark vid nybyggnation.
- Gotland ska vara en tillgänglig region med regleringar och avgifter så att det alltid finns lediga parkeringsplatser för bil och cykel inom en radie av 400 m (bil) respektive 100 m (cykel) till målet. Under högsäsong ska tillgänglighet av parkeringsplatser lösas genom justeringar av regleringar och avgifter.
- Parkeringsplaneringen ska ske på sådant sätt att hållbara transportsätt uppmuntras.
- Byggnation av nya parkeringsanläggningar ska främst ske där byte till andra transportmedel lätt kan ske, så som till cykel och kollektivtrafik.

- Förtätning av Visby ska ske genom att nya parkeringar byggs i parkeringshus eller under fastigheter, samt att en blandad stadsstruktur eftersträvas.
- Samutnyttjande av parkeringsanläggningar ska alltid eftersträvas i syfte att effektivisera markutnyttjandet.
- Alla offentliga parkeringsytor ska ha laddpunkter för elfordon samt vara förberedda för utökning av dessa platser i framtiden.
- Alla nya cykelparkeringar på Gotland ska vara försedda med ramlåsning.
- Parkeringsplaneringen ska genomföras på sådant sätt att en levande stadskärna i Visby eftersträvas året runt. Med detta menas att ett ökat flöde av människor i Visby stadskärna ska främjas.
- Nyttoparkering, även kallat företagsparkering, är till för yrkesutövare som har bilen som förutsättning i sitt yrke enligt ett antal kriterier. Att förenkla parkering för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i arbetet bidrar positivt till Gotlands företagsklimat då det gynnar företagande. Målet är att fortsätta ha kvar nyttoparkering som beviljas enligt gällande kriterier.

### Åtgärder:

#### Förtätning av Visby

Förtätning av Visby syftar till att öka andelen hållbara transporter genom förtätning som underlättar för kollektivtrafik, cykel och gångtrafik.

Tidplan: 2019-2030

Ansvar: SBF (samhällsbyggnadsförvaltningen) och regionstyrelsen.

Utbildning och information kring parkeringsnormen samt när förändringar sker inom parkeringsområdet

Utbildning internt och externt för ökad kunskap om parkeringsnormen och förändringar inom parkeringsområdet.

Tidplan: löpande efter behov.

Ansvar: SBF, TKF (teknikförvaltningen).

#### Utförliga beläggningsstudier av parkeringar i Visby

Olika uppfattningar om hur parkeringssituationen ser ut finns, exempelvis om när det är hög- eller lågsäsong. En övergripande beläggningsstudie bör tas fram av oberoende part, som gemensam grund kring parkeringsplaneringen.

Tidplan: Vart 5-10 år, start 2019

Ansvar: TKF

Digital karta över parkeringsplatser för rörelsehindrade  
Digital karta bör finnas tillgänglig på regionens hemsida för att underlätta för personer med funktionsnedsättning.

Tidplan: 2019

Ansvar: TKF

Utbyggnad av laddinfrastruktur  
Fortsatt utbyggnad av laddpunkter samt utbildningsinsatser.

Tidplan: 2019-2025

Ansvar: RSF (regionstyrelseförvaltningen)

Utredning av extern parkering med shuttle bus till Visby centrum  
Utredning om extern, avgiftsfri parkering med shuttle bus med regelbunden trafik till ett fåtal hållplatser.

Tidplan: 2020

Ansvar: TKF.

Tydligare information kring husbilsparkering  
Husbilskarta med rekommendationer kring camping och information om vad som är tillåtet och inte.

Tidplan: 2019

Ansvar: TKF

Förenkla parkeringsreglering där P-skiva och avgift gäller  
Enklare och tydligare system för betalsätt för parkering.

Tidplan: Snarast

Ansvar: TKF

Cykelsatsningar  
Informations- och stimulansåtgärder som kan bidra till ökad cykling. Samt satsning på cykelparkeringar på strategiska platser

Tidplan: Löpande.

Ansvar: TKF, Visby Centrum

Satsningar på kollektivtrafik  
Satsningar som syftar till att bilresenärer i högre grad använder kollektivtrafik. Utveckling och utvärdering kring satsningar i kollektivtrafiken kontinuerligt.

Tidplan: Löpande

Ansvar: TKF

## Innehållsförteckning

1.	Bakgrund .....	1
1.1	Syfte .....	1
1.2	Avgränsningar .....	2
1.3	Metod .....	2
1.4	Tidigare arbete .....	2
1.5	Ordlista.....	3
2.	Styrande dokument och mål.....	3
2.1	Styrande dokument.....	4
2.2	Kommunala mål.....	5
2.3	Nationella mål.....	5
2.3.1	Nationella miljömål.....	5
2.3.2	Transportpolitiska mål .....	5
3.	Kunskapsunderlag parkering .....	7
3.1	En kommuns skyldigheter .....	7
3.2	Fastighetsägarens skyldigheter .....	7
3.3	Parkering som ett planeringsverktyg.....	7
3.4	Reglering och avgifter .....	8
3.4.1	Marknadsanpassad parkering.....	9
3.5	Mobility Management.....	10
4.	Nulägesanalys.....	12
4.1	Visby .....	12
4.2	Övriga Gotland.....	15
5.	Omvärldsanalys.....	16
5.1	Parkering i andra kommuner .....	16
6.	Strategi .....	19
6.1	Flexibla parkeringstal.....	19
6.2	Parkeringsköp.....	19
6.3	Cykelstrategi .....	20
6.4	Parkeringsplatser för rörelsehindrade.....	22
6.5	Parkering för husbilar .....	23
6.6	Parkering för motorcykel och moped.....	24
6.7	Parkering för elfordon .....	25
6.8	Parkering för bussar .....	25
6.9	Nytttoparkering.....	26

6.10	Pendlarparkering.....	26
6.11	Kollektivtrafik .....	27
6.12	Gotlands säsongsvariationer .....	28
7.	Parkeringsnorm .....	30
7.1	Boendeparkering.....	31
7.2	Arbetsplatsparkering .....	32
7.3	Besöksparkering .....	33
7.4	Prioritering mellan boende, arbetande och besök .....	33
8.	Implementering .....	34
8.1	Förtätning av Visby .....	34
8.2	Utbildning och information kring parkeringsnormen .....	34
8.3	Utförliga beläggningsstudier av parkeringar i Visby.....	34
8.4	Digital karta över parkeringsplatser för rörelsehindrade .....	35
8.5	Utbyggnad av laddinfrastruktur.....	35
8.6	Utredning av extern parkering med shuttle bus in till Visby centrum.....	35
8.7	Tydligare information kring husbilsparkering.....	36
8.8	Förenkla parkeringsreglering där P-skiva och avgift gäller .....	36
8.9	Cykelsatsningar .....	37
8.10	Satsningar på kollektivtrafik .....	37
9.	Förslag till fortsatt arbete .....	38
9.1	Detaljerade parkeringsutredningar .....	38
9.2	Fortsatt dialog mellan berörda parter.....	38
10.	Mål och vision .....	39
10.1	Måluppfyllnad av befintliga mål .....	40

Bilagor:  
Parkeringsnorm

## 1. Bakgrund

Gotland utvecklas och förändras kontinuerligt och planeringsarbetet är ibland ett resultat av denna utveckling och ibland direkt styrande för hur regionen ska utvecklas. Liksom i all form av stadsplanering behövs planer för både kort och lång sikt. På Gotland har parkering de senaste åren hanterats på kort sikt, med få styrande dokument att luta sig emot.

I juli 2016 fick Ramboll i uppdrag att ta fram en parkeringsstrategi för Region Gotland. Hela Gotland ingår i uppdraget men fokus ligger på Visby. Uppdraget innefattade att föra dialog med berörda parter med syfte att få ett gediget kunskapsutbyte. Rambolls uppdrag i stort bestod av följande moment:

- Ta fram en parkeringsstrategi för Gotland
- Inventera parkeringar (översiktligt)
- Utbilda/engagera berörda parter
- Formulera mål och visioner
- Ta fram en parkeringsnorm för bil och cykel

### 1.1 Syfte

En parkeringsstrategi är ett övergripande dokument som har till syfte att fungera som underlag för planarbete under lång tid. Strategin ska också kunna vara ett underlag för mer specifika parkeringsutredningar där avgifter, regleringar och byggnadsåtgärder utreds. Alla framtida utredningar och planer bör med andra ord ha en förankring i parkeringsstrategin.



Figur 1 Parkeringsstrategin och parkeringsnormen är två dokument som hör ihop

## 1.2 Avgränsningar

En parkeringsstrategi ska vara en grund i det långsiktiga planerandet i en kommun. Det innebär att den ska vara ett bra stöd även om 10-20 år. För att detta ska fungera väl är det viktigt att dokumentet hålls på en strategisk nivå och inte hanterar frågor och åtgärder på kort sikt. Exempel på sådana frågor hade varit avgiftsnivåer, tidsregleringar eller väldigt lokala parkeringsåtgärder. Fokus för strategin ligger på mark som kommunen råder över samt mark som ingår i detaljplanearbete.

## 1.3 Metod

Parkeringsfrågor är något som engagerar och det finns mycket viktig input att få från allmänhet, tjänstemän, fastighetsägare, företagareföreningar med flera. Denna input har varit en central del i parkeringsstrategin. Utöver detta har befintliga kommunala mål utgjort ett underlag. Ytterligare mål har även tagits fram i dialog med Region Gotland.

### 1.3.1 Workshop

Vid tre tillfällen under hösten 2016 och våren 2017 har workshops hållits med berörda parter. Dessa genomfördes innan något arbete med strategin hade påbörjats. Syftet med dessa tillfällen har varit att i ett tidigt skede få input till parkeringsstrategin men även ge möjlighet till berörda parter att höra varandras åsikter. Alla tre tillfällen har varit väldigt givande, men har också visat på att det finns många olika åsikter och uppfattningar. Ett mål med dessa tillfällen har också varit att skapa en gemensam problembild kring parkering samt att få deltagarna att få förståelse för varandras olika intressen. När granskningshandling var framtagen hölls två ytterligare workshops med berörda parter.

Det är viktigt att liknande dialoger hålls även i fortsättningen, gärna med en oberoende part som moderator.

### 1.3.2 Inventering

Att inventera hur parkeringssituationen ser ut idag ger en grov bild över beläggningar och standarder av parkeringar och bidrar till att identifiera eventuella brister. Det är dock viktigt att främst fokusera på framtiden och inte för mycket på hur det ser ut idag. I startfasen av parkeringsstrategin utförde Ramboll en översiktlig inventering med fokus på Visby. Övriga orter som inventerats är Vibble, Roma, Hemse, Klintehamn och Slite. Parallellt med framtagandet av denna strategi har även parkeringsvakter inventerat beläggningen i centrala Visby, under sommaren 2017.

## 1.4 Tidigare arbete

1990 togs en parkeringsutredning fram som hanterade parkeringstal för Visby och övriga orter på Gotland. Parkeringstalen var statiska och baserades på prognoser av nuläget. Vid tidpunkten hade Gotland en biltäthet på 407 personbilar per 1000 invånare (33 procent färre än idag). Dåvarande Vägverket hade då gjort en prognos om att detta skulle öka med 1,25 procent per år. Det skulle innebära 570

personbilar per 1000 invånare år 2017 vilket är lite i underkant mot det faktiska 608 personbilar per 1000 invånare som finns idag.

PARKERINGSTAL FÖR NYBYGGNADER I VISBY INNERSTAD			PARKERINGSTAL FÖR NYBYGGNADER I GOTLANDS TÄTORTER EXCLUSIVE VISBY		
Lokaltyp	Bilplatser/1 000 kvm BTA	Därav för besökare	Lokaltyp	Bilplatser/1 000 kvm BTA	Därav för besökare
Bostäder	10	10 - 15%	Bostäder	12	
Kontor	20	10 - 20%	Kontor	23	10%
Butiker	23	70 - 80%	Butiker	36	10 - 20%
Övrig kommersiell service	23	50%	Övrig kommersiell service	28	80%
Hotell	21	60%	Hotell	25	50%
Restauranger	60	50%	Restauranger	60	80%
Skolor, elever 18 eller över	15	-	Skolor, elever 18 år eller över	20	80%
Skolor, elever under 18 år	7	-	Skolor, elever under 18 år	7	75%
Hälsa och sjukvårdslokaler	15	50%	Hälsa och sjukvårdslokaler	15	-
Industri och hantverk	12	-	Industri och hantverk	15	50%

Figur 2 Utdrag av parkeringstal från parkeringsutredning från 1990

Parkeringstalen hade en flexibilitet för samutnyttjande men var i övrigt fasta minsta nivåer. Det fanns inga parkeringstal för cykel och heller ingen rabattlista för åtgärder som bidrog till ett hållbart samhällsbyggande.

## 1.5

### Ordlista

Angöring	Kortare uppställning av fordon för på- och avstigning eller på- och avlastning av gods
Biltäthet	Antal bilar per 1000 invånare i en kommun eller stad
Mobility Management	Effektivisering av resandet med syfte att påverka resan innan den börjat
Parkering	Längre uppställning av fordon där fordonet i regel lämnas och låses
Parkeringsnorm	Kommunens regelverk för att ta fram behovstal för parkering vid nybyggnation
Parkeringstal	De tal som bestämmer behovet av antalet parkeringsplatser i parkeringsnormen
Parkeringsköp	Fastighetsägarens möjlighet att köpa sig fri från kravet att ordna parkering på egen tomt

## 2.

### Styrande dokument och mål

Parkeringsstrategin avser att stödja styrande dokument och bidra till att uppfylla framtagna mål som i någon mån berör parkeringsfrågor. I detta kapitel

presenteras befintliga styrande dokument samt de mål som har tagits fram på såväl kommunal som nationell nivå. Förslag till nya mål hanteras sist i dokumentet.

## 2.1

### Styrande dokument

#### *Vision Gotland 2025 - Regionalt utvecklingsprogram för Gotland*

Vision Gotland 2025 är ett övergripande utvecklingsprogram som ska utgöra basen för andra planer och program med bäring på utveckling av regionen. I utvecklingsprogrammet är gång- och cykeltrafiken tätt följd av kollektivtrafiken utpekade som de trafikslag som bör prioriteras i arbetet för en hållbar utveckling på Gotland.

#### *Bygg Gotland: Översiktsplan för Gotlands kommun 2010-2025*

Översiktsplanen är ett planeringsunderlag för Gotlands framtida utveckling och ett viktigt konkretiseringsprogram för att stödja Vision Gotland 2025. I översiktsplanen ligger stort fokus på cykel- och kollektivtrafik. Bland annat lyfts behovet av riktlinjer för cykelparkering.

#### *Miljöprogram för Region Gotland*

Miljöprogrammets huvuduppgift är att peka ut fokusområden och strategier för arbetet med att nå Region Gotlands övergripande miljömål. Särskilt stor vikt läggs vid hållbarhetsfrågor.

#### *Hela Visby - Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025*

Den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet är ett planeringsunderlag i det gemensamma arbetet för Visbys framtida utveckling. I denna lyfts fram att:

- Ingen mer mark tas i anspråk för permanent markparkering i Visbys centrala delar.
- **Om parkeringssituationen inte anses möjlig att lösa inom befintliga** parkeringsytor bör planering och byggande av parkering i garage genomföras.

Även vikten av cykelparkering lyfts fram och en önskan om parkeringstal för cykelparkering.

#### *Cykelplan Visby 2015-2025*

Region Gotland arbetar med framtagandet av cykelplaner för tätorter på Gotland. Dessa syftar till att bidra till ett ökat cyklande enligt målbilden i flera av de styrande dokument som presenterats ovan. Cykelplan Visby är en första etapp i arbetet.

### *Energiplan Region Gotland*

Energiplanen beskriver vikten av att begränsa klimatförändringarna. Gotlands goda förutsättningar till vindkraft och bioenergi. Kampanjer och information beskrivs som viktiga metoder för att få till hållbara och energieffektiva lösningar. Vidare beskrivs också att transportbehovet måste minska samt att transporterna måste göras mer energieffektiva.

## 2.2

### Kommunala mål

Framtagna mål i kommunens styrande dokument som i någon mån berör parkeringsfrågor, trafik och transporter sammanställs nedan.

- Gotland ska vara ett ekologiskt hållbart samhälle senast år 2025 (ÖP).
- Alla människor på Gotland ska ha möjlighet att effektivt, säkert och på ett miljömässigt, långsiktigt hållbart vis förflytta sig mellan bostad, arbete, skola och fritidsaktiviteter (Vision 2025).
- De lokala transportsystemen ska vara säkra och tillgängliga för alla (Vision 2025).
- Cykelåkandet ska öka med 30 procent över en 15-årsperiod (Vision 2025).
- Genom att 140-vägarna utvecklas till snabba och säkra matarvägar och kollektivtrafikens stomlinjer byggs ut, krymps avstånden på Gotland (Vision 2025).
- Minska biltrafiken i Visby (ÖP).
- Ett samhälle tillgängligt för alla (FÖP Visby).
- Ha en tätortsplanering som bygger på tillgänglighet istället för mobilitet och underlättar för att ersätta resor i egen bil till gång, cykel eller buss för dagliga förflyttningar mellan hem, arbetsplatser, förskolor/skolor, fritidsaktiviteter och dagligvaruhandel (Energiplan för Region Gotland)

## 2.3

### Nationella mål

De transportpolitiska målen syftar bland annat till att utgöra ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering.

#### 2.3.1 Nationella miljömål

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Målet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Det övergripande generationsmålet stöds av 16 miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Många av miljö kvalitetsmålen är direkt eller indirekt kopplade till trafik och transporter, inte minst *begränsad klimatpåverkan*, *frisk luft* och *god bebyggd miljö*.

#### 2.3.2 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för

medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål och är antagna av Riksdagen.

*Funktionsmålet* handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till en grundläggande tillgänglighet för alla och dessutom vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska även bidra till det övergripande generationsmålet för miljö samt till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### 3. Kunskapsunderlag parkering

#### 3.1 En kommuns skyldigheter

En kommun har det övergripande ansvaret för parkeringsplanering enligt plan- och bygglagen. Det innebär dock inte att en kommun är skyldig att anordna parkering. Kommunen anger dock den parkeringsnorm som fastighetsägaren måste rätta sig efter. Detta görs huvudsakligen med hjälp av en parkeringsnorm.

#### 3.2 Fastighetsägarens skyldigheter

Fastighetsägaren måste visa att parkeringsbehovet löses vid nybyggnation. Ofta används kommunens parkeringsnorm som ett verktyg för att komma fram till rätt parkeringsantal. Detta gäller vid detaljplanering och bygglovsprövning.

Fastighetsägaren behöver inte ordna parkering på egen tomt utan kan köpa in sig i en gemensamhetsanläggning på en tomt i närheten. Det kan exempelvis vara i en gemensam parkeringsanläggning som flera aktörer delar på. Detta är vanligast i städer där det är stor konkurrens om markytan.

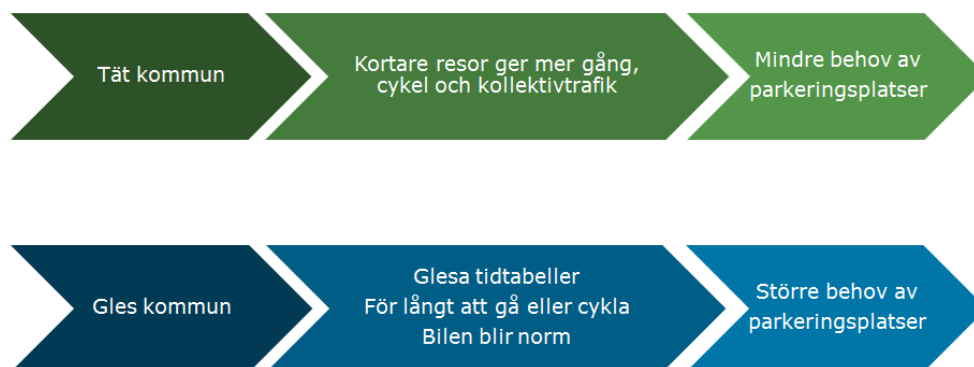
#### 3.3 Parkering som ett planeringsverktyg

Parkering är ett resultat av människors behov att transportera sig. Det är därför viktigt att i viss mån även analysera transportbehovet vid parkeringsplanering. Det är lätt att bilen blir en norm och att parkeringsplatser alltid är en nödvändighet. I själva verket finns det flera åtgärder på vägen som kan minska parkeringsefterfrågan.



Figur 3 Kopplingen mellan resbehov och parkeringsbehov

Historiskt har parkering setts som en service som ska se till att alla som behöver parkering får sina behov tillgodosedda. De senaste decennierna har parkering blivit mer av ett verktyg för att uppnå mål och visioner som en kommun har. Enkelt förklarar innebär det att parkeringsplanering har gått från att anpassa sig till det framtida behovet till att vara med och utforma den framtida efterfrågan på parkeringsplatser. Det kan vara miljömål, näringslivsmål, transportpolitiska mål eller andra mål som rör stadsplanering. För att planera parkering på rätt sätt är det viktigt att identifiera vilken typ av stadsbebyggelse det rör sig om. En tät kommun måste hantera parkering på ett visst sätt och en gles kommun måste hantera det på ett annat sätt. Ju mer generösa parkeringsförutsättningar en kommun har, desto glesare riskerar den att bli på sikt. En kommun som vill förtätas bör satsa hårt på bra förutsättningar för gång och cykel samt att bygga parkeringshus istället för öppna parkeringsytor.



Figur 4 Koppling mellan en kommuns täthet och parkeringsplanering

Planering av parkeringsåtgärder får inte bli för drastisk för snabbt. Handeln är viktig för en centrumkärna och för hårda restriktioner kan urholka handeln och på lång sikt flytta centrumkärnan i en stad. Detsamma kan också hända ifall planeringen gynnar bilen för mycket. Då blir öppna parkeringsplatser normen, staden kan bli oattraktiv för gående och cyklister och det blir svårt att bygga nytt i centrala lägen.

### 3.4

#### Reglering och avgifter

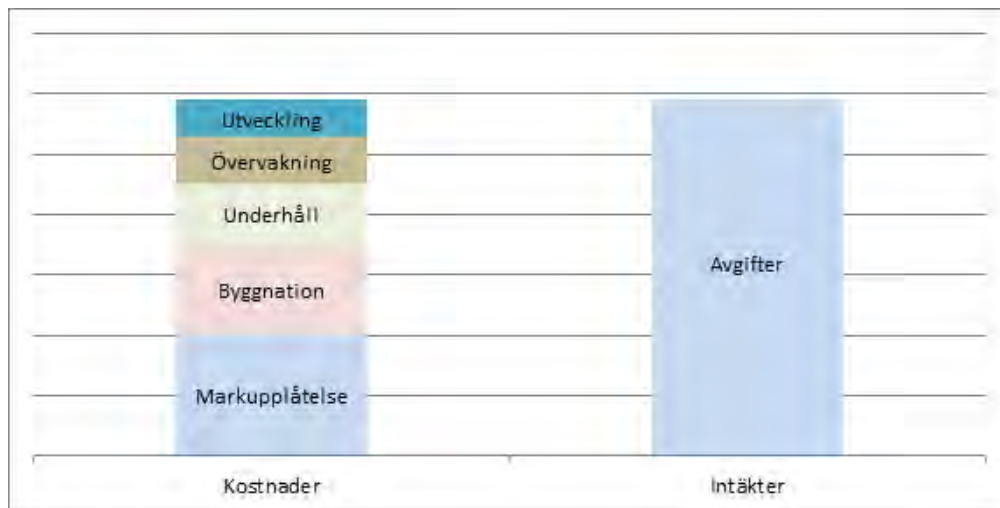
Reglering och avgifter för parkering tenderar att få väldigt stort fokus. Justeringar av dessa påverkar inte bara parkeringsbeläggningar utan också trafikströmmar och i långa loppet hur stadsbilden förändras. Exempelvis kan hårdare regleringar och högre avgifter skapa ökad omsättning som i sin tur innebär högre trafikflöden. Det är med andra ord inte alltid bra ur miljösynpunkt att höja parkeringsavgifter. Blir regleringarna ännu hårdare och avgifterna ännu högre kan dock parkeringen bli så oattraktiv att den får låg beläggning och trafiken minskar i området. Sannolikt har den då bara flyttats till andra delar av staden. Hårdare regleringar och högre avgifter kan också medföra positiva effekter, till exempel kan söktrafiken minska i takt med att omsättningen ökar. En ökad omsättning kan också gynna handeln. Det är dock tydligt att efterfrågan på parkeringsplatser och avgifter hänger starkt ihop. Införs avgifter eller om befintliga avgifter justeras så påverkar det också efterfrågan på parkeringsplatser.

En vanlig regleringstyp i mindre städer är parkeringsskiva. Det innebär att parkering kan ske under en kortare tid, vanligtvis 1-4 timmar utan kostnad. Fördelen med parkeringsskivan är att den är vedertagen och lättförståelig. Nackdelen är att den kräver relativt regelbunden övervakning vilket blir dyrt om den tillåtna parkeringstiden är kort. Eftersom parkering med parkeringsskiva i regel inte ger några intäkter i form av parkeringsavgifter så är det också ett dyrt system. Det är också ett system som är lätt att manipulera. På delar av Gotland kombineras parkeringsskiva med avgift vilket kan vara svårförståeligt för de som parkerar och tidskrävande för de som övervakar. Kombinerade regleringssystem bör undvikas. Digitala betalningssystem blir allt vanligare. På sikt är det

sannolikt så att digitala betalningslösningar kommer att bli en norm och parkeringsplaneringen bör därför anpassas till det.

#### 3.4.1 Marknadsanpassad parkering

En trend inom parkeringspolitik är att låta parkering stå för sina egna kostnader. Detta har främst tillämpats i storstadskommuner, men börjar sprida sig även till mindre kommuner. Med detta menas att all kostnad som kopplas till parkering ska betalas av dem som nyttjar den. Det betyder att markvärde, underhåll, bevakning och andra kostnader ska täckas av parkeringsavgifter. I extremfallen innebär detta avgifter dygnet runt samt boendeparkering som inte är subventionerad. Detta är inte något som fungerar i varje enskilt fall, men kan vara något som är bra att sträva efter i de områden där markytan är attraktiv. Det blir också kontroversiellt då parkeringshus skulle få mycket högre avgifter då de är dyrare att bygga.



Figur 5 Exempel på vilka kostnader som bör täckas av parkeringsavgifter

Alternativet till detta är att låta kostnaden täckas på andra sätt. När det gäller parkering på gatumark så blir det skatteintäkter som får täcka kostnaden. Det betyder att alla skattebetalare får betala för parkering oavsett om de har bil eller inte. Det blir med andra ord subventionerade parkeringsavgifter. Principen är vanlig även i kommersiella sammanhang då exempelvis handelsområden har avgiftsfri parkering för kunder. I slutändan får alla som handlar också betala för parkeringen, men genom de varor de handlar. Denna subventionerade bilparkering får negativa konsekvenser för de som väljer att ta cykeln eller att gå i stället för att åka bil. Detta gör att diskussioner kring avgifter och reglering berör alla, oavsett om de nyttjar parkering eller ej. Frågan är dock inte så enkel att det bara går att sätta en avgift som motsvarar alla kostnader. Parkeringsreglering och avgifter måste också vara det styrmedel som gör att beläggning och trafikflöden fungerar tillfredställande. Följden blir att det finns många områden i en kommun där marknadsanpassade parkeringsavgifter inte kan tillämpas.

### 3.5

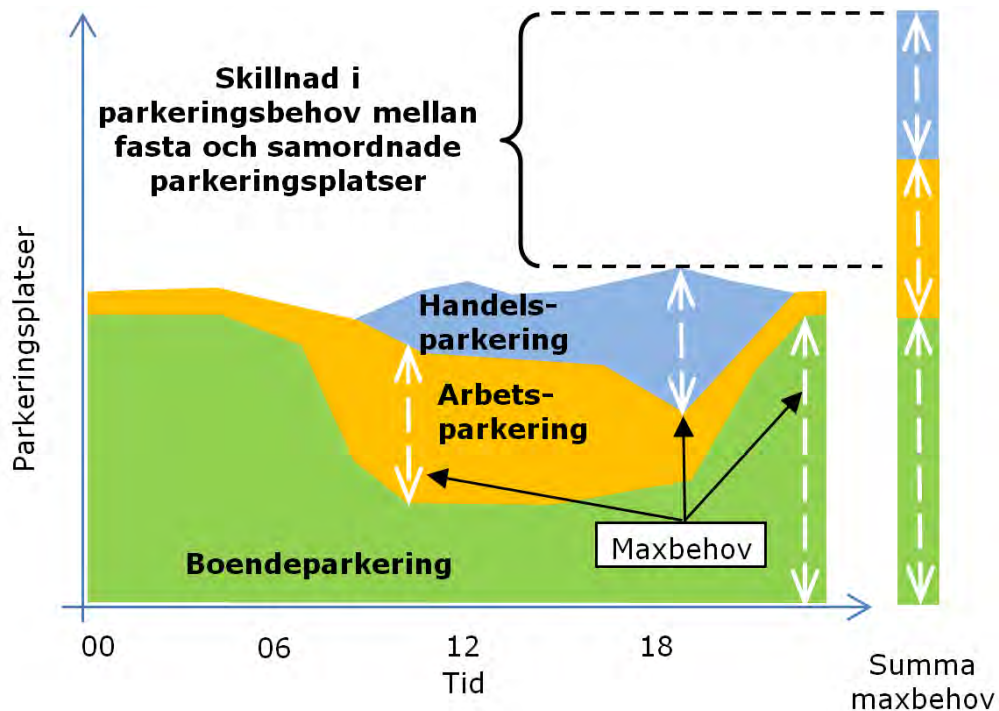
#### Mobility Management

Det finns ofta flera sätt att lösa problem på. När det gäller problem som rör parkering är det väldigt lätt att i första hand tänka på byggnadsåtgärder. Detta behöver inte vara fel, men det är i regel kostsamma åtgärder som inte alltid ger mest valuta för pengarna. Mobility Management motsvarar de första två stegen i Fyrstegsprincipen som Trafikverket tagit fram. Tanken är att hitta så effektiva och kostnadssnåla lösningar som möjligt innan större åtgärder planeras.



Figur 6 Fyrstegsprincipen

Mobility Management går att tillämpa inom många områden som rör samhällsplanering och parkering är ett av dessa. När det gäller parkering är det lätt att tänka att en fullbelagd parkering måste byggas ut för att beläggningen ska minska. Åtgärder enligt Mobility Management skulle exempelvis kunna vara att justera avgifter eller regleringar (steg 1), eller att optimera parkeringen i fråga (steg 2). Ett annat sätt är att göra om en parkering så att det kan utnyttjas av fler ärendetyper. Det kan exempelvis betyda att en arbetsplatsparkering öppnas upp så att boende kan parkera där nattetid. Detta kallas samutnyttjad parkering. I den bästa av världar innebär detta att en parkeringsyta har någorlunda jämn beläggning över hela dygnet. En förutsättning för att detta ska fungera väl är att staden har en blandad bebyggelse. Det måste finnas en blandning av bostäder, arbetsplatser och handel för att det ska fungera. En blandad stad ökar ofta möjligheterna till en levande stadskärna.



Figur 7 Exempel på vinst med en samutnyttjad parkeringsanläggning

En parkering med 100 procent beläggning är misslyckad i ett avseende, åtminstone om det är ett återkommande fenomen. En fullbelagd parkering innebär att tillgängligheten brister. Med rätt planeringsverktyg bör en parkering aldrig uppnå full beläggning. En parkering med väldigt låg beläggning är också misslyckad i ett avseende då tomma parkeringar inte gör någon nytta. Vanligaste anledning till att parkeringar har låg beläggning är att de antingen är låsta till ett visst behov såsom exempel vid handel eller arbetsplatsparkering. En annan anledning kan vara att de ligger i ett område som saknar blandad bebyggelse vilket gör att efterfrågan på parkering är låg delar av dygnet.

Ytterligare en effektiviseringsåtgärd är så kallade multifunktionella ytor. Det kan betyda att en yta är en parkering en del av året och något helt annat en annan del. Det vanligaste varianten av detta är att låta grusade fotbollsplaner bli parkering vid större evenemang, men det kan också handla om att låta skolgårdar bli parkeringar på sommarlovet eller låta parkeringar som främst behövs sommartid bli snöuppläggningsplatser vintertid.

## 4. Nulägesanalys

Gotland är Sveriges biltätaste kommun med 608 fordon per 1000 invånare. Detta har sina förklaringar. Till att börja med är Gotland relativt stort till ytan och har många småorter. Det saknar också spårbunden kollektivtrafik vilket ofta är den starkaste konkurrenten till bilen. Det är lätt att trilla in i fällan att börja anpassa alla planeringsåtgärder efter det istället för att fundera kring om det är ett fortsatt mål att vara så biltätt.

Ingen beläggningsanalys är gjort för Visby inom ramen för denna strategi, men en översiktlig inventering har utförts. En diskussion hålls här för att ungefärligt beskriva hur situationen ser ut. Under lågsäsong går det att konstatera att det egentligen inte råder parkeringsbrist någonstans. De parkeringar som stundtals är fulla har kringliggande parkeringar inom en radie på 500 meter med lediga platser.

### 4.1 Visby

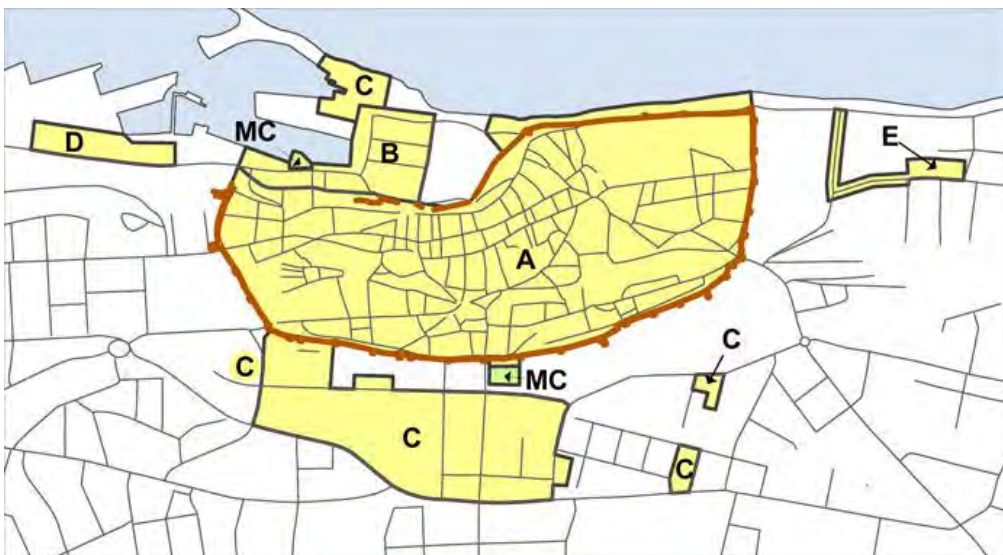
Mitt på dagen under högsäsong råder högt tryck på parkeringsplatserna i centrala Visby. Visby med kringområden är till viss del dimensionerad för att klara sommarmånadernas turism även om brist på parkeringar då uppkommer i flera områden. Under perioden 12 juni till 4 september höjs parkeringsavgifterna i Visby. Detta bidrar till att hålla beläggningen på centrala parkeringar på en rimlig nivå och en ökad omsättning på parkeringsplatser. Turister är ofta mer flexibla och anpassningsbara än vad de är i sin egen hemkommun, vilket betyder att de är beredda på högre parkeringsutgifter under semestern. Eventuell parkeringsbrist för turister är sannolikt inte ett så stort problem för dem, men kan påverka handeln negativt om de går miste om bilburna kunder. Under övriga året är beläggningen på många parkeringar låg. Parkeringsavgifterna, om än lägre än under högsäsong, fyller fortfarande en viktig funktion under lågsäsong genom att styra trafiken ut ur Visby världsarv, vid skolor, etc.



Figur 8 Parkering intill Visby busstation 16-06-21 klockan 15



Figur 9 Parkering på Stora Torget i Visby



Figur 10 Avgiftsbelagda parkeringar samt motorcykelparkeringar i Visby

Vid diskussioner om parkeringsåtgärder är det lätt att glömma bort cykelparkeringar. Det beror på att cykeln är mindre synlig än bilen, men också på att cyklar är svåra att avgiftsbelägga och tidsreglera. Det är viktigt att stort fokus läggs på cykeln som transportmedel för att uppnå kommunala mål.

Cykelparkeringar av hög standard saknas på många platser. Visby håller högre standard på sina cykelparkeringar än övriga Gotland. Bra cykelparkeringar har ramlåsning, väderskydd, pumpmöjligheter och bra belysning. Största bristen som har identifierats på flera platser är avsaknad av ramlåsning. Resultatet av detta är att cyklister ofta låser fast sina cyklar i stolpar, staket och andra konstruktioner istället för att använda cykelparkeringar.



*Figur 11 Äldre cykelställ i Klintehamn utan möjlighet till ramlåsning*

Region Gotland arbetar med framtagandet av cykelplaner för att bidra till att målbilden i Vision Gotland uppnås. Cykelplan Visby är en första etapp som ska följas av cykelplaner även för andra tätorter på Gotland.



*Figur 12 Parkerade cyklar med ramlåsmöjligheter vid busstationen i Visby*

#### 4.2

##### Övriga Gotland

Tätorterna utanför Visby lider inte av någon parkeringsbrist varken för bilar eller cyklar även om vissa parkeringar med generös reglering kan vara fullbelagda. I samtliga dessa fall har det då funnits tillgängliga parkeringsplatser inom en radie av 300 meter. Någon tydlig brist på antalet parkeringsplatser för cyklar har heller inte kunnat identifieras. Däremot tenderar parkeringarna för cyklar vara av betydligt lägre standard än i Visby. Detta är vanligt för mindre orter, speciellt när det gäller orter med större utflyttning än inflyttning.



*Figur 13 Hög beläggning på parkering vid Roma bibliotek*

## 5. Omvärldsanalys

### 5.1 Parkering i andra kommuner

Det är vanligt att kommuner jämför sig med varandra när det gäller åtgärder för parkering. Det finns både för- och nackdelar med detta. Risken finns att alla kommuner följer efter varandra och ingen vet vem som leder utvecklingen. Två kommuner som ligger nära varandra kan inte ha väldigt olika parkeringspolitik då det riskerar att få oönskade effekter. Detta gäller framförallt till ytan små kommuner med hög befolkningstäthet. Vatten skiljer Gotland från alla andra kommuner vilket gör att Gotland inte påverkas av hur kringliggande kommuner för sin parkeringspolitik.

Det är vanligt att kommuner som är relativt olika varandra och har varierande förutsättningar jämförs. Parkeringsåtgärder är i stor utsträckning ett styrmedel för att planera en stad eller kommun. Beroende på vilka mål och visioner en kommun har så bör parkeringsåtgärder vara anpassade på ett sådant sätt att de gynnar dessa mål. En omvärldsanalys måste därför ses som just en omvärldsanalys som kan användas som inspiration eller för att läras sig av andra kommuners misstag. Det som fungerat bra i en kommun kan vara direkt olämpligt i en annan.

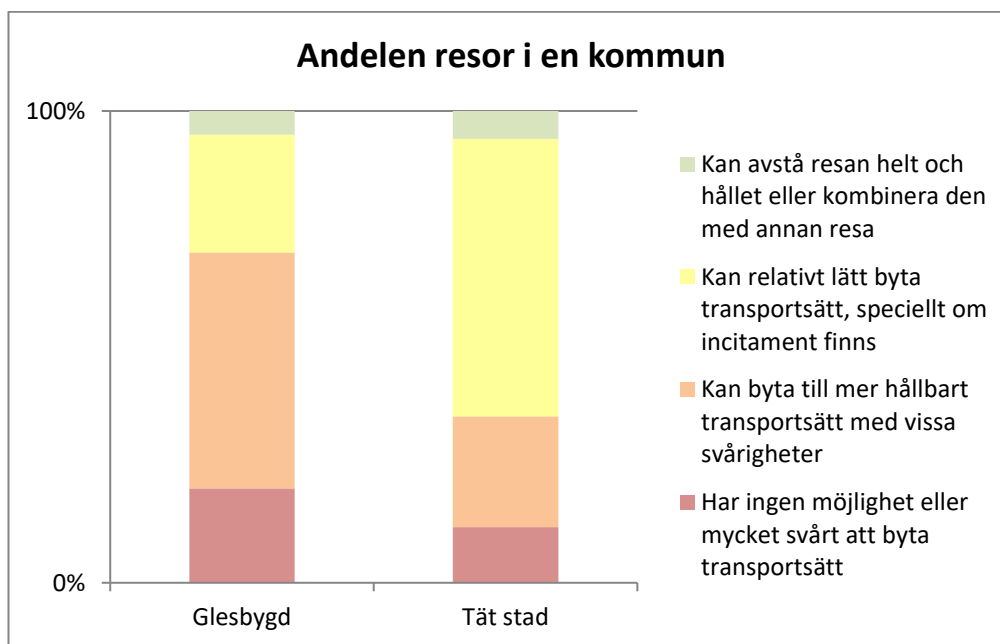
Flera kommuner i Sverige har syskonkommuner som kan jämföras i flera avseenden. Dessa kan vara kommuner som ligger i närheten eller i en helt annan del av landet. Region Gotland har egentligen ingen sådan kommun. Detta beror dels på att kommunen är stor till ytan, men också på enorma säsongsvariationer. En av de viktigaste parametrarna som bör stämma överens i de fall kommuner ska jämföras är befolkningstäthet. Befolkningstätheten (invånare per kvadratkilometer) varierar kraftigt i Sveriges kommuner. Exempelvis har Arjeplog en invånartäthet på 0,2 invånare per kvadratkilometer medan Sundbyberg har en täthet på över 5 500 invånare per kvadratkilometer. Gotland ligger med andra ord relativt långt ner på den skalan (gles kommun) även om sommarmånaderna innebär en kraftig ökning av antalet människor på ön.

*Tabell 1 Kommuner med liknande befolkningstäthet som Gotland*

Kommun	Befolkningstäthet
Mellerud	18,3 inv/km <sup>2</sup>
Hedemora	18,5 inv/km <sup>2</sup>
Gotland	18,5 inv/km <sup>2</sup>
Älmhult	18,8 inv/km <sup>2</sup>
Herrljunga	19,1 inv/km <sup>2</sup>

Andra faktorer som är starkt knutna till vilken parkeringspolitik som bör införas är kopplat till vilka alternativa transportsätt som finns. I regel innebär en tät stadsstruktur att högre utbud av kollektivtrafik finns. En tät stad innebär också ofta att infrastrukturen för gående och cyklister är bättre (dock inte alltid). En tät stad innebär också att närheten till olika typer av service ofta är bättre.

När dialog kring olika parkeringsåtgärder förs lyfts ofta den del av befolkningen som inte har några alternativ till bil upp som en norm. Det finns alltid en del av befolkningen som inte har något rimligt alternativ till bilen och denna grupp är förstås svår att påverka. Däremot finns det så gott som alltid en del av befolkningen som har möjlighet att påverka sina egna resor och val av transportsätt. Det är denna grupp som bör ligga i fokus i de fall det finns tydliga mål om att ändra färdmedelsfördelningen eller mängden resor i en kommun. Enkelt förklarar man kan dela upp en kommun i fyra olika grupper. En grupp innefattar de som inte har någon möjlighet eller väldigt små möjligheter att ändra sitt transportval från exempelvis bil till cykel eller kollektivtrafik (röd färg i figur nedan). Sen finns det en grupp som med vissa svårigheter kan ändra sitt transportval (orange färg i figur nedan). Detta kan exempelvis vara människor som förlorar kraftigt i tid på att åka på alternativt sätt, behöver transportera varor eller har begränsade möjligheter att röra sig. Den gula gruppen i figuren nedan är den mest intressanta på flera sätt då det är den mest påverkbara. Detta är människor som förlorar relativt lite i pengar och/eller tid på att byta till mer hållbara transportsätt. Denna andel är betydligt större i tät bebyggelse där resorna ofta är kortare och transportmedelsvalen många. Till större del består Gotland av glesbygd, men Visby bör, framförallt under sommarmånaderna, kunna jämföras mer med tät stad i figuren nedan.



Figur 14 Påverkbara resor i en kommun

Inte alltför sällan hamnar den röda gruppen i figuren ovan i fokus. För att en del av befolkningen är beroende av bil innebär det inte att denna grupp ska vara normen. Det är väldigt viktigt att påverka den gruppen som går att påverka. Den gula gruppen i figuren är på gränsen till att kunna ändra sitt transportmedelsval.

Beroende på kommun och andra förutsättningar så är det olika åtgärder som gör att denna grupp kan tänka sig att byta transportmedel. Ofta handlar det om åtgärder som påverkar service eller ekonomi för individen.

*Tabell 2 Åtgärder som påverkar hållbart resande*

Åtgärder som uppmuntrar till hållbara transportsätt	Åtgärder som uppmuntrar till mindre hållbara transportsätt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Högre turtäthet i kollektivtrafiken</li> <li>• Satsningar på gång- och cykelvägar</li> <li>• Införande av låne/hyrcyklar</li> <li>• Bättre underhåll av gång- och cykelvägar</li> <li>• Realtidsinformation i kollektivtrafiken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mer generösa parkeringsregleringar</li> <li>• Fler parkeringsplatser</li> <li>• Sänkta parkeringsavgifter</li> <li>• Bättre framkomlighet på kommunala bilvägar</li> <li>• Låg standard på cykelparkeringar vid arbetsplatser</li> </ul>

## 6. Strategi

### 6.1 Flexibla parkeringstal

Vid planering av nya verksamheter, bostäder och handel är det viktigt att de parkeringstal som hanteras i parkeringsnormen är så pass flexibla att det uppmuntrar fastighetsägare, byggherrar med flera att införa effektiviserande och miljöförbättrande åtgärder så att hållbara transportsätt gynnas.

Flexibla parkeringstal kräver dock att planhandläggare och tjänstemän som arbetar med planarbete är väl införstådda i parkeringsnormen och har en samsyn kring hur den ska hanteras. En parkeringsnorm med för stort tolkningsutrymme i kombination med en bristande samsyn riskerar att urholkas. Denna risk finns i alla kommuner, särskilt på längre sikt. Därför är det viktigt med kontinuerlig utbildning och dialog kring parkeringsnormen inom Region Gotland.

I den parkeringsnorm som tagits fram tillsammans med denna strategi presenteras parkeringstal som kan **"rabatteras" om olika typer av** miljöförbättrande åtgärder införs. Det innebär att aktören kan spara pengar på att bygga färre kostsamma parkeringar samtidigt som att möjligheten till förtätning ökar.

### 6.2 Parkeringsköp

Begreppet parkeringsköp är något vilseledande och betyder att fastighetsägare köper sig fria från skyldigheten att ordna parkering på egen tomt. Det innebär att denne istället bidrar ekonomiskt till en gemensam parkeringsanläggning som drivs av annan part, exempelvis kommunen. Det finns två olika typer av parkeringsköp, friköp eller avlösen. Vid friköp betalar fastighetsägaren ett engångsbelopp. Den andra formen är ett avtal där fastighetsägaren betalar en årlig avgift under ett visst antal år, vanligtvis 10-25 år. Avtal på längre tid än 25 år är i dagsläget inte juridiskt möjligt. Parkeringsköp kan vara fullt implementerbart på Gotland.

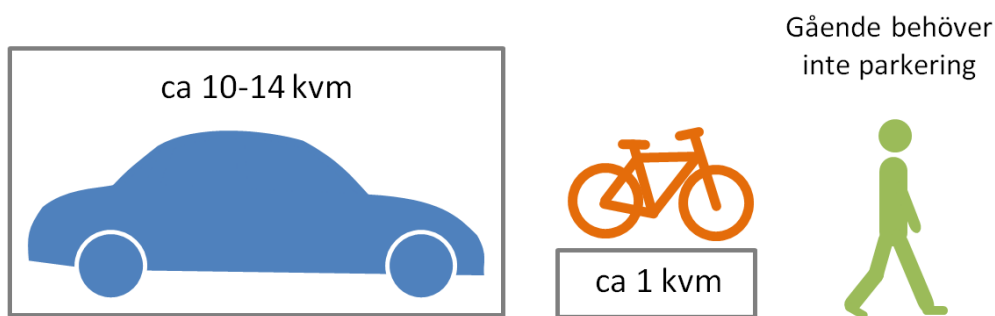
Parkeringsköp har funnits under lång tid, men på senare år har något som kallas gröna parkeringsköp blivit vanligare. Detta innebär att fastighetsägaren åtar sig att påverka resebeteendet genom olika åtgärder. Exempel på gröna parkeringsköp kan vara att fastighetsägaren ordnar medlemskap i bilpool för boende eller betalar pengar till en kollektivtrafikfond som ger hyresgäster rabatt på busskort. I gengäld ställer kommun lägre krav på parkeringstal. Frågor kring gröna parkeringsköp ska tas upp under detaljplaneprocessen och avtal ska tecknas innan bygglov ges. Gröna parkeringsköp kan vara juridiskt komplicerat och bör därför tas fram tillsammans med en jurist. Dialog kring gröna parkeringsköp bör föras i varje planprocess för Gotland framöver.

### 6.3

#### Cykelstrategi

Gotland är stort till ytan, men få kommuner i Sverige har en så platt och cykelvänlig geografi som Gotland. De begränsade höjdskillnaderna medför väldigt goda cykelförhållanden. I Vision Gotland nämns att cykeltrafiken ska öka med 30 procent. Detta kräver kraftfulla satsningar på cykelåtgärder. Satsningar som ofta bidrar till ökad cykling är gena och säkra cykelvägar med bra belysning. Andra satsningar är cykelparkeringar med bra service såsom tak, ramlåsmöjligheter, cykelpumpar och platser för transportcyklar.

Även om avstånden kan vara långa så är det viktigt att infrastrukturen fungerar väl både för korta och långa avstånd. Cykeln är ett väldigt yteffektivt transportmedel, framförallt när det gäller parkering. Figuren nedan visar vilka ytor olika färdmedel kräver för parkering. I dessa ytor är inte internvägar och andra ytor medräknade.



Figur 15 Olika parkeringars ytbehov

Ytterligare ett sätt att tydliggöra cyklars ytbehov är att skapa cykelparkeringar längs med kantsten där det tidigare stått bilar parkerade. Det blir då tydligt hur många cyklar som får plats på samma yta som en bil kräver. Dessa cykelparkeringar är lätta att montera ner vilket innebär att platserna kan vara bilplatser om cyklandet minskar en del av året. I exemplet nedan står sju cyklar parkerade på samma yta som en bil annars hade behövt. En husbil har ett ytbehov (parkering) motsvarande ca 1-2 bilar.



*Figur 16 Exempel på cykelparkeringar som tidigare varit bilparkeringar*

De cykelplaner som är under framtagande för tätorter på Gotland utgör ett viktigt verktyg för att säkerställa att målsättningen med ökad cykling uppfylls. Gotlands tydliga mål om att öka antalet cykelresor kommer sannolikt kräva att den del av befolkningen som vanligtvis inte cyklar kommer behöva börja cykla. Det kan bland annat ske genom olika kampanjer och informationssatsningar till företag. Exempelvis bör företag uppmuntras till att skaffa lånecyklar till de anställda eller till och med införa personliga tjänstecyklar som förmån. Det kan också ske genom införande av ett hyr- eller lånecykelsystem i Visby. Detta innebär att människor kan låna eller hyra cyklar vid enstaka tillfällen utan att de behöver bo i närheten. Det ökar möjligheterna till smarta byten mellan olika transportslag. Visbys begränsade storlek kan dock innebära att systemets underhållskostnader blir väldigt höga per användare. Elcyklar är något som ökar stadigt i antal. Dessa möjliggör längre reser till en mindre ansträngning för den som cyklar. En nackdel med dessa cyklar är att både cyklarna och batterierna är stöldbegärliga. Det ställer höga krav på bra låsningsmöjligheter, men också möjlighet till laddning av batteriet. Offentliga laddningsstationer av cykelbatterier är inte helt enkelt att införa, men informationssatsningar till arbetsgivare bedöms ge stor effekt till liten kostnad. Efterfrågan på att ladda cykelbatterier på olika platser kommer att öka. Detta kan i många fall liknas med dagens behov av att ladda mobiltelefoner. Arbetsgivare tjänar ofta på att de anställda värnar om sin hälsa. Ett sätt att uppmuntra cyklande till arbetsplatsen kan vara att tillåta att cyklandet får ske på arbetstid (inom vissa gränser). Det är viktigt att lyfta fram goda exempel så att fler och fler arbetsgivare vågar följa efter.

#### 6.4 Parkeringsplatser för rörelsehindrade

Parkering för människor med funktionsnedsättning är en förutsättning för ett samhälle tillgängligt för alla. På Gotland får personer med tillstånd parkera gratis på parkering där avgift annars tas ut. De får även parkera på platser där parkeringsförbud annars råder, dock inte på gångfartsområden. Gångavstånd till viktiga målpunkter bör vara max 25 meter i enlighet med rekommendationer i PBL<sup>1</sup>. I takt med fler och fler digitala betalsystem för parkering finns så har fler kommuner börjat införa betalparkering även för parkeringsplatser för rörelsehindrade. Argumenten för att det är svårt att röra sig till och från en parkeringsautomat är med andra ord inte lika tungt argument idag som för tio år sedan. Huruvida Gotland ska införa detta eller ej är ingen akut fråga, men bör vara någonting som Gotland inför då alla betalningar har blivit digitala.



Figur 17 Två av Visbys parkeringsplatser för rörelsehindrade

Enligt Region Gotlands tillgänglighetsstrategi<sup>2</sup> ska parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning finnas där behov finns, det vill säga i anslutning till de flesta målpunkter. Parkering ska ordnas på allmän plats där det finns ett allmänt mål. Parkering för boende ska ordnas på kvartersmark. Enligt VGU<sup>3</sup> ska tvärställda parkeringar för rörelsehindrade vara minst 4,6 meter breda om inte angränsande ytor kan användas för i- och urstigning. Det är också viktigt att kantstenen har en generös avfasning (gärna ramp) så att det inte blir några höga kanter att ta sig över. Generellt sett bör antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade vara mellan 2-5 procent av det totala antalet platser i en parkeringsanläggning. Bevakning av dessa parkeringsplatser bör prioriteras och höga kontrollavgifter bör tas ut så att missbruk minimeras. Flera parkeringsförseelser kan ske av misstag, men att parkera på en parkeringsplats för rörelsehindrade utan tillstånd är aldrig ett

---

<sup>1</sup> Plan och bygglagen

<sup>2</sup> Tillgänglighetsstrategi för en framkomlig fysisk utemiljö

<sup>3</sup> Vägar och gators utformning

misstag. Dialog med DHR<sup>4</sup> och/eller Funkisam<sup>5</sup> förordas innan beslut fattas gällande parkeringsplatser för rörelsehindrade.

## 6.5

### Parkering för husbilar

På sommaren kommer många husbilar och husvagnsekipage till Gotland. Husvagnar bör hänvisas till parkeringar utanför innerstaden eller till campingplatser. Husbilar är i regel mindre och smidigare och behöver hanteras lite annorlunda. Vissa husbilar är lastbilsregistrerade och andra är personbilsregistrerade vilket gör att det inte är helt självklart hur dessa ska hänvisas. Sedan 2006 finns klassningen **"Personbil klass 2"** som är bostadsinredda personbilar. Detta är en svensk klassning och finns inte utanför Sveriges gränser. Generellt sett så är det inte helt enkelt att reglera en husbil som är personbilsregistrerad, speciellt om den är registrerad utanför EU. Enklast är att reglera parkering nattetid, eller begränsa fordon av en viss vikt eller höjd. På vissa platser på Gotland finns parkeringsplatser utmärkta för lastbilar vilket innebär att husbilar som är lastbilsregistrerade kan parkera där, dock får personbilar klass 2 parkera på vanliga parkeringsplatser. Enligt Region Gotlands lokala ordningsföreskrifter råder campingförbud på alla allmänna parkeringar på hela Gotland. Ofta blandas begreppen parkering och camping ihop. Med camping avses övernattnings i fordon. Huruvida en husbil parkerar eller står uppställd för camping kan dock vara svårt att kontrollera. Utrymmeskravet för camping är mycket större än vad det är för parkering (bland annat av säkerhetsskäl) vilket gör att parkering generellt sett inte ska användas för camping.



Figur 18 Parkering vid Söderport där lastbilsregistrerade husbilar kan parkera

---

<sup>4</sup> Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder

<sup>5</sup> Funktionsnedsatta i samverkan

Husbilar (och husvagnsekipage) är en viktig del av Gotlands turism. Många av dessa gäster varierar sig mellan besök i stad och i glesbygd. När de besöker glesbygd brukar inte reglering vara något större problem.



*Figur 19 Husbil parkerad i Herrvik på Östra Gotland*

#### 6.6 Parkering för motorcykel och moped

Motorcyklar och andra tvåhjuliga motorfordon är inte bara ett turistfenomen utan även dagliga transportmedel för allt fler människor. Fördelen med dessa är att de tar upp betydligt mindre yta än vad bilar gör och bidrar på så sätt till ett effektivt markutnyttjande. Parkeringsplats för motorcyklar och moped klass 1 kan dessutom ofta skapas på ytor som är för små för bilar att få plats på (mopeder klass 2 ska parkeras i cykelställ). I dagsläget betalas parkeringsavgift per fordon. Det betyder att det inte finns någon ekonomisk vinst för motorcyklister att parkera två fordon på en parkeringsruta. Det kan därför vara klokt att skapa en separat motorcykelparkering nära målpunkter så att motorcyklister uppmanas till att parkera tätt med sina fordon. På många platser kan det dessutom vara klokt att skylta så kallade säsongsparkeringar. Det betyder att en parkeringsplats är motorcykelparkering en del av året och bilparkering resten av året. Liksom för cykelparkering så bör det finnas något fast föremål att låsa fast motorcykeln för att hindra stöld. I Visby finns det motorcykelparkeringar vid färjeläget samt vid Österport. En beläggningsutredning behöver göras innan beslut kan tas om nya parkeringsplatser för motorcyklar behövs eller inte. Motorcykelparkering är yteffektivt och det bör finnas gott om platser för motorcyklar sommartid.



Figur 20 Exempel på säsong reglerad motorcykelparkering (Stockholm)

#### 6.7

##### Parkering för elfordon

Gotland ligger i framkant när det gäller laddpunkter för elbilar, men det finns ingen tydlig strategi kring hur utbyggnaden ska se ut framöver. Kommunen bör sträva efter att fortsätta ligga i framkant för laddpunkter på allmän plats. Samtliga nya och befintliga parkeringar som kommunen råder över bör därför sträva efter att minst 10 procent av platserna är utrustade med laddpunkter. Det bör också genomföras informationssatsningar mot hyres- och bostadsföreningar i syfte att hjälpa dessa att införa laddpunkter. För att uppmuntra användande av hållbara transportmedel kan laddning vara avgiftsfritt initialt, men bör på sikt avgiftsbeläggas. Tydligare riktlinjer kring laddning kan tas fram i takt med att fler laddpunkter skapas.

#### 6.8

##### Parkering för bussar

Parkering för bussar är viktigt, inte minst under sommarmånaderna. Parkering för turistbussar ska i största möjliga mån hanteras på den mark som turistmålet äger. Endast i undantagsfall ska bussparkering ordnas på allmän platsmark. Bussparkering längs med kantsten bör vara säsongsanpassad så att platsen kan upplåtas för bilparkering vinterhalvåret. Det bör också ställas ett krav på handelsparkeringar att ha angöring och/eller parkering för bussar på tomtmark. Detta krav bör ställas på de parkeringar som överstiger 100 parkeringsplatser. Region Gotland bör ha en busskarta på sin hemsida för att underlätta planering av bussresor innan resan påbörjats. En beläggningsutredning måste göras innan beslut kan tas om nya parkeringsplatser för bussar behövs eller inte.



*Figur 21 Buss parkerad vid Gallerian vid Österport*

## 6.9

### Nyttoparkering

Nyttoparkering, även kallat företagsparkering, är till för yrkesutövare som har bilen som förutsättning i sitt yrkesutövande. Ett nyttoparkeringstillstånd kan fungera på olika sätt i olika kommuner men innebär att ett fordon får dispens från vissa parkeringsbestämmelser. Det kan till exempel innebära att ett fordon, under begränsad tid, får dispens från avgiftsplikt och/eller parkeringsförbud på gatumark. Tillståndet ges främst till hantverkare och liknande yrkeskategorier, men det förekommer även nyttoparkeringstillstånd för vårdpersonal med särskilda behov av parkering.

På Gotland kan nyttoparkeringstillstånd idag sökas av hantverkare eller andra med särskilda behov av att parkera i närheten av sitt arbete. Tillståndet ger innehavaren rätt att parkera i tre timmar i följd på parkeringsplatser där kortare parkeringstid gäller, samt på plats där parkeringsförbud råder. Att förenkla parkering för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i arbetet bidrar positivt till Gotlands företagsklimat då det gynnar företagande. Nyttoparkering fyller dock störst funktion i kombination med höga parkeringsavgifter.

## 6.10

### Pendlarparkering

En del av arbetet med att uppnå högre andel hållbara resor är att föra över biltrafik till kollektivtrafik. Utmaningen med detta är ofta att boende kanske har långt till en busshållplats eller att bussen inte går så ofta. Att öka turtätheten är viktigt men också kostsamt. Att skapa möjligheter till att kunna kombinera bilresor och cykelresor med kollektivtrafik är däremot en billigare åtgärd. Ett sätt att göra detta på är att se till att det finns pendlarparkeringar intill busshållplatser. Detta är speciellt viktigt vid orter utanför Visby. Om möjligt bör dessa förläggas i lägen där samhällsservice och handel finns. Det gör att det totala resbehovet kan

minska. Det är viktigt att cykelparkering inte glöms bort och att denna är förlagd närmare busshållplatsen än vad bilparkeringen är.



Figur 22 Parkering i Slite med intilliggande busshållplats

De parkeringar som identifierats som pendlarparkeringar/samåkningspunkter eller som möjliga sådana är listade nedan. Exakt i vilken omfattning parkeringarna används som detta är inte utrett. En framtida pendlarparkering i Visby är svår att utreda då utpendlingen är relativt liten och går i många olika riktningar. Den beror också på i vilket utsträckning Visby kommer tillämpa parkeringsavgifter eller ej. I de fall avgifter kommer tillämpas i centrala Visby så kan en pendlarparkering vid korsningen av väg 143 och väg 148 vara lämplig.

Tabell 3 Tänkbara Pendlarparkeringar på Gotland

Ort	Beskrivning	Kollektivtrafik	Cykelparkering	Handel
Visby	Ica Maxi, v143	Ja	Ja	Ja
Slite	Centrum	Ja	Ja, ej ramläsning	Ja
Klintehamn	Vid Marknadsg.	Ja	Nej	Ja
Roma	Centrum	Ja	Nej	Ja
Vibble	Vibble kapell	Ja	Ja, vid ICA	Ja
Hemse	Nyg./Järnvägsgr.	Nej	Nej	Ja

## 6.11

### Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens koppling till parkering kan tyckas vag, men eftersom parkeringsefterfrågan är en följd av ett resbehov så är det viktigt att även diskutera kollektivtrafik. Satsningar på kollektivtrafik kan leda till att färre väljer att åka bil och istället väljer kollektivtrafiken. Med förutsättning att detta ger en

högre beläggingsgrad på bussar och lägre efterfrågan på parkeringsplatser så är det i regel något positivt för miljön och bidrar till kommunala mål. I värsta fall stjäls istället kollektivtrafiken resenärer från de som går eller cyklar. Då är resultatet helt omvända och andelen hållbara resor minskar istället. Det är därför viktigt att satsningar i kollektivtrafiken görs på rätt sätt. Hur detta ska ske är något som bör utvärderas kontinuerligt och beskrivs inte närmare i denna parkeringsstrategi.

## 6.12

### Gotlands säsongsvariationer

Gotlands kanske största utmaning är hur parkering ska hanteras under sommarmånaderna då turismen ökar kraftigt. Det är viktigt att turismen frodas och inte hämmas av parkeringsbrist samtidigt som en stor del av Gotland fungerar som vanligt. Det är av stor vikt att det finns lediga parkeringsplatser på hela Gotland. Det enklaste sättet att säkerställa detta är genom en avgiftsnivå som gör att omsättningen på parkeringsplatserna är tillräckligt stor. Det är också det som sker när avgifterna höjs under sommarmånaderna.



Figur 23 Gotland växer kraftigt under sommaren

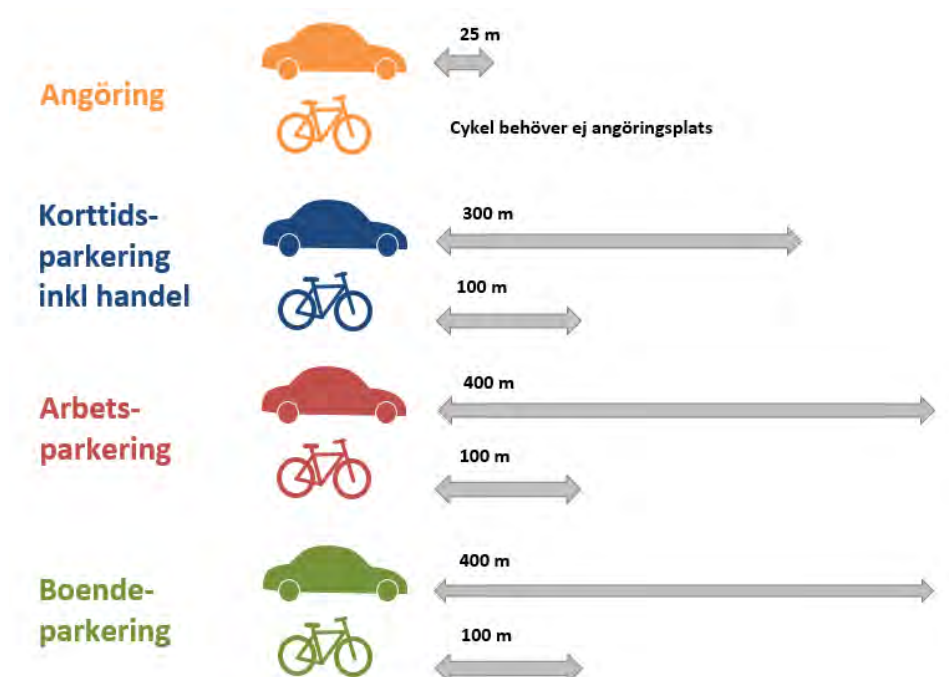
Att dyrare parkering skulle hämma turismen är osannolikt. Det är snarare så att låga parkeringsavgifter och generösa regleringar kan skapa större problem än vid höga avgifter då färre parkeringsplatser kommer finnas tillgängliga. Många

turistorter runt om i världen har begränsade, dyra, eller inga parkeringsplatser alls. Eventuell parkeringsbrist sommartid bör med andra ord inte byggas bort på bekostnad av att Gotlands förtätningsmål. Under sommarmånaderna finns en parkering utan avgift i Visby. Parkeringen vid S.t Göran vid Lummelundsväg rymmer ungefär 60 parkeringsplatser. Detta innebär drygt en km promenad för de ska in till Visby centrum. Parkeringen har busshållplats relativt nära men inte så att den kan ses direkt från parkeringen.

En stor gratis parkering med shuttle bus in till centrum är något som kommit upp som önskemål vid de workshops som hållits. Detta är en god idé med kräver sannolikt höjda parkeringsavgifter och utökat avgiftsområde i centrala Visby för att det ska bli lockande för turister att utnyttja. En sådan parkering bör ligga väl synlig från de större trafiklederna, exempelvis längs med Färjeleden, Visbyleden eller väg 140 söder om Färjeleden. Parkeringsytan bör förläggas på sådant sätt att den kan få ett alternativt användningsområde under lågsäsong. Detta skulle kunna vara fritidsaktiviteter av något slag. Parkeringsytan behöver inte vara ett nybygge utan skulle kunna vara på befintlig mark. Informationssatsningar och skyltning för denna parkering är vitalt för att det ska fungera väl. Att färdas med en shuttle bus bör vara avgiftsfritt och turtätheten bör vara hög för att parkeringen ska fylla sin funktion. Exakt placering av parkeringsyta och upplägg för sådan shuttle bus bör utredas mer noggrant i separat utredning. Flera kommuner har gjort liknande satsningar med bristande undersökningar i planeringsstadiet vilket resulterat i dåligt utnyttjande. Kostnaden för detta är ofta svår att finansiera och får sättas i proportion till minskade trafik- och parkeringsproblem i centrumkärnan. I de fall behovet är kopplat till något event eller arrangemang bör kostnaden läggas på arrangören.

## 7. Parkeringsnorm

Parkeringsnorm för Gotland finns som en separat bilaga till denna strategi. Detta avsnitt beskriver parkeringsnormen i stora drag samt bakgrunden till den. En parkeringsnorm är ett mycket starkt styrmedel på lång sikt. Rätt utformad hjälper en parkeringsnorm till att nå de visioner och mål som en kommun satt upp. Region Gotlands tydliga mål om att öka antalet cykelresor innebär att parkeringsnormen måste vara anpassad efter det. Figuren nedan är ett ungefärligt maxavstånd för bil och cykel för olika typer av resor. Vid nybyggnation bör busshållplats läggas närmare målpunkter än bilparkering i det fall där det är möjligt.



Figur 24 Gångavstånd till parkeringsplats för olika typresor

Parkeringstalen som presenteras i parkeringsnormen kan "rabatteras" om olika typer av miljöförbättrande åtgärder införs. I övrigt ska det finnas goda skäl vid överskridande eller underskrivande av parkeringstalen.

Tabell 4 Utdrag från parkeringsnorm (se bilaga)

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	1-5 (0-1)	6-8 (1-2)	8-10 (1-2)
Cykelplatser	35 (60)	35 (60)	35 (60)

Strategi:  
Se bilaga Parkeringsnorm

## 7.1

### Boendeparkering

Behovet av parkering vid bostaden beror dels på vilken typ av bostad det är och dels på vilken bebyggelsetäthet som råder. Villaägare som bor utanför tätorter har nästan alltid behov av minst en bil. Detta behöver sällan regleras då de flesta villaägare löser parkering på sin egen mark. Människor som bor i lägenhet i centrala lägen har större benägenhet att klara sig utan bil, samtidigt som de som har bil kommer behöva ta värdefull mark i anspråk för parkering.

Kantstensparkerings har en viktig funktion för angöring, korttidsparkerings och parkering för rörelsehindrade och bör i tät stadsbyggnad användas som boendeparkering i minsta möjliga utsträckning. I de fall flerbostadshus har parkering i parkeringshus eller i bottenplan på huset blir byggkostnaderna i regel så höga att det inte går att ta ut parkeringsavgifter som täcker kostnaderna. Detta betyder att kostnaden måste täckas genom hyresintäkter. Det betyder i sin tur att alla som bor i huset får betala för parkering oavsett om de nyttjar parkeringsplatserna eller ej. I vissa fall parkerar boende flera dagar på parkeringar som är attraktiva för handelskunder. Det kan bidra till att handeln utarmas och att målet om en levande stadskärna blir svårare att uppnå.



Figur 25 Parkering längs Ängsgatan i Hemse

Strategi:

Boendeparkering ska hanteras på kvartersmark vid nybyggnation

## 7.2

### Arbetsplatsparkering

En stor del av alla resor som sker är till och från arbete. Dessa resor är sannolikt de resor som är lättast att påverka. Utöver påverkansåtgärder som kommunen ansvarar för så är det viktigt att arbetsgivare ser att de har stor möjlighet att påverka sina anställdas resor. Här är det av stor vikt att Regionen föregår med gott exempel. Att ha väldigt hög service för de som åker bil till arbetet kommer inte att bidra till ett ökat cyklande. Det är därför bra om cyklister kommer närmare sin målpunkt än vad bilister gör. I vissa fall har boende parkeringsavgift dagtid vid hemmet och avgiftsfri parkering vid arbetsplatsen. Detta betyder att det kan vara direkt lönsamt för anställda att ta bilen till arbetet. Arbetsgivare bör därför gå i bräschen för avgiftsbelagd parkering i syfte att påverka hållbara transportmedelsval men också för att minska sina egna kostnader. Kommunens möjlighet att påverka är begränsad men inte försumbar. Samtidigt är det få av arbetsresorna som sker från hemmet till arbetet och tillbaka hem igen. Ofta kombineras resorna med fritidsaktiviteter, inköp eller hämtning och lämning av barn. Det är då svårare att påverka färdmedelsval enbart genom åtgärder vid arbetsplatsen. Ett antal åtgärder som kan minska andelen arbetsresor med bil listas i figur nedan.

Tabell 5 Förslag till åtgärder som gynnar hållbara transportsätt till/från arbetet

Åtgärder som kan gynna hållbara transportsätt till/från arbetet
Avgiftsbelagd parkering
Digital lösning som underlättar för anställda att samåka
Cykelparkering inomhus med omklädningsrum, dusch och låsbara skåp
Införande av tjänstecyklar som förmån istället för tjänstebil
Gratis busskort som tjänsteförmån
Låne-cyklar

Lasarettsområdet bedöms ha stor andel anställda som bor inom cykelavstånd till arbetet. Det kan innebära att det kräver ganska liten insats för att föra över en del av resorna från bil till cykel. Kampanjer och uppmuntrande insatser kan därför ge stor effekt.

#### Strategi:

Arbetsplatsparkering ska ske på kvartersmark och bör alltid ha avgifter i linje med eller högre än omkringliggande områden. Cykelparkering bör alltid ligga närmare entréer jämfört med bilparkering.

### 7.3

#### Besöksparkering

Besöksparkering eller korttidsparkering som det också kallas syftar till parkering som varar upp till ett par timmar. Typiska ärenden som brukar klassas in här är inköp, fritidsaktiviteter och olika typer av service. Denna parkeringstyp är viktig för att ett samhälle ska fungera väl och för att centrumkärnan inte ska utarmas. Vanligtvis sker denna parkering längs med kantsten eller på privat mark typ handelsparkeringar. Besöksparkering i form av kantstensparkering på allmän gata kan bidra positivt genom att ge en tom gata innehåll, samtidigt som det ger en hastighetsdämpande effekt. Största hotet för denna typ av parkering är boendeparkering, men även till viss del arbetsplatsparkering. Det innebär att exempelvis boende kan parkera långa stunder på platser som annars är väldigt värdefull för många individer och affärsidkare.

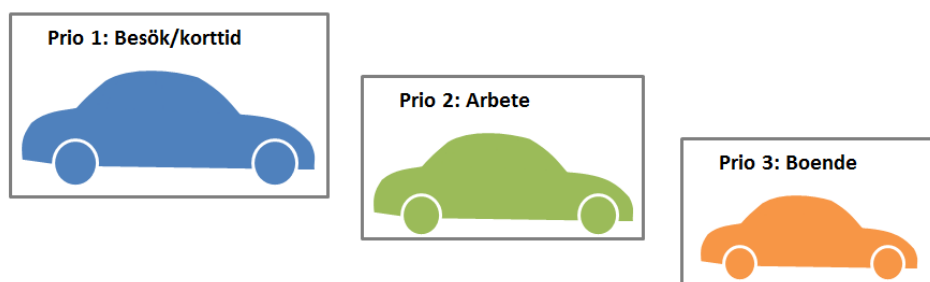
##### Strategi:

Besöksparkering till större målpunkter ska hanteras på kvartersmark. I undantagsfall kan besöksparkering ordnas vid kantsten, då parkering på kvartersmark inte är möjligt. Reglering bör sättas så att annat utnyttjande än för besök undviks.

### 7.4

#### Prioritering mellan boende, arbetande och besök

I vissa fall finns inga konflikter mellan parkeringsefterfrågan för boende, arbetande och besökande, men i de fall det finns är det viktigt att ha en prioriteringsordning. Denna prioriteringsordning ska inte ses som något strikt regelverk som gäller i alla situationer, men ska ändå vara en riktlinje kring hur mark för parkering ska prioriteras mellan olika intressegrupper. Denna riktlinje är speciellt viktig i och kring Visby där det är viktigt med en levande stadskärna.



Figur 26 Prioriteringsordning av parkering i de fall konflikt finns

## 8. Implementering

Ett antal åtgärder presenteras under detta kapitel. Samtliga åtgärder är kort sammanfattade samt beskriver vem som är ansvarig och när de bör genomföras.

### 8.1 Förtätning av Visby

Flera av Regionens mål innebär att andelen hållbara transporter måste öka. En viktig hörnsten för att lyckas med detta är att förtäta tätorter så att möjligheter till kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik förbättras. För Gotland gäller detta i huvudsak Visby. Ett förtätat Visby innebär kortare avstånd mellan målpunkter. Detta är en mycket långsiktig aktivitet, men bör starta omgående genom att inga fler markparkeringar byggs i Visby samt att de som redan finns till viss del kan byggas in i nya fastigheter eller i större gemensamhetsanläggningar.

Ansvar: Samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att detta följs upp i detaljplanearbetet. För större gemensamhetsanläggningar som behöver hanteras utifrån ett strategiskt mark- och exploateringsperspektiv vilar ansvaret på Regionstyrelsen.

Tidplan: 2019-2030

### 8.2 Utbildning och information kring parkeringsnormen

Det finns tyvärr flera fall där en parkeringsnorm i en kommun har blivit en skrivbordsprodukt och inte använts i detaljplanearbetet. Detta kan dels bero på att den aldrig blivit riktigt accepterad, men också på brist på utbildning för de handläggare som behöver förhålla sig till den. Det är därför av stor vikt att kontinuerliga utbildningar sker internt inom Region Gotland så att normen fyller sin funktion.

Ansvar: Samhällsbyggnadsförvaltningen/Teknikförvaltningen

Tidplan: Löpande, omkring vartannat år eller efter behov

### 8.3 Utförliga beläggningsstudier av parkeringar i Visby

Vid de workshops som hölls i samband med framtagandet av denna strategi var det tydligt att det fanns olika uppfattningar kring parkeringssituationen i Visby, exempelvis om när det är hög- eller lågsäsong. En övergripande beläggningsstudie över de större parkeringarna i Visby skulle underlätta arbetet med att skapa en gemensam grund kring parkeringsplaneringen. Viktigt är att studien görs av oberoende part.

Ansvar: Teknikförvaltningen

Tidplan: 2019 och sedan vart 5:e-10:e år

- 8.4 Digital karta över parkeringsplatser för rörelsehindrade  
I nuläget är det svårt för personer med funktionsnedsättning att ta reda på var det finns parkeringsplatser för rörelsehindrade utan att åka ut och titta på plats. En karta på kommunens hemsida skulle underlätta detta.

Ansvar: Teknikförvaltningen

Tidplan: 2019

- 8.5 Utbyggnad av laddinfrastruktur  
Gotland är i framkant när det gäller laddpunkter för elbilar och elhybrider. Det är dock ingen anledning att bromsa in. Region Gotland bör ansvara för fortsatt satsning, men också se till att utbilda fastighetsägare, arbetsgivare och andra tänkbara investerare.

Ansvar: Regionstyrelseförvaltningen

Tidplan: 2019-2025



Figur 27 Laddpunkt i Roma

- 8.6 Utredning av extern parkering med shuttle bus in till Visby centrum  
En separat utredning kring möjligheterna att införa en avgiftsfri parkering i externt läge bör utredas vidare. Denna parkering förses med en shuttle bus som regelbundet trafikerar ett fåtal hållplatser i Visby. Parkeringen bör ha till syfte att minska biltrafiken i Visby under sommarmånaderna och bör endast utredas i det fall parkeringsavgifterna i Visby planeras att höjas.

Ansvar: Teknikförvaltningen

Tidplan: 2020

8.7

### Tydligare information kring husbilsparkering

Informationen kring parkering för husbilar är bristfällig på kommunens hemsida. Det bör finnas en husbilskarta med rekommendationer kring camping och information gällande vad som är tillåtet och inte. Detta är viktigast i och kring Visby, där önskan att kunna parkera och övernatta är stor, men övriga Gotland bör också hanteras. Dialog kan med fördel föras med olika husbils- och campingorganisationer innan större åtgärder genomförs.

Ansvar: Teknikförvaltningen

Tidplan: Sommar 2019

8.8

### Förenkla parkeringsreglering där P-skiva och avgift gäller

Parkeringssskivan fyller en stor funktion då investeringar i parkeringsautomater ska undvikas. På flera ställen i Visby kombineras dock parkeringsskivan och avgift vilket skapar ett otydligt system och kräver omständlig bevakning. På de platser där parkeringsautomater redan finns bör därför parkeringsskivan helt tas bort. Regleringen om ett antal timmars gratis parkering kan fortfarande hanteras av parkeringsautomaten. Med andra ord bör betalsättet för parkering bli enklare och mer lättförståeligt även om avgifterna kan variera över året.

Ansvar: Teknikförvaltningen

Tidplan: Snarast



Figur 28 På Gotland kombineras parkeringsskiva och avgift

## 8.9

### Cykelsatsningar

Drift och underhåll samt satsningar på cykelinfrastruktur är viktiga aspekter för att öka andelen cyklister. Cyklingen måste uppmärksammas i större utsträckning än vad den gör idag om den ska kunna öka med 30 procent. Teknikförvaltningen bör arbeta gemensamt med bl.a. Visby Centrum men bör också göra riktade informationssatsningar till arbetsgivare kring hur de kan bidra till ökad cykling. Åtgärder bör framförallt vara uppmuntrande och utbildande. Detta kan göras i form av tävlingar samt utdelning av utrustning och service. Vintercykling är ett område som bedöms ha stor utvecklingspotential. Det är också av stor vikt att cykelparkeringar finns på strategiska platser så att det är lätt att byta transportslag mellan exempelvis cykel och kollektivtrafik, men också mellan cykel och bil i vissa fall.

Ansvar: Teknikförvaltningen samt Visby Centrum

Tidplan: Löpande

## 8.10

### Satsningar på kollektivtrafik

Satsningar i kollektivtrafiken bör ske på sådant sätt att resenärer förs över från biltrafik till kollektivtrafik. Det är lätt att göra misstaget att resenärer istället tas från de som annars cyklar och går och då får satsningen direkt oönskad effekt. Utveckling och utvärdering kring satsningar i kollektivtrafiken måste ske kontinuerligt.

Ansvar: Teknikförvaltningen

Tidplan: Löpande

## 9. Förslag till fortsatt arbete

### 9.1 Detaljerade parkeringsutredningar

På de workshops som hållits har många frågor som rör särskilda områden och åtgärder på kort sikt ofta kommit upp. Det tyder på att det finns ett behov av detaljstudier av områden, speciellt olika handelsområden i Visby. Dessa detaljstudier gynnas av att ha en parkeringsstrategi att hänvisa till vilket varit bidragande till att de ännu inte genomförts.

Ansvar: Dessa utredningar bör utföras av regionen men kan med fördel tas fram tillsammans med aktörer i det studerade området, exempelvis kommersiella intressenter och föreningar.

Tidplan: Snarast efter att parkeringsstrategin är antagen och beläggningsstudier utförda.

### 9.2 Fortsatt dialog mellan berörda parter

De parkeringsworkshops som hållits inom ramen för denna strategi visade på ett tydligt behov av fortsatt dialog mellan berörda parter. Därför bör liknande tillfällen genomföras årligen i syfte att upprätthålla gemensamma mål och förståelse för olika intressen.

Ansvar: Region Gotland sammankallar

Tidplan: Förslagsvis en gång per år

## 10. Mål och vision

Under detta kapitel beskrivs mål som rör parkering. Vissa mål grundar sig på befintliga kommunala mål och andra är nya.

- Parkeringsplatser på allmän mark ska prioriteras i ordningen:
  1. Korttidsparkering (besöksparkering)
  2. Arbetsplatsparkering
  3. Boendeparkering
- Gotland ska vara en tillgänglig region med regleringar och avgifter så att det alltid finns lediga parkeringsplatser för bil och cykel inom en radie av 400 m (bil) respektive 100 m (cykel) till målet. Under högsäsong ska tillgänglighet av bilparkeringsplatser lösas genom justeringar av regleringar och avgifter.
- Parkeringsplaneringen ska ske på sådant sätt att hållbara transportsätt uppmuntras.
- Byggnation av nya parkeringsanläggningar ska främst ske där byte till andra transportmedel lätt kan ske, så som till cykel och kollektivtrafik.
- Förtätning av Visby ska ske genom att nya parkeringar byggs i parkeringshus eller under fastigheter, samt att en blandad stadsstruktur eftersträvas.
- Samutnyttjande av parkeringsanläggningar ska alltid eftersträvas i syfte att effektivisera markutnyttjandet.
- Alla offentliga parkeringsytor ska ha laddpunkter för elfordon samt vara förberedda för utökning av dessa platser i framtiden.
- Alla nya cykelparkeringar på Gotland ska vara försedda med ramlåsning.
- Parkeringsplaneringen ska genomföras på sådant sätt att en levande stadskärna i Visby eftersträvas året runt. Med detta menas att ett ökat flöde av människor i Visby stadskärna ska främjas.
- Nyttoparkering, även kallad företagsparkering, är till för yrkesutövare som har bilen som förutsättning i sitt yrke enligt ett antal kriterier. Att förenkla parkering för näringsidkare och andra med särskilt behov av att parkera i arbetet bidrar positivt till Gotlands företagsklimat då det gynnar företagande. Målet är att ha kvar samma nyttoparkering som beviljas enligt gällande kriterier.

#### 10.1

##### Måluppfyllnad av befintliga mål

Samtliga förslag till mål är förankrade med Region Gotlands befintliga mål om att minska biltrafiken i Visby samt att öka antalet cykelresor. Eventuella negativa effekter av målen är att ett ökat antal cykelresor skulle kunna sänka målet om att transportsystemet ska vara säkert då cyklister är en utsatt grupp trafiksäkerhetsmässigt. Utöver detta bedöms inga av målen säga emot redan tidigare uppsatta mål.