



Parkeringsstrategi för Falu tätort

Antagen av kommunfullmäktige 2019-11-21

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	1
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Syfte.....	1
1.3	Avgränsningar.....	1
1.4	Tidshorisont.....	1
1.5	Effektmål.....	2
1.6	Underlag och utgångspunkter.....	2
1.7	Omvärldsbevakning.....	2
1.8	Samråd och samarbete.....	2
1.9	Kunskapsunderlag och nulägesbeskrivning.....	2
1.10	Handlingsplan.....	3
2	STRATEGISK INRIKTNING.....	4
2.1	God sammanvägd tillgänglighet.....	5
2.2	Effektiv markanvändning.....	7
2.3	Ökning av hållbara transporter.....	10
2.4	Attraktiv stad.....	13

NOMENKLATUR

BILAGOR

Bilaga Kunskapsunderlag och nulägesbeskrivning

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Kommunstyrelsen har till och med år 2018 det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen i kommunen. I detta ligger att utforma normer och strategier för hur kommunen ska arbeta med parkeringsfrågorna. Parkering är en av många frågor i samhällsplaneringen och ett verktyg för att nå målen för Faluns framtida utveckling.

Falu kommun har under åren genomfört åtskilliga utredningar och rapporter om parkering. Parkering är en viktig tillgänglighetsfråga men konkurrensen om centrala markytor är inte en mindre viktig aspekt i sammanhanget. Ska den obebyggda marken användas för byggnader, parkering, uteserveringar, utsmyckning, anläggningar för fotgängare, cyklisterna eller kollektivtrafik, torg och evenemangsyta, grönområden och parker, mobila kök eller marknader? Det man väljer att använda marken till påverkar sedan i sin tur bland annat upplevelse av stadsmiljön och möjligheter för tillväxt i näringslivet.

Parkeringsfrågan är också särskilt aktuell i tätorten vid exploateringar i centrum, då kravet på framförallt allmänna bilparkeringsplatser ställs mot förtätning. Vid förtätning kan parkeringsfrågan också bli en begränsande faktor vid nyproduktion av flerbostadshus och även lokaler. Att anlägga parkering i underjordiskt garage är förenat med stora kostnader och kan innebära att en exploatör inte får ekonomisk hållbarhet i projektet.

1.2 Syfte

Parkeringsstrategin ska hjälpa politiker och tjänstemän att resonera, prioritera och styra samhällsutvecklingen i olika situationer. Parkeringsstrategin ska fungera som ett styrdokument för parkeringsfrågor i planerings-, exploaterings-, etablerings- och bygglovsprocesserna.

1.3 Avgränsningar

Parkeringsstrategin avgränsning är Falu tätort och en stor del av strategin fokuserar på de centrala delarna av tätorten, där efterfrågan av bilparkeringsplatser är som störst samtidigt som konkurrensen om markytor är hög. Parkeringsstrategin behandlar inte olika betalsystem, utpekade bilparkeringsanläggningar och inte heller den geografiska placeringen av framtida bilparkeringsanläggningar. Lägen för framtida bilparkeringsanläggningar finns upptagna i Fördjupad översiktsplan för Falu tätort, 2018.

Dagvattenhantering från bilparkeringsplatser behandlas inte i denna rapport.

1.4 Tidshorisont

Parkeringsstrategin ses över varje mandatperiod för att avgöra om strategin behöver revideras eller inte.

1.5 Effektmål

Parkeringsstrategin ska stödja och bidra till att nedanstående mål från Trafikstrategi för Falu kommun, 2012, uppfylls:

- *Hälsopåverkande utsläpp och bullerstörningar från vägtrafiken ska minska.*
- *Klimatpåverkande utsläpp från fordonstrafiken ska minska.*
- *Tillgängligheten till Falu centrum ska vara fortsatt god för de som behöver åka bil.*
- *Trafikmiljön ska ges en mer estetisk tilltalande utformning.*

1.6 Underlag och utgångspunkter

Parkeringsstrategin förhåller sig till och har utgångspunkt i en rad olika styrdokument. Strategin ska bland annat stödja den planeringsinriktning som finns i Översiktsplan FalunBorlänge om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Styrdokument som parkeringsstrategin har tagit sin utgångspunkt ifrån:

- *Ett större Falun, 2013*
- *Översiktsplan FalunBorlänge, 2014*
- *Fördjupad översiktsplan för Falu tätort och området runt Varpan, 2018*
- *Miljöprogrammet 2020, 2014*
- *Folkhälsoprogrammet 2020, 2015*
- *Tillväxtprogrammet 2020, 2015*
- *Trafikstrategi för Falu kommun, 2012*

I bilagan Kunskapsunderlag och nulägesbeskrivning kan du läsa mer om styrdokumentet.

1.7 Omvärldsbevakning

Vid framtagande av denna rapport har det gjorts en mindre omvärldsbevakning. Parkeringsdokument från några andra kommuner har granskats och i vissa fall har idéer lånats som anses kunna tillämpas på ett bra sätt för Falu kommun. De kommuner som främst tittats på är Borlänge, Eskilstuna, Göteborg, Jönköping och Malmö men även Uppsala, Nynäshamn och Gävle.

1.8 Samråd och samarbete

Falu kommun har i samarbete med parkeringsbolaget Falu P tagit fram parkeringsstrategin. Samråd om parkeringsstrategin har ägt rum inom samrådsprocessen för Fördjupad översiktsplan för Falu tätort och området runt Varpan. Därefter beslutade kommunstyrelsen (KS 2017-12-05, §223) att lyfta ut parkeringsstrategin från arbetet med den fördjupade översiktsplanen och istället hantera den i en egen process.

1.9 Kunskapsunderlag och nulägesbeskrivning

Till parkeringsstrategin finns bilagan Kunskapsunderlag och nulägesbeskrivning. Kunskapsunderlaget innehåller bland annat en genomgång av kommunens styrande dokument och dess övergripande mål, inriktningar och rekommendationer, som har betydelse för strategin. Den innehåller också en förklaring av några användbara verktyg i

parkeringsfrågor samt en genomgång av nuläget (2018). Allt detta har legat till grund för framtagandet av parkeringsstrategin.

1.10 Handlingsplan

Parallellt med arbetet att ta fram parkeringsstrategin har också åtgärder tagits fram, som ska bidra till att förverkliga intentionerna i strategin. Dessa åtgärder kommer att finnas samlade i en separat handlingsplan som beslutas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

2 STRATEGISK INRIKTNING

Strategin har utformats utifrån mål, inriktningar och rekommendationer i kommunens styrande dokument, framtaget kunskapsunderlag och nulägesbeskrivningen om det befintliga parkeringssystemet.

Strategin är indelad i fyra strategiska områden. Inom varje strategiska område finns flertalet insatsområden där strategin ger vägledning och hjälper till med avvägningar mellan olika intressen.

Strategiska områden:

- God sammanvägd tillgänglighet
- Effektiv markanvändning
- Ökning av hållbara transporter
- Attraktiv stad

2.1 God sammanvägd tillgänglighet

Faluns önskan att fortsätta utvecklas som regionens centrum och därmed vara tillgänglig för såväl stadens som landsbygdens invånare ställer stora krav på god tillgänglighet.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. I Trafikstrategi för Falu kommun konstateras att gatorna upptar en stor del av stadens offentliga rum. Utformningen av gator, liksom torg, parker och andra mötesplatser har stor betydelse för stadsbilden och för om människor ska välja att vistas där. I rum där människor samlas både visuellt, rumsligt och trafikmässigt, med överlappande funktioner, aktiviteter och rörelser i tid, upplevs stadsrummet som mer intensivt, levande och välfungerande. I översiktsplanen för FalunBorlänge framgår det att på den så kallade ”Inre ringen” är framkomligheten för biltrafiken god, men innanför denna sker trafiken på gående och cyklisters villkor. Att centrum med service, nöjesutbud, butiker mm är tillgängligt för den som behöver åka bil är viktigt för både näringsliv och medborgare. Det behövs således en avvägning mellan tillgänglighetsbehovet med bil och stadens övriga funktioner.

2.1.1 Parkeringsbehov

Vägledning

Ytor närmast målpunkter prioriteras för cykelparkering och parkering för funktionsnedsatta biltrafikanter. Bilparkering på gatumark prioriteras i första hand för tillfällig angöring/korttidsparkering före arbetsplats- och boendeparkering.

Parkering sker för olika behov. Det kan vara parkering för boende, besökande, arbetande eller för kundbesök.

Parkering på gatumark är en viktig del av parkeringsstrategin. Parkering på gatumark omfattas inte av parkeringsnormen¹. På gatumark är parkeringsmöjligheterna normalt inte tänkta för enskilda fastigheters parkeringsbehov och bilparkeringsplatser längs gatorna ska nödvändigtvis inte användas för parkering under längre tider. I centrum ska dessa bilparkeringsplatser i första hand användas för att stödja näringslivet genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden till skillnad från i äldre bostadsområden där gatan ofta är den enda ytan man kan parkera bilen på. I de flesta bostadsområdena i Falun gäller datumarkering. I de fall det skulle bli platsbrist i framtiden kan man avgiftsbelägga dessa områden och samtidigt införa boendeparkering. Detta skulle säkerställa boendes parkeringsutbud. I områden med flerbostadshus kan möjligheten att parkera utan avgift på gatan göra så att de iordninggjorda bilparkeringsplatserna på kvartersmark inte används i den utsträckning som det var tänkt. Även cykelparkering ska normalt tillgodoses på

¹ Parkeringsnormen beskriver behovet av bil- respektive cykelparkeringsplatser för olika lokaliteter i huvudsak på kvartersmark.

kvartersmark men, kan i vissa fall också behövas på gatumark. Då ska den gatumark som ligger närmast mål- och startpunkten prioriteras för cykelparkering.

Bilparkering för boende ska i första hand ske på kvartersmark och den bör utformas så att den möjliggör för de boende att lämna bilen hemma under hela dagen. Detta för att möjliggöra att boende kan välja kollektivtrafik, gång eller cykel till arbete eller skola.

För näringslivet är kundparkering viktig. Många kunder behöver inte ta bilen för att uträtta sitt ärende, men för dem som inte har möjlighet att resa på ett annat sätt måste behovet tillgodoses. Parkeringsplatserna för besökare och näringslivets kunder ska prioriteras före arbetsplatsparkering. Renodlad arbetsplatsparkering behöver nödvändigtvis inte finnas i direkt anslutning till arbetsplatsen. Förutom att optimera parkeringarnas nyttjandegrad gäller nedanstående prioriteringsordning ska vara vägledande i Falu tätort:

Tabell 2.1: Vägledande prioriteringsordning för olika målgrupper vid parkering på gatumark.

Parkering på gatumark
1. Cykelparkering vid behov
2. Angöring/korttidsparkering
3. Arbetsplatsparkering eller boendeparkering beroende av läget.

Parkering på kvartersmark hanteras i första hand i detaljplanen och med parkeringsnormen. Prioriteringen av parkeringen är beroende av ändamålet med användningen av kvartersmarken. Oavsett om det ska ske en etablering av bostäder eller verksamheter eller både och bör cykelparkeringar prioriteras närmast entréer.

För att erhålla en samlad god tillgänglighet ska utöver parkering för cykel och bil även parkering för husbil, turistbussar och motorcyklar finnas i staden. Parkeringsplatser för motorcykel ska i första hand finnas tillgängliga under sommarhalvåret för att säkra god markanvändning året runt.

2.1.2 Kollektivtrafik

Vägledning

En bedömning av tillgången till kollektivtrafik ska vägas in vid uppskattning av parkeringsbehovet för bilparkering på kvartersmark.

Vid analyser av bilparkeringsbehovet på kvartersmark, i både detaljplane- och bygglovsskedet, ska tillgången till god kollektivtrafik vägas in. De områden som erbjuder god kollektivtrafik behöver i vissa fall inte ha samma utbud av bilparkeringsplatser som de som inte har god tillgång till kollektivtrafik. Hur detta möjliggörs ska regleras i en reviderad parkeringsnorm.

2.1.3 Funktionsnedsättning

Vägledning

Funktionsnedsatta ska i största möjliga mån erbjudas möjlighet att komma nära målpunkterna med bil, helst inom 10 m från entré.

Funktionsnedsatta kan ha svårt att använda andra färdmedel än bil och behöver därför erbjudas möjlighet att komma nära målpunkterna med bil. Bilparkeringsplatser för funktionsnedsatta får inte lokaliseras till annan plats så som fastighetsägare i vissa fall har möjlighet att göra med andra bilparkeringsplatser genom parkeringsköp (kapitel 2.2).

Vid prövning av bygglov utgår kommunen från Boverkets byggregler och Bygg ikapp. För de allra flesta byggnader (dock ej enbostadshus) gäller att minst en (1) parkeringsplats för funktionsnedsatta ska anordnas inom 25 m från entrén. Kommunens ambitionsnivå är att den ska anordnas inom 10 m från entrén.

2.2 Effektiv markanvändning

Enligt översiktsplan FalunBorlänge ska staden förtätas. En tät stad ger närhet, minskat transportbehov, goda möjligheter för gång- och cykeltrafik, och bra underlag för kollektivtrafik. Olika transportmedel, som ex. bil, buss och cykel har också olika ytbehov både när det gäller utrymme i gatan och för själva parkeringsplatsen. Som tidigare nämnts så framgår det i översiktsplanen att gående och cyklister ska prioriteras innanför inre ringen. Möjligheten att ta sig med bil till Falu centrum ska dock fortfarande vara god. Genom att göra bilparkeringar mer ändamålsenliga och anpassade i antal till olika behov på olika platser i staden kan mer utrymme skapas för annan utveckling av städernas centrala delar.

2.2.1 Synliggörande och samnyttjande av bilparkering

Vägledning

Synliggör mindre använda bilparkeringsanläggningar samt tillämpa samutnyttjande på bilparkeringsplatser och bilparkeringsanläggningar där det är möjligt.

Kommunen strävar efter 80 % beläggningsgrad på de allmänna bilparkeringsplatserna dagtid samt en jämnare beläggning under hela dygnet. En sådan strävan innebär ett effektivare resursutnyttjande av de bilparkeringsanläggningar som har lägre beläggningsgrad, under så stor del av dygnet som möjligt. Det innebär ett synliggörande av de mindre använda bilparkeringsanläggningar. Åtgärder kan exempelvis vara förändringar i avgifts- och tidsreglering men kan också en temporär förändring av markanvändningen. Bilparkeringsplatser med lägre beläggning kan exempelvis fungera som uteservering eller pop up-parker sommartid.

Ett annat sätt att använda bilparkeringsplatser på ett effektivare sätt är genom att studera ett potentiellt samnyttjande mellan olika nyttjare. Samnyttjande innebär att en bilparkeringsplats kan användas av olika parkeringskunder under olika tider på dygnet, olika veckodagar eller även olika årstider. För boende är vanligtvis efterfrågan på bilparkeringsplatser störst på kvällar, nätter och helger medan näringslivet oftast har störst efterfrågan dagtid på vardagar och lördagar. Ett samnyttjande skulle exempelvis vara att möjliggöra bilparkering i centrum för butikernas besökare dagtid och för boende under nattetid. Detta kan dock gå emot ambitionen att möjliggöra för boende att lämna bilen hemma under hela dagen istället för att välja kollektivtrafik, gång eller cykel till arbete eller skola. Samutnyttjande skulle även kunna vara bilparkeringsplatser vid skolor som kan användas som besöksparkering till närliggande turistattraktioner sommartid.

2.2.2 Parkeringsköp

Vägledning

Parkeringsköp för att effektivisera bilparkeringslösningar kan övervägas om det är ett acceptabelt avstånd mellan fastigheten och bilparkeringsanläggningen.

Städers förtätning ställer krav på effektiva lösningar för bilparkering och det kan bland annat lösas med parkeringsköp. Fastighetsägare ges med parkeringsköp möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten. Parkeringsköp medför att flera olika aktörer kan köpa tillgång till parkering inom samma anläggning, vilket i sin tur ger

förutsättningar för samnyttjande och de fördelar det innebär. I bilaga Kunskapsunderlag och nulägesbeskrivning ges en utförligare beskrivning av parkeringsköp.

Parkeringsköp kan övervägas om det är ett acceptabelt avstånd mellan fastigheten och bilparkeringsanläggningen. I Falun ska 500 m, verkligt gångavstånd, från bostad och 750 m från arbetsplats till bilparkeringsplats vara ett acceptabelt avstånd. Det finns i dagsläget (2018) inga tillgängliga bilparkeringsanläggningar där kommunen kan erbjuda parkeringsköp, i Falu tätort.

2.2.3 Gröna parkeringstal

Vägledning

Om fastighetsägaren i samband med ny- eller ombyggnad eller ändrad användning tar initiativ till att genomföra åtgärder, som stimulerar ett hållbart resande och därmed bidrar till ett minskat bilparkeringsbehov, kan denne få anlägga färre bilparkeringsplatser än vad kommunens parkeringstal anger.

Om fastighetsägaren i samband med ny- eller ombyggnad eller ändrad användning åtar sig att genomföra åtgärder som stimulerar ett mer hållbart resande och därmed bidrar till ett minskat bilparkeringsbehov, kan denne få anlägga färre bilparkeringsplatser än vad kommunens parkeringstal anger genom att få rabatt på parkeringstalet, ett så kallat grönt parkeringstal. Initiativet är frivilligt och ska komma från fastighetsägaren i samband med planläggning eller i bygglovskedet och presenteras för kommunen som bedömer om och i vilken utsträckning reduktion kan beviljas. Kommunen ska följa upp att fastighetsägaren fullföljer sina åtaganden. Nuvarande parkeringsnorm från 2014 medger inte denna typ av reduktion. Vid en revidering av parkeringsnormen kan det bli aktuellt att möjliggöra för användandet av gröna parkeringstal.

2.2.4 Samarbete om parkering

Vägledning

Kommunen ska samarbeta med andra aktörer om ex. samordnade parkeringsavgifter för att underlätta för parkeringsbesökaren.

Det är viktigt för Falu kommun att tydliggöra ansvar, samordning och samverkan med andra aktörer, såväl internt inom kommunen som externt mot privata parkeringsaktörer. Ett samarbete mellan kommunen och externa aktörer om ex. samordnade parkeringsavgifter underlättar för parkeringsbesökaren.

2.3 Ökning av hållbara transporter

Falu kommun har genom Miljöprogrammet 2020 valt inriktning för att öka hållbara transporter i syfte att skapa trivsammare stadsmiljö genom minskat buller, stress och trängsel men även att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten. Ett delmål är att cyklandet och resorna i kollektivtrafiken ska öka till 2020. Detta ska åstadkommas genom att bland annat öka cykelvägarnas kvalitet och säkerhet och förkorta restiden för kollektivtrafiken. Ett annat delmål är att biltrafiken ska minska till 2020 och detta genom att minska efterfrågan på transporter.

2.3.1 Förändrade resvanor

Vägledning

Bilparkering kan användas som styrmedel för att förändra resvanor.

Bilparkeringsplatser ska fortsättningsvis finnas tillgängliga för dem som behöver.

Att använda bilparkering som styrmedel är en av flera åtgärder som kan nyttjas för att förändra resvanorna så att fler resor sker med kollektivtrafik, gång och cykel. På så sätt kan förbättrad luftkvalitet, minskat trafikbuller och utrymmen för annan markanvändning så som parker, mötesplatser och uteserveringar skapas. Allt detta kan bidra till en trivsammare stadsmiljö. Avgiftsnivåer och tidsbegränsningar kan ha betydelse för valet av färdmedel i centrum. Att minska bilparkeringsplatser för ex. arbetsplatser kan också påverka färdmedelvalet inom centrum. Det är viktigt att dessa tre åtgärder tillsammans bidrar till en balans som inte bara påverkar valet av färdmedel utan även att bilparkeringsplatser finns tillgängliga för dem som behöver.

2.3.2 Multimodala resor

Vägledning

Kommunen ska se till att det finns pendlar- och infartsparkering i tätorten där det finns möjlighet att byta färdmedel.

”Hela resan”-tänkandet eller multimodala resor kan till exempel vara att ge möjligheten att cykla eller åka bil till en pendelparkering och sedan fortsätta resa med tåg eller regionalbuss.

Pendlarparkering är en parkering för dem som bland annat arbetspendlar och tar bilen eller cykeln en kort sträcka för att sedan ta sig vidare med kollektivtrafik. En pendlarparkering ska lokaliseras i anslutning till en bytespunkt, exempelvis ett resecentrum.

Infartsparkering är en bilparkeringsanläggning på gångavstånd från centrum eller med möjlighet att byta till lokalbuss eller resor med cykel.

2.3.3 Cykelparkering

Vägledning

Kommunen ska se till att det finns god tillgång till cykelparkeringar på allmän platsmark i nära anslutning till stora målpunkter i centrum samt säkra att kommunens parkeringsnorm för cykelparkering följs.

För att underlätta för människor att välja cykeln för de kortare resorna krävs cykelparkeringar nära målpunkter. Bedömningen är att centrum har störst behov av cykelparkering. De största målpunkterna i centrum är Stora torget, Holmgatan, Åsgatan, Slaggatan, Östra Hamngatan, Knutpunkten och Resecentrum. Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i takt med tätortens utveckling och ska lokaliseras inom bekvämt gångavstånd till målpunkter. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartermark enligt kommunens parkeringsnorm. Cykelparkering behandlas särskilt i kommunens cykelplan.

2.3.4 Arbetsplatsparkering

Vägledning

I områden med god kollektiv- och cykeltrafikförsörjning bör utbudet och avgifts- och tidsreglering för arbetsplatsparkering ses över. Arbetsplatsparkering ska fortsättningsvis finnas tillgängliga för dem som behöver.

I syfte att öka andelen resor med cykel och kollektivtrafik bör utbudet och efterfrågan på arbetsplatsparkeringen studeras i förhållande till förutsättningar att resa med kollektivtrafik en anpassning av avgifter och tidsbegränsning. Det är viktigt att de åtgärder som väljs får en önskad effekt på miljön utan att i onödan drabba dem som av olika skäl är beroende av tillgänglighet med bil. Detta kan vara äldre personer eller personer med funktionsnedsättning och tillresande från landsbygden.

Att använda avgifter i syfte att styra efterfrågan på bilparkering förutsätter att tillgången till kollektivtrafik och goda cykelparkeringar är tillräckligt bra för att tillgängligheten och attraktiviteten ska upprätthållas. I områden som har god kollektivtrafikförsörjning idag, exempelvis centrum, kan avgifts- och tidsreglering samt anpassning av utbudet ses över. Det är lämpligt att bilparkeringsutbudet behandlas dynamiskt. Om bilparkeringar som är strategiskt belägna frigörs, exempelvis på grund av minskad arbetspendling med bil, kan de istället nyttjas som angöring/korttidsparkering eller för att ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, samt nya mötesplatser.

2.3.5 Gångavstånd

Vägledning

Gångavstånd mellan målpunkter i centrum och en kollektivtrafikhållplats ska inte vara längre än mellan målpunkter och avståndet till en gemensam bilparkeringsanläggning.

För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är det viktigt att den är lika tillgänglig som bilparkeringsanläggningar. Avståndet till målpunkter i centrum och en busshållplats bör inte vara längre än motsvarande sträcka till en bilparkeringsanläggning.

En tumregel är att 500 m verkligt gångavstånd till närmaste busshållplats anses vara ett acceptabelt gångavstånd i Falun. Därför accepteras normalt ett avstånd om 500 m, verkligt gångavstånd, mellan bilplats och bostad samt 750 m mellan bilplats och arbetsplats. Besöksverksamheter är mer känsliga för avstånd och där bedöms mindre än 250 m avstånd vara god standard.

Observera att ovannämnda avstånd inte gäller bilparkeringsplatser för funktionsnedsatta, cykelparkeringar eller tillfällig angöring/korttidsparkering.

2.3.6 Utveckling och innovation

Vägledning

Parkeringsystemet ska anpassas kontinuerligt så att det stimulerar innovation och utveckling mot ett hållbart samhälle.

Innovativa lösningar, ny teknik och utveckling av äldre teknik förändrar ständigt fordonsflottan, både för bil och för cykel. I Översiktsplan FaluBorlänge framgår att Falun ska vara aktiv i omställningen till ett hållbart samhälle och våga gå före. Det innebär att Falun ska ligga i framkant genom att stimulera utvecklingen och möta de behov som innovationer ställer krav på. Det blir allt vanligare med elfordon, både bil och cykel, och det ställer krav på laddningsstolpar på bilparkeringsplatser. När det gäller cykel blir det allt vanligare med alternativa modeller, t ex lastcyklar, vikcyklar och barnvagnscyklar. Det innebär dels att cykelparkeringarna behöver större ytor och dels att de behöver bli säkrare eftersom värdet på cyklarna ökar.

2.4 Attraktiv stad

I Fördjupad översiktsplan för Falu tätort och området runt Varpan beskrivs övergripande utvecklingsstrategier som bland annat lyfter fram den attraktiva staden. Ibland kan bilparkeringsbehovet komma i konflikt med kommunens stadbyggnadsambitioner. Stora öppna bilparkeringsanläggningar kan upplevas som mindre attraktiva. All planering och hantering av parkering ska därför stödja kommunens ambitioner om en attraktiv stad.

2.4.1 Anpassning till stadsbilden

Vägledning

Bilparkeringsanläggningars utformning ska anpassas till stadens karaktär.

Det är viktigt att lägga omsorg vid bilparkeringsanläggningarnas estetiska gestaltning. De ska utformas så att de anpassas till omgivningen och ambitionen bör vara att åstadkomma parkeringar med inslag av grönska.

Det är av stor vikt att bilparkeringsanläggningarna är välskötta, lättförståeliga och trygga så att alla känner sig bekväma med att vistas i och använda sig av den offentliga miljön.

NOMENKLATUR

Allmän platsmark

Med allmän plats avses ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park².

Attraktiv stad

Definition enligt Fördjupad översiktsplan Falu tätort och området runt Varpan, antagen september 2018:

”En attraktiv stad kan beskrivas som en stad med en väl avvägd blandning av funktioner och människor samt med en bebyggelse av olika karaktär. Den ska dessutom ha bra samband mellan stadens olika delar så att staden upplevs som tät. De boende kan inom gångavstånd nå ett flertal funktioner – affärer, arbetsplatser, kulturella och sociala mötesplatser. Här finns offentliga rum där alla enkelt kan uppehålla sig. En tät struktur med gaturummet som viktig komponent.”

Beläggningsgrad

Andel upptagna bilparkeringsplatser på en bilparkeringsanläggning

Bilparkeringsplats

Den fysiska bilparkeringsplatsen på vilken en bil parkeras.

Bilparkeringsanläggning

En yta med samlade bilparkeringsplatser.

Centrum

Innebär området innanför det som kallas för inre ringen. Inre ringen består av Nybrogatan, Engelbrektsgatan, Gruvgatan/Korsnäsvägen och Åsgatan/Trotzgatan.

Cykelparkering

En yta med cykelställ där cyklar parkeras.

Funktionsnedsättning

Enligt Socialstyrelsen definieras en funktionsnedsättning som en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga³.

Gatumark

En gata är en allmän plats som är avsedd för både motorfordonstrafik och gång och cykeltrafik inom en tätort⁴.

Kvartersmark

Med kvartersmark avses all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde⁵.

Multimodala resor

Ett ”Hela resan”-tänkande som ger trafikanten möjlighet att byta mellan trafikslag.

² Boverket. Hittas på: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/>

³ Socialstyrelsen. Hittas på: http://www.socialstyrelsen.se/fragorochsvar/funktionsnedsattningochfunktio#anchor_2

⁴ Boverket. Hittas på: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/gata/>

⁵ Boverket. Hittas på: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-kvartersmark/>