



Tekniska förvaltningen

Plan
Policy
→ **Handlingsplan**
Rutin
Instruktion
Riktlinje

Handlingsplan för parkering



Dokumenttyp Handlingsplan	Dokument-ID Tn/2022:213	Datum för beslut 2025-03-19	Version 1.0
Beslutsinstans Tekniska nämnden	Dokumentansvarig Andreas Rudsvik	Ansvarig för uppföljning Andreas Rudsvik	Reviderad
Dokumentet gäller Kristinehamns kommun			

Innehåll

I	Sammanfattning	3
2	Inledning	4
2.1	Bakgrund	4
2.2	Syfte	6
2.3	Mål	6
2.4	Avgränsning	6
3	Nuläge samt verktyg för att nå målen.....	7
3.1	Översyn av reglering och parkeringsavgift	12
3.2	Omfördelning av ytor och borttagning av parkeringsplatser	12
3.3	Vägvisning, parkeringsledningssystem och digitala kartor	15
4	Åtgärder på kort, medellång och lång sikt.....	17
4.1	På kort sikt (inom 1 år)	17
4.2	Åtgärder på medellång sikt (inom 2-5 år).....	17
4.3	På lång sikt (efter 5 år)	17

I Sammanfattning

Den politiska viljeriktningen i Kristinehamn är en hållbar trafikplanering med god balans mellan trafikslag. För att uppnå detta krävs bland annat ett strategiskt arbete med parkering, som är ett starkt styrmedel i denna utveckling. Denna handlingsplan behandlar parkering för såväl bil som cykel, och är ett styrdokument som har sitt uppdrag baserat på den Trafikplan som kommunen antog 2017. Handlingsplanen kan användas som stöd för tjänstepersoner inom kommunen gällande planering och genomförande av åtgärder och visar vilken riktning Kristinehamn ämnar ta i frågor rörande parkering. Handlingsplanen antas av tekniska nämnden och revideras vid behov.

I stadsutvecklingen krävs ständig avvägning gällande olika intressen så som exempelvis framkomlighet för fordon, gående, cyklister, möjlighet till mer grönska samt mötesplatser. Målet är en attraktiv livsmiljö där människor trivs och vill vistas i staden. Ett led i att skapa attraktiva livsmiljöer är att se över hur vi fördelar utrymme i staden, och att aktivt arbeta med att planera för och leda huvuddelen av trafiken samt vart oskyddade trafikanter såsom gående och cyklister får ta plats. Platser där oskyddade trafikanter gynnas över bilen eller likställs bilen, möjliggör rörelse och stadsliv och kan utformas som mötesplatser, gärna med gröna värden. Det ger också bättre förutsättningar för miljö och klimat med ökad andel gående och cyklister samt minskad andel bilresor. Cykling har stor potential att bidra till en förbättrad folkhälsa, med ökad koncentrationsförmåga samt prestationsförmåga, minskad sjukfrånvaro, minskning av hjärt- och kärlsjukdomar med mera (cykelframjandet.se).

En hållbar stadsutveckling kräver satsningar på färdmedel som är kapacitetsstarka, vilket innefattar bland annat kollektivtrafik. I Kristinehamn är stadskärnan tät och avstånden korta - det ger goda förutsättningar för resor med gång, cykel samt kollektivtrafik. För att minska bilresorna i staden måste alternativa färdmedel erbjudas, inte minst till de mindre tätorterna där det bor tillräckligt många för att det ska vara motiverat med god kollektivtrafik. På längre sikt kommer också pendlarparkeringar vara aktuella att utreda. Handlingsplanen för parkering redogör för verktyg för att nå målet om en hållbar trafikplanering med god balans mellan trafikslag liksom redogör för åtgärder på kort sikt, medellång sikt samt lång sikt.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

KF antog 2017 (KF §92, 2017-09-28) Trafikplanen vars syfte är att samla kommunens målsättningar för trafiksystemet och beskriva inriktningen för arbetet med trafikfrågor.

I Trafikplanen finns ett antal mål angivna där ett särskilt mål finns angivet avseende bilparkeringar, om att de ska vara ändamålsenliga och anpassade i antal för att främja en effektiv markanvändning. I Trafikplanen anges även att Kristinehamn ska bli *Värmlands cykelstad nr 1* – för att kunna nå detta mål krävs åtgärder som ger bättre förutsättningar för cykel, exempelvis kan gatuparkering nyttjas till cykelbanor för att skapa sammanhängande stråk. För att det ska vara attraktivt att cykla i Kristinehamn krävs investeringar på infrastrukturen i form av cykelbanor. En ökad förutsägbarhet gynnar alla trafikanter med en tydlighet vart cyklisten ska befinna sig i vägnätet, gena och bekväma cykelvägar samt cykelparkering nära målpunkter är alla viktiga delar för att öka attraktiviteten.



Figur 1. Mål för stadens karaktär (Trafikplan, 2017).

I Trafikplanen går också att läsa att en målsättning för Kristinehamn är att skapa ett trafiksystem som är funktionellt för invånare och besökare utan att man förbrukar stadens goda sidor. Modernistiska inslag från 1960- och 1970-talen har präglat Kristinehamns stadsbild och karaktär vilka inneburit breda körfält, få hinder och väl tilltagna parkeringsytor som alla ger bilen tydlig prioritet. Den bilorienterade karaktären signalerar att andra trafikslag har lägre dignitet och inte prioriteras lika högt.

Strävan efter ett mer hållbart samhälle handlar inte om att helt utesluta bilen från staden, utan snarare om att skapa en balans där alla trafikslag får utrymme utifrån sina förutsättningar och där konflikterna trafikslagen emellan hanteras på ett bättre sätt. För att visionen om ett levande centrum ska kunna uppnås måste de kvaliteter som stimulerar vistelse i staden förstärkas. I ett attraktivt centrum får man en paus från trafikens intensitet och trafikbuller. Miljöerna stimulerar till aktivitet och staden utgör en arena för möten mellan människor.

Parkering är ett kraftfullt verktyg för att påverka resandet i en stad. Ett överskott av bilparkering innebär att marken utnyttjas ineffektivt och att stora

ytor står tomma stor del av dagen trots att de skulle kunna användas mer effektivt. Överskott av bilparkering signalerar också tydligt bilens dominans i det offentliga rummet. Ett underskott av parkeringsplatser gör det svårt för bilister att besöka centrum och kan bidra till oönskad söktrafik som cirkulerar på stadens gator. Det skapar en otrygg trafikmiljö och kan också påverka miljön negativt.

I samband med framtagandet av Trafikplanen gjordes en beläggningsstudie (2015) av centralt placerade parkeringsplatser som visade att den högsta genomsnittliga beläggningsgraden i centrum var 45 %. Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats, och då varje bil kräver parkeringsplats vid varje enskild målpunkt innebär det att många parkeringar står tomma olika tider på dygnet. Bilparkeringar tar mycket yta i anspråk och är dyra att anlägga och underhålla. Kommunen ska använda marken effektivt vilket innebär att ytor som idag är tillägnade bilen istället kan användas för andra ändamål. För att minska bilresorna i staden måste också alternativa färdmedel erbjudas, inte minst till de mindre tätorterna där det bor tillräckligt många för att det ska vara motiverat med god kollektivtrafik. I december 2023 genomfördes en linjeomläggning som innebär att samtliga bussar numera kör till Resecentrum, samt att många av dem kör på Västerlånggatan i nära anslutning till stadens kommersiella centrum (Södra torget, Kungsgatan mfl). Helgtrafiken har även ökat jämfört med innan linjeomläggningen. Med denna förbättring är det nu enklare att med kollektivtrafik ta sig till flera målpunkter, inte minst centrala Kristinehamn. Med bakgrund av detta är det viktigt att antalet parkeringsplatser stämmer överens med behovet och att de är strategiskt placerade.

Sedan Trafikplanen togs fram har en del ombyggnationer skett som kan anses ha tillgodosett det första skedet med en minskning av parkering på oreglerade ytor, exempelvis genom byggnationen av stadsparken. Där det tidigare fanns utrymme för ett stort antal bilar att parkera finns nu rekreationsytor på centralt läge som tillför stora värden i staden; gröna värden, nya mötesplatser, ökad framkomlighet för cykel för att nämna några.

I beskrivningen av insatsområdet *bilparkering* i Trafikplanen anges vidare att följande punkter bör ingå i en handlingsplan för parkering:

- Behov av utökad parkering vid resecentrum.
- Behov av parkering vid hållplatslägen utanför Kristinehamns tätort.
- Översyn av reglering och eventuellt införande av avgifter eller ändrad tidsreglering.
- Tidsplan och prioritering för borttagning av överflödiga parkeringsplatser.
- Behov av ändrad/förbättrad vägvisning till de parkeringsplatser som vi vill att besökare ska parkera på i centrum.
- Behovet av kompletterande infrastruktur, exempelvis laddningsstationer för elbilar.

I denna handlingsplan för parkering behandlas delar av ovanstående punkter med avgränsningen som beskrivs nedan. De delar som ej behandlas förklaras nedan under avsnittet ”avgränsning”.

2.2 Syfte

Syftet med handlingsplanen är att utgöra ett stöd och vägledning vid planering och genomförande av kommunens framtida stadsutveckling kopplat till parkering.

2.3 Mål

I den goda staden finns plats för bilen men inte på bekostnad av människors trygghet, trafiksäkerhet och välmående. Det är med hänsyn till våra invånare och besökare, samt till miljö och klimat, som vi måste ställa om och rikta in oss mot en mer hållbar trafikplanering där det råder balans mellan trafikslagen.

2.4 Avgränsning

Handlingsplan för parkering behandlar främst nulägesbild med analys och förslag till åtgärder i den centrala delen av Kristinehamn. Detta kopplar också an till visionen för stadskärnan (återfinns på kristinehamn.se) och handlingsplanen för stadskärnan samt de senaste årens ombyggnationer i centrala delarna av staden och med de nya målpunkter och behov som det innebär.

Ett kommande projekt för ombyggnad av resecentrum kommer involvera kommunen, Region Värmland och Trafikverket. Detalplaner, utredningar och kollektivtrafik är något som hanteras och samordnas av planeringsavdelningen. Tekniska förvaltningen har tillsvidare ett nyttjanderättsavtal med Norra verken gällande parkeringsplatser. Detta för att kunna erbjuda och underlätta nuvarande situation vid resecentrum. Av dessa anledningar går vi inte in djupare i punkten *behov av utökad parkering vid resecentrum* inom ramen för denna handlingsplan.

Behov av parkering vid hållplatslägen (pendlarparkering) utanför Kristinehamns tätort föreslås undersökas på längre sikt (kap 4), men handlingsplanen går inte djupare in på detta i nuläget. Arbetet med översyn av kollektivtrafik sker kontinuerligt, i samverkan mellan kommunen och Region Värmland.

1 januari 2025 träder krav in på att det ska finnas minst en *laddningspunkt för elfordon* till vissa befintliga byggnader, detta kommer att påverka några av de kommunala parkeringarna framöver och hanteras separat.

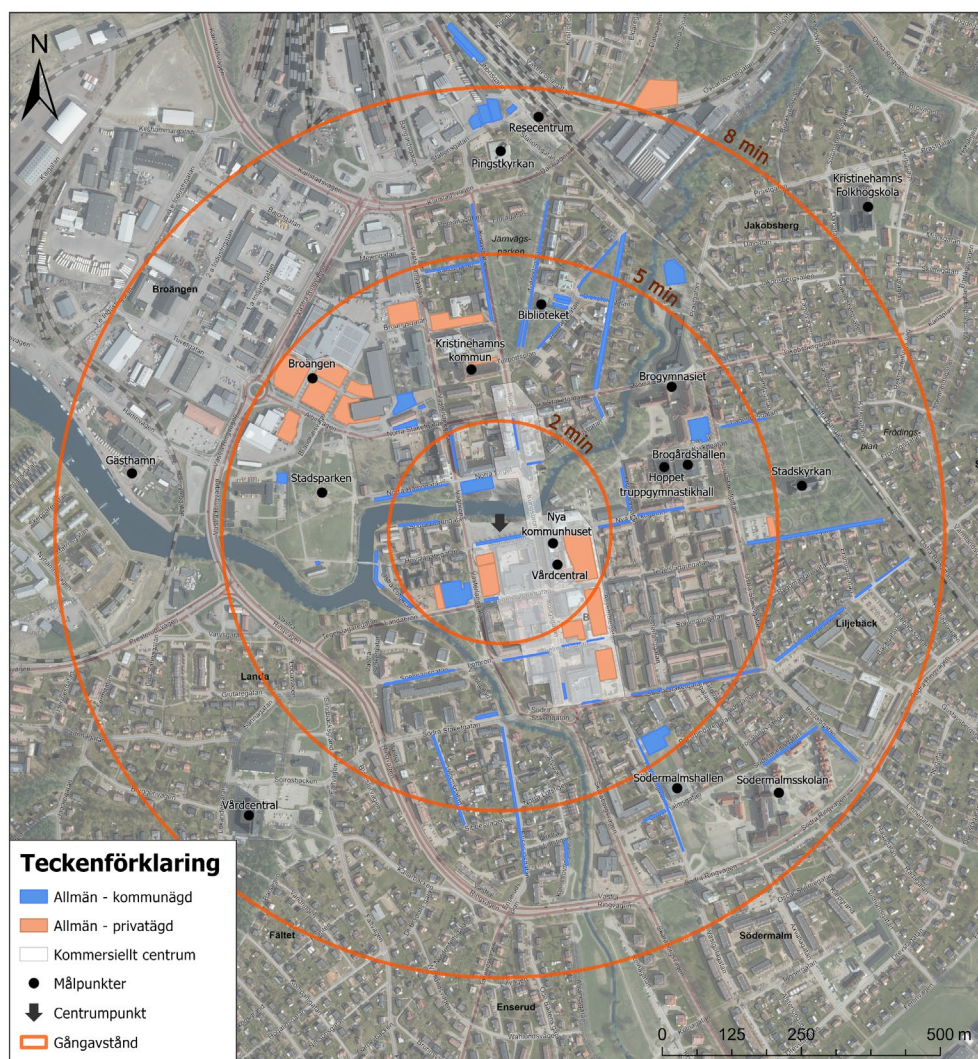
Ett annat styrmedel för kommunen är att tillämpa parkeringsnormen som anger hur bilparkering ordnas vid all nybyggnation eller ombyggnation, exklusive en- och tvåbostadshus, vilket regleras i bygglov. Parkeringsnormen för Kristinehamn anger antal bilplatser per 1000 BTA (bruttoarea, förenklat: sammanlagd yta av alla våningsplan i en byggnad). Parkeringsnormen berörs inte i denna handlingsplan, vid behov utreds detta separat.

3 Nuläge samt verktyg för att nå målen

För att nå målet om en hållbar trafikplanering med balans mellan trafikslagen samt attraktiva livsmiljöer ses nedan som möjliga verktyg de närmsta åren. Här lyfts tidsreglering, parkeringsavgift, omfördelning/borttagning av parkeringsplatser samt vägvisning, parkeringsledningssystem och digitala kartor som verktyg att arbeta med i närtid.

Bilparkering - nuläge

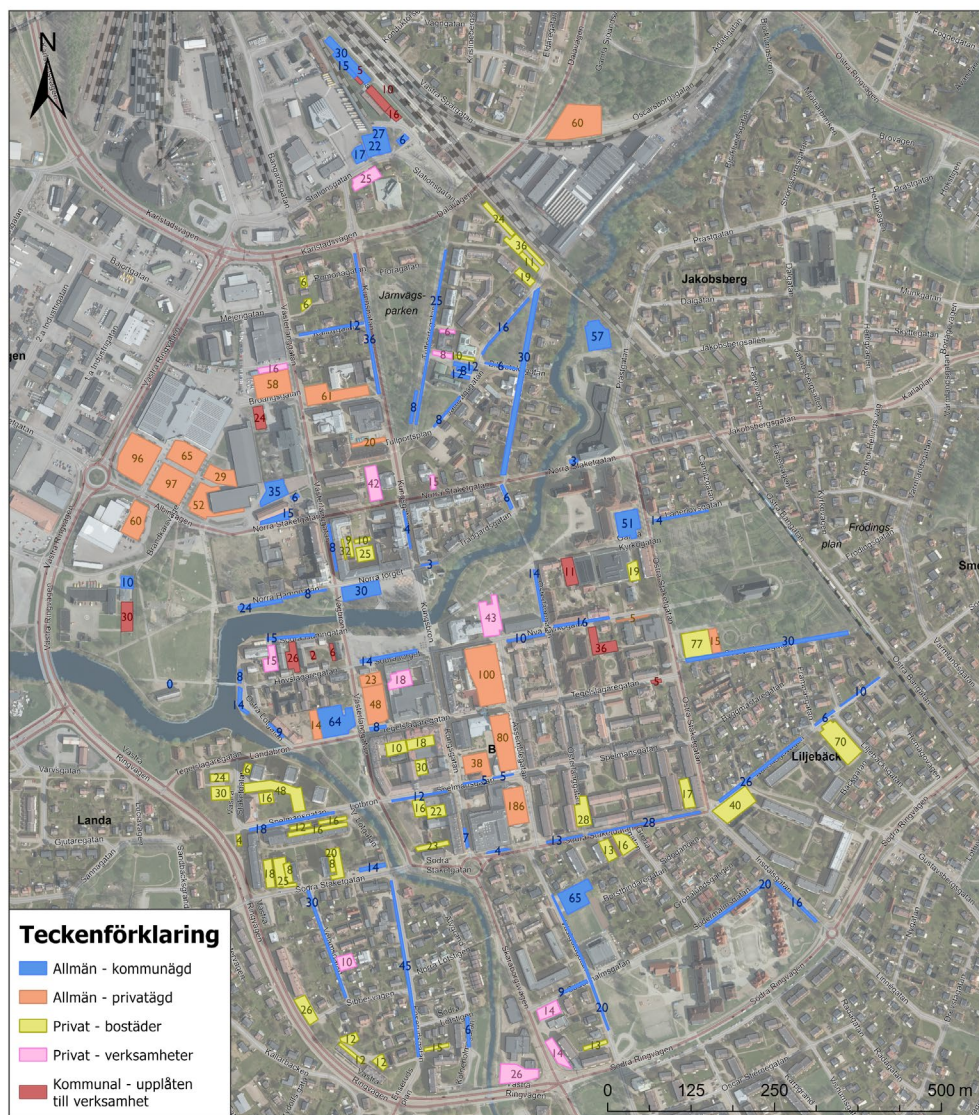
Nedan följer en sammanfattning av hur parkeringsytorna i centrala Kristinehamn är fördelade mellan kommunägd liksom privatägd samt huruvida parkeringsytan är öppen för allmänhet eller om den avser parkering vid bostäder eller för en verksamhet.



Figur 2. Översikt över parkeringsytor. Cirklarna illustrerar gångavstånd till Södra torget, simulerat på ca 6 km/h gånghastighet samt "fågelvägen" för att ge en uppfattning om hur många parkeringar som kan nås på några minuters promenad. (2 min, 5 min, samt 8 min). Även ett antal målpunkter är angivna här.

Som figur 2 visar finns en stor mängd allmänna parkeringar i de centrala delarna av Kristinehamn. Kartan visar också att en övervägande del av dessa är privatägda inom det kommersiella centrumet. De som är markerade med orange färg är privatägda parkeringar, möjliga att parkera på för allmänheten.

Blåa ytor är kommunägda parkeringar möjliga att parkera på för allmänheten. Vissa av dessa gäller avgiftsbelagd parkering, andra är gratis att parkera på.



Figur 3. Översikt över parkeringar, antal platser samt samtliga regleringar på dessa.

Figur 3 illustrerar utöver de allmänna parkeringarna också privatägda parkeringar avsedda för bostäder (gul), verksamheter (rosa), samt kommunägd parkering upplåten till verksamhet (röd). Även om de senare inte är avsedda att användas vid ärenden till stadskärnan och liknande, så blir det tydligt att en stor del av miljön i de centrala delarna av Kristinehamn upptas av hårdgjord mark i form av parkering. Merparten av dessa parkeringsplatser är anlagda i asfalt, vilket innebär att vatten ej kan infiltreras ner i jorden. Dagvattnet måste istället ledas bort på ytan till dess att det nått ett dagvattensystem eller att det hanteras av terräng såsom gräsytor eller andra material som släpper igenom vattnet (grus, plattläggning mm).

Ägare	P-plats bil	Andel	Total yta (m2)
Allmän - kommunägd	1125	31,4%	27399
Allmän - privatägd	1107	30,9%	30603
Privat - bostäder	928	25,9%	22574
Privat - verksamheter	252	7,0%	8307
Kommunal - upplåten till verksamhet	171	4,8%	4759
Totalt	3583	100%	93642

Figur 4. Tabell över antal samt andel parkeringsplatser/reglering samt kvadratmeter de upptar.

Figur 4 visar en sammanställning av de ytor som redovisas i figur 3. För att sätta i sammanhang, inom det kommersiella centrumet (som syns i figur 2) är fördelningen mellan privata och kommunala parkeringsplatser; ca 475 privata parkeringsplatser och ca 62 kommunala parkeringsplatser (ytterligare 30 platser finns på Norra torget samt 64 platser på kvarter Sirius/'Raggartorget', som ligger i anslutning till avgränsningen för det kommersiella centrumet). Som figur 2 också visar, är det korta avstånd till en större mängd parkeringar.

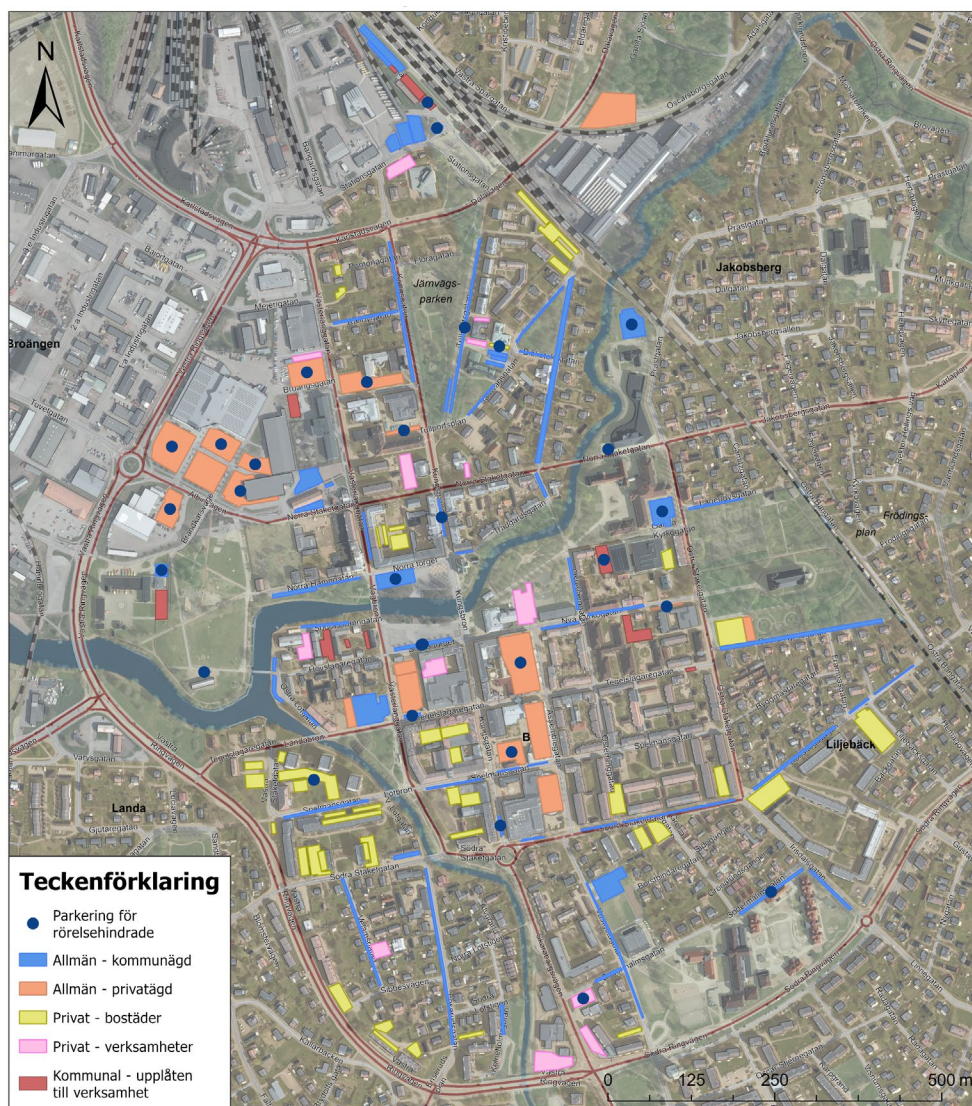
Parkering för buss/husbil

I Kristinehamns centrala delar hänvisas idag parkering av buss till Östra Staketgatan vid kyrkan, här finns plats för en buss. Husbilar kan parkera på Södra Staketgatan i närheten av korsning med Enserudsgatan samt vid Nedre station (Västerlånggatan/Norra Staketgatan).

Möjlighet till av- och påstigningsplats för turistbussar, i anslutning till de centrala delarna undersöks.

Tillgänglighet

En inventering av parkering för rörelsehindrad har genomförts på kommunala parkeringar i centrum, och parkeringsplatserna bedöms vara väl spridda här. Uppgifterna om parkering för rörelsehindrad för både kommunala parkeringsplatser samt för privata parkeringsplatser kommer dels från privata fastighetsägare, observationer samt kartläggningen över centrum. Kartan nedan syftar till att visa spridningen av platser för parkering för rörelsehindrad i de centrala delarna av Kristinehamn, och är ej på detaljnivå så att varje enskild plats pekas ut.



Figur 5. Översikt över parkeringsytor, samtliga regleringar samt vart parkering för rörelsehindrad återfinns.

En annan aspekt av tillgänglighet är möjligheten att ta del av och förstå information om hur man får parkera i staden, exempelvis vad som gäller tidsreglering samt kostnad för parkering.

Cykelparkering – nuläge

Det finns ingen karta över parkeringsmöjligheter för cykel i nuläget. Detta föreslås arbetas vidare med enligt förslag på åtgärder (kap 4). För att arbeta för ökad andel cykelresor och att göra det mer attraktivt att cykla är det viktigt med goda möjligheter till parkering för cykel, det kan handla om att arbeta aktivt med att skapa cykelparkering med ramlås samt tak vid större målpunkter, skolor/förskolor.



Figur 6 och 7. Utanför Brogårdshallen samt nybyggda truggymnastikhallen Hoppet finns numera cykelparkering med ramlås på lättillgänglig yta, i nära anslutning till entréer samt gång- och cykelbana.



Figur 8. 2020 invigdes ett cykelgarage vid resecentrum i Kristinehamn. Här kan användare låsa in cykel skyddat från väder och vind, i nära anslutning till tåg såväl som buss.

3.1 Översyn av reglering och parkeringsavgift

Detta avsnitt berör kommunens avgiftsbelagda parkeringar, inte de privata avgiftsbelagda parkeringarna. En helhetsbild av Kristinehamns samtliga parkeringsplatser där även privata aktörer ingår behöver föregås av en samverkan med dessa.

Tidsreglerade parkeringsplatser

I centrala delarna av staden gäller områdesförbud, vilket innebär att det är förbjudet att parkera där det inte sitter något vägmärke/parkeringsskylt. Tidigare har det funnits flera olika tidsregleringar i den centrala delen av staden, mellan 10 minuter till 4 timmar. På gatumark som är oreglerad, utanför de centrala delarna av Kristinehamn, är det trafikförordningens 24-timmars regel som gäller. Den tidigare varierande tidsregleringen i centrum medförde ofta missförstånd, upplevdes som svårtolkad och var svår att övervaka. I början av 2023 togs detta därför upp i Tekniska nämnden och en tidsreglering till 1 timme på samtliga kommunala parkeringsplatser i stadskärnan har därefter genomförts. Denna omreglering bör följas upp för att se så att önskad effekt nåtts.

Avgiftsbelagda parkeringsplatser

De kommunala avgiftsbelagda parkeringarna består av fyra områden i dagsläget där man kan betala med sms och appar. Dessa fyra områden är; Norra Torget, Kvarteret Sirius, Kvarteret Södertull samt Österlånggatan. De intäkter som inkommer är genom appar, sms eller samtalsbetalning.

För att tillgodose ett tillräckligt stort behov av centralt belägna parkeringsplatser för såväl boende som för arbetspendlare erbjuder kommunen därför köp av parkeringskort på våra avgiftsbelagda parkeringar. Det finns även några områden där parkeringsplatserna regleras med hyresavtal på kvartersmark som föreslås ses över. Läs mer under åtgärder (kap 4).

Parkering är som tidigare nämnt ett starkt styrmedel att arbeta med och kan vara till hjälp för att se till att bilen inte används mer än nödvändigt. Att se över avgiftsbelagd parkering, både befintlig och om det finns fler lämpliga parkeringar att avgiftsbelägga, är något som bör göras med jämna intervall, exempelvis genom beläggningsstudier. I nuläget finns inga ytterligare planerade åtgärder gällande förändring av reglering eller avgift.

3.2 Omfördelning av ytor och borttagning av parkeringsplatser

Detta avsnitt innefattar såväl kommunala parkeringar som privata parkeringar då det är viktigt för att få en helhetsbild över tillgängliga parkeringsplatser, oavsett om de är kommunala, privata, gratis eller mot avgift. I tidigare beläggningsstudie har det konstaterats att det finns ett underskott på långtidsparkeringar i Kristinehamn, men att dessa inte behöver vara belägna i själva stadskärnan. Utredningen visar också på att parkeringsplatserna i de centrala delarna av staden täcker behovet för handel men skulle kunna samnyttjas bättre.

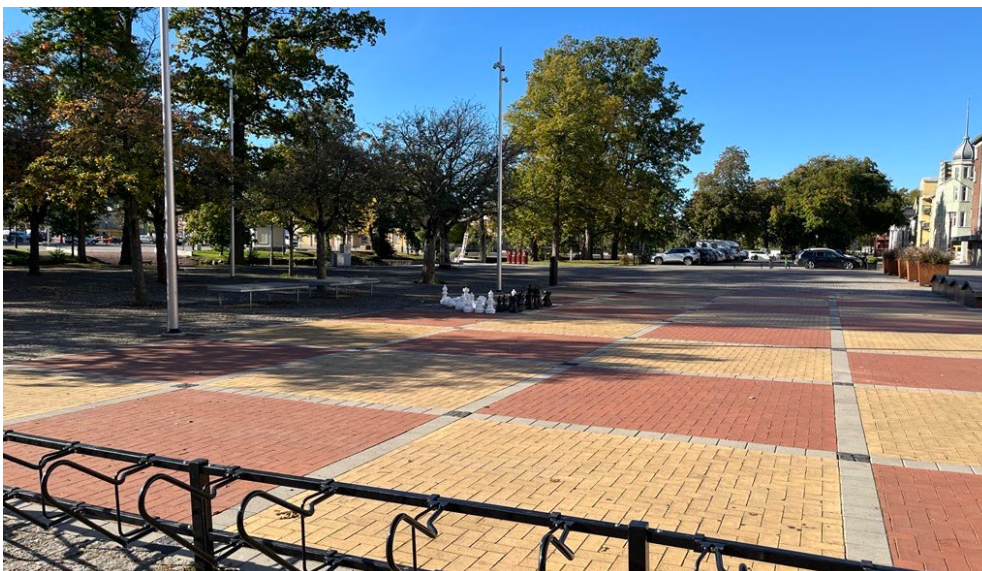
Parkeringshusen och de två största parkeringsområdena i centrum (Vintergatan, Lyran, Capella) är privatägda och inget kommunen i dagsläget kan råda över (avgift, tidsreglering, övervakning). I samverkan mellan privata aktörer och

kommunen skulle man kunna se över och fortsätta den kartläggning som har påbörjats, för att se var behoven är störst.

Borttagning av parkeringsplatser eller en omfördelning mellan områden har påbörjats genom de senaste årens ombyggnationer vid stadsparken, torgen och Kungsgatan. På Norra torget och Södra torget har minskningen av parkering varit en del i ett större arbete med omgestaltning, med mål om ett attraktivare stadsrum med fler sittplatser och möjlighet till möten. På Norra torget har parkeringen minskat något i antal efter ombyggnationen, och i nuläget finns omkring 30 parkeringsplatser inklusive 2 parkeringsplatser för laddning av elbil. En planerad minskning av parkeringsplatser är Kvarteret Sirius ("Raggartorget", 64 parkeringsplatser), som är en byggrätt och planeras bebyggas i framtiden. Även ett antal parkeringar bakom stadshotellet kommer att tillföras privat ägare av stadshotellet i samband med planändring. Samtidigt har det tillkommit nya parkeringsytor i handelsområdet vid Broängen där privat fastighetsägare ansvarar för parkeringarna vid handelsområdet.



Figur 9 och 10. Norra torget innan ombyggnad.



Figur 11. Ombyggnationen av Norra torget har inkluderat cykelparkering, nya sittplatser och mötesplatser i form av exempelvis schackspel.



Figur 12 och 13. Södra torget innan ombyggnad.



Figur 14, 15 och 16. Efter ombyggnationen så finns det nu 12 parkeringsplatser på Södra torget och 1 parkeringsplats för rörelsehindrad.



Figur 17. Korttidsparkering på Kungsgatan vid entrén till gågatan våren 2022.



Figur 18. Korttidsparkering på Kungsgatan borttagen och en tillfällig pop-up park, sommaren 2022. Den här platsen är en av de platser som Centrumgruppen arbetat med. Platsen planeras att omgestaltas kopplat till ombyggnaden för nya kommunhuset.

Parkering vid skolor och förskolor

För att skapa tryggare och säkrare miljöer för barn och unga är det av vikt att arbeta systematiskt och se över hur dessa miljöer bäst skapas. Om vi planerar för och genomför åtgärder som förenklar parkering av bilar i nära anslutning till skolor och förskolor så möjliggörs också mer biltrafik i nära anslutning till där hög koncentration av barn rör sig. Detta upplevs ofta av såväl barn som vuxna som otrygga miljöer. För att göra det attraktivt att välja cykel framför bil till skola och förskola, föreslås ett ökat fokus på cykelparkering och utformning samt placering av dessa i nära anslutning till gång- och cykelvägar samt entréer. Det kan exempelvis handla om att omfördela yta som idag upptas av bilar till förmån för cykelparkering, samt att hänvisa parkering av bilar längre bort från entréer för att skapa en tryggare miljö där fler vågar vistas som oskyddad trafikant.

3.3 Vägvisning, parkeringsledningssystem och digitala kartor

För att tydliggöra var det finns parkeringar och lättare se var det finns lediga parkeringsplatser för de som besöker centrum behöver vägvisning till parkeringsplatser i centrum bearbetas och förbättras. Tydlig vägvisning är också av stor vikt till olika besöksmål, såsom olika platser för idrottsturism liksom målpunkter för kultur med mera.

Ett parkeringsledningssystem innebär att digitala skyltar signalerar lediga parkeringsplatser. Ett sådant system skulle kunna hjälpa till att befintliga parkeringsplatser utnyttjas maximalt. Eftersom Kristinehamns stads parkeringar består av både kommunala och privata så behövs en samsyn i den frågan. De privata avgiftsbelagda parkeringsplatserna är fler i antalet än parkeringar som kommunen råder över, därför bedöms det inte gå att genomföra ett parkeringsledningssystem utan samverkan. Bedömningen i nuläget är vidare att Kristinehamn inte är stort nog för denna typ av parkeringsledningssystem. Uppfattningen är att det i normalfallet alltid finns lediga parkeringsplatser – oftast i närhet till målpunkten.

Kommunens parkeringskartor behöver kontinuerligt uppdateras och det finns anledning till att se över hur och var vi förmedlar informationen. En gemensam vägvisning till andra än kommunala parkeringar behöver göras i samverkan och det kan vara lämpligt att behandla en sådan fråga inom ramen för centrumutvecklingsarbetet i Centrumgruppen där såväl fastighetsägare, som kommunen, Kristinehamns centrumförening Omtänksamma Kristinehamn samt Näringslivssamverkan är representerade. Det finns också ett uppdrag i visionen för stadskärnan (antagen i KF) och tillhörande handlingsplan att ta fram ett gestaltungsprogram för entréerna till staden. Där skulle även tankar om principer för vägvisning och typ av vägvisning kunna lyftas in.

En annan viktig fråga att arbeta vidare med är hur vi informerar och skyltar upp våra parkeringsplatser, för att skapa ännu bättre tydlighet. Nyligen har omskyltning skett på Norra torget samt Södra torget i samband med att parkeringsautomaterna tagits bort.

4 Åtgärder på kort, medellång och lång sikt

4.1 På kort sikt (inom 1 år)

✓	Ändrad tidsreglering enligt förslag.
✓	Kartläggning av parkeringsplatser för rörelsehindrade för att säkerställa tillgänglighet.
Pågår	Kontrollera att trafikföreskrifter och vägmärken i centrum är korrekta och åtgärda felaktigheter.
	Ett förslag på placering av hänvisningsskyltar till parkeringsplatser tas fram.
	Översyn parkering/ställplats/av-/påstigningsplatser för bussar samt husbilar.

4.2 Åtgärder på medellång sikt (inom 2-5 år)

	Utföra beläggningsstudie i samverkan med privata fastighetsägare, kopplat till nya förutsättningar exempelvis nytt kommunhus och etablering av regementet.
	Inventera och utveckla cykelparkeringen i centrala delarna av Kristinehamn samt runt målpunkter såsom skolor/förskolor.
	Dialog med privata fastighetsägare.
	Översyn av lämpliga platser för samnyttjande av arbets- och boendeparkering, olika tider på dygnet för att skapa mer nytta med parkeringsbeståndet.
	Undersök ett enkelt betalsätt för långtidsparkering (boende och arbetsparkering).
	Översyn av oreglerade parkeringar.
	Översyn av gatuparkeringarna och behov av att ställa om och använda marken till utbyggnad av gång- och cykelvägar.

4.3 På lång sikt (efter 5 år)

	Översyn av parkeringssituationen i samband med en ombyggnation av Resecentrum se över parkeringssituationen
	Arbeta aktivt med parkering i anslutning till skolor/förskolor, kopplat till målet om att öka andelen cykelresor i kommunen.

	Översyn gällande parkering vid hållplatslägen (pendlarparkering) utanför Kristinehamns tätort
	Fortsatt arbete med parkeringsfrågor i hela kommunen