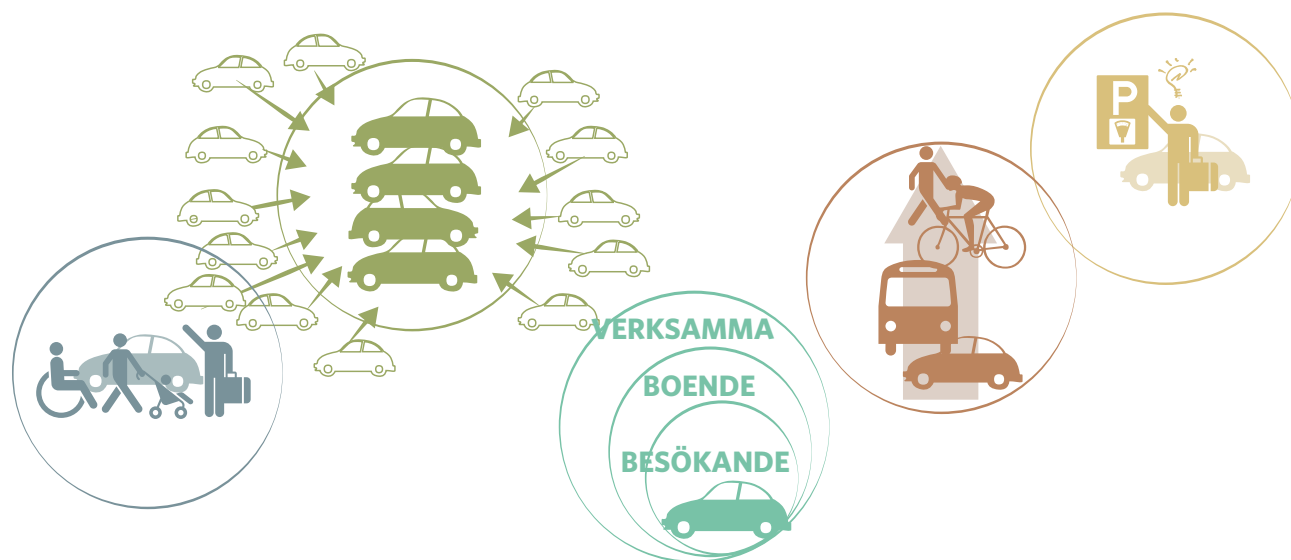


Parkeringsstrategi

Trelleborgs Kommun 2017-2025



Titel: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025

Datum: 2017-09-14

Beställare: Trelleborgs kommun

Uppdragsledare: Jesssica Jaremo

Handläggare: Jessica Sundberg och Linnea Näsman

Layout: Malin Johansson



Inledning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram en ny parkeringsstrategi för Trelleborgs stad. Strategin ska behandla parkering för besökare, personer som arbetar i centrumområdet, boende och pendlare med kollektivtrafiken.

Parkeringsstrategi och parkeringsnormer för Trelleborgs kommun 2017-2025 redovisar fem parkeringsstrategier med tillhörande 22 åtgärder som anger inriktningen på kommunens arbete med parkeringsfrågor. Strategierna har ett fokus på Trelleborgs stad och dess utmaningar kopplade till planerade utbyggnads- och förtätningsprojekt. Redovisade parkeringsnormer för bil och cykel gäller för bostäder och verksamheter i hela Trelleborgs kommun.

Denna parkeringsstrategi utgår till stora delar från Parkeringsstrategi Trelleborg, Bil- och cykelparkering idag, 2016 och 2030 (Rapport 2013:74) som Trivector tog fram 2013 som underlag till arbetet med Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025.

Innehållsförteckning

Inledning	3
Frågor och svar om parkering	6
Bakgrund	6
Varför en parkeringsstrategi	7
Kommunala mål	8
Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025	8
Hamnstad möter kuststad	8
Mångsidig stad möter gemensam stad	8
Sydlig stad möter regional stad	9
Vardagslivsstad möter upplevelsestad	9
Historisk stad möter framtidsstad	9
Aktuella inriktningar enligt Översiktsplan 2010 (från FÖP):.....	9
Miljömålsprogram 2013-2020 - Lokala miljömål frisk luft	10
Hållbart resande	10
Trafikstrategi 2010-2015.....	10
Parkeringsstrategier	12
Attraktiv stadsmiljö framför parkering	13
Samla och samnyttja parkering	14
Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats	15
Planera för parkering som främjar hållbara resval	16
Det ska vara lätt att parkera rätt	17

Åtgärder	18
Attraktiv stadsmiljö framför parkering	19
Skapa nya bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum	19
Bilparkering främst på kvartersmark	19
Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar	19
Kontinuerlig uppföljning av beläggning av allmänna bil- och cykelplatser	19
Samla och samnyttja parkering	20
Omlokalisera parkeringsplatser i centrum	20
Samla parkering i parkeringshus	20
Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad	21
Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats	22
Prioritera parkering för besökare	22
Inför parkeringsavgifter	22
Rekommenderade gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt	23
Planera för parkering som främjar hållbara resval	24
Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel	24
Arbeta med flexibla parkeringsnormer	24
Skapa fler cykelparkeringar på rätt plats	24
Höj standarden på befintliga allmänna cykelparkeringar	25
Erbjud attraktiva pendlarparkeringar för bil	25
Laddningsmöjligheter för elbilar placeras på strategiskt valda platser	25
Det ska vara lätt att parkera rätt	26
Förenkla skyltning och reglering	26
Inför enkla betalsystem	26
Inför ett effektivt parkeringsledningssystem	26
Tillhandahåll tydlig information	26
Informationskampanjer	26
Bilda kommunalt parkeringsbolag	26

Parkeringsnorm för cykel och bil.....	27
Zonindelning.....	27
Parkeringsnormer för bostäder	28
Flexibel parkeringsnorm.....	28
Parkeringsnormer för verksamheter	29
Samnyttjande.....	29
Parkering för funktionshindrade.....	30
Genomförande.....	31
Bakgrund och förutsättningar.....	32
Hållbart resande	33
Resvanor	33
Prioritera hållbara trafikslag i centrum	33
Bilparkering	34
Beläggning	34
Skyltning och parkering.....	36
Befintliga parkeringsavgifter.....	36
Parkeringsplatsernas markanspråk i stadskärnan	36
Pendlarparkeringar för bil	38
Cykelparkering	39
Cykelparkeringsplatser och beläggning	39
Lokalisering och utformning.....	40
Handel och parkering.....	41
Prioritera parkering för besökare i centrum	41
Färdmedelsval och köpkraft	41
Parkeringens betydelse för besökare till centrumhandel	43
Tillgänglig parkering	43
Längd för centrumbesök	43

Parkeringsnormer för bil	44
Flexibla parkeringsnormer.....	44
Förslag till parkeringsnorm för verksamheter	44
Parkeringsavgifter	45
Vad säger lagen om avgifter för parkering?.....	45
Besöksparkering och parkeringsavgifter	46
Effekter av olika åtgärder för att skapa omsättning på parkeringsplatser	46
Utredning av 1-2 timmars gratisparkering	46
Hur påverkar gratisparkering på lördagar	47
Arbetsplatsparkering	47
Parkeringskostnaden och vad den innebär för bilinnehavet.....	47
Varför avgifter är att föredra över p-skiva.....	48
Parkeringshus och samlade parkeringsanläggningar	48
Fördelar med samlad bilparkering	48
Attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar.....	48
Parkeringsköp vid ny- och ombyggnad	48
Finansiering av parkeringshus.....	49
Kostnad för parkering	49
Anläggningskostnad.....	50
Kostnader för drift och underhåll.....	50
Parkeringsköp	51
Parkeringsavgifter.....	51
Slutsats	51
Källor.....	52

Bakgrund

Frågor och svar om parkering

Myter kan beskrivas som sanningar som upprepas utan sitt sammanhang.

Våra bilar står parkerade 97% av tiden. Många av oss parkerar våra bilar, cyklar eller barnvagnar dagligen. Därför har de flesta av oss också en åsikt om hur bra eller dåligt det fungerar att parkera i våra egna olika sammanhang efter våra egna behov.

Det vi har sämre koll på är hur parkering hänger ihop med samhällsplaneringen, dvs med handels tillgänglighet och attraktivitet, med byggandet av nya bostäder och arbetsplatser eller med främjandet av långsiktigt hållbara färdsätt.

I de här rutorna ämnar vi slå hål på vanligt förekommande myter om parkering genom att hänvisa till faktaunderlag. Vi beskriver mytens konsekvenser och erbjuder ett alternativ!

Parkeringsfrågan har under lång tid varit föremål för diskussioner i Trelleborgs kommun. I samband med framtagandet av Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025” så gjordes en första Parkeringsstrategi för Trelleborg av Trivektor Traffic 2013. Denna analyserade nuläget samt gav förslag på åtgärder på både kort och lång sikt. Här lades grunden för idéerna om att samla parkering i parkeringshus i strategiska noder vilket redovisas i kommunens översiktsplan. De nya parkeringsnormerna och zonindelningen arbetades även fram inom ramen för detta arbete.

2015-05-05 tog samhällsbyggnadsnämnden beslut om att godkänna förslag till revidering av parkeringsnormen för boende. Detta eftersom den gamla parkeringsnormen från 2007 bedömdes vara för hög utifrån biltätheten och färdmedelsfördelningen. Förslaget innehåll både en generellt lägre parkeringsnorm för bil samt en höjning av normen för cykel. Dessutom föreslog man att kommunen skulle arbeta med gemensamma parkeringslösningar och att man införde flexibel parkeringsnorm som innebär att man kan göra avsteg från normerna om satsningar görs på bilpool, klimatskyddad cykelparkering samt parkeringsköp.

Sedan 2015 har ett flertal utredningar utförts avseende bildandet av parkeringsbolag, jämförelse av andra kommuners parkeringsnormer, beläggningsstudier av bil- och cykelplatser i Trelleborgs centrum samt andra utredningar kopplade till parkering och avgifters samt bilparkeringens betydelse för handeln.

Det senaste beslutet avseende parkering togs av Kommun Fullmäktige 2016-05-23. Då beslutades att Trelleborg skulle införa parkeringsköp och att detta skulle börja tillämpas i augusti 2016.

Denna parkeringsstrategi är framtagen av Sweco Society och syftar till att samla kunskapen och slutsatserna från tidigare utredningar samt konkretisera strategier och åtgärder för kommunens arbete med parkering för bil och cykel.

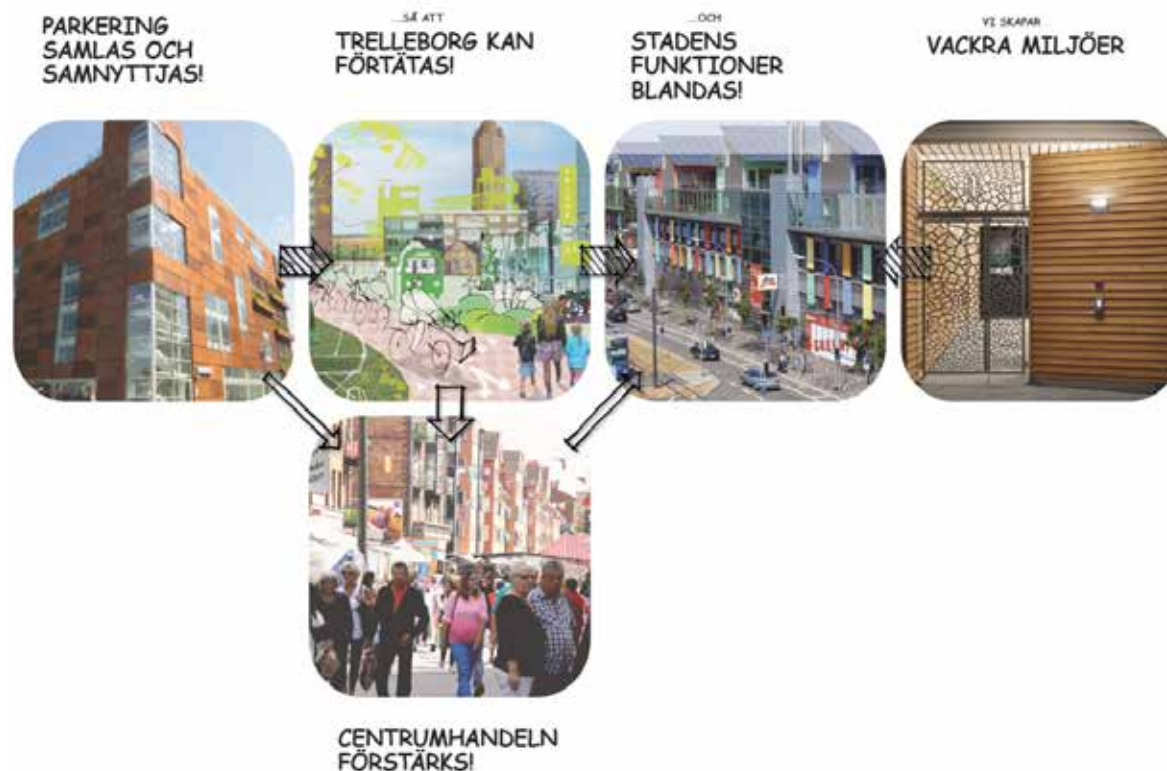
Varför en parkeringsstrategi

Parkering bidrar till att öka staden tillgänglighet. Stadens karaktär och dess tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan påverkas av trafiksystemets utformning och av hur parkeringen ordnas. Ett väl avvägt trafiksystem i balans med stadens kvaliteter stödjer stadens utveckling. Tillgänglighet med bil och anordning av parkering konkurrerar med övriga stadsbyggnadskvaliteter. För att tydliggöra avvägningen behövs en parkeringspolicy eller parkeringsstrategi som anger riktningen, vad som är viktigt för stadens utveckling. (Policy för parkering, Sveriges kommuner och Landsting 2007).

Krav på ökad förtätning, negativa effekter av biltrafiken och större fokus på att skapa attraktiva stadsmiljöer ställer krav på en förändrad syn på parkering.

Parkering för både bil och cykel bidrar till att tillgängliggöra olika målpunkter i kommunen. Tillgången på parkering avgör hur pass enkelt det är för resenärer att använda de olika färdmedlen. Idag är Trelleborgs kommun mycket bilorienterad med en hög andel korta resor inom tätorten som sker med bil. Övergången mot en samhällsplanering där cykel, gång och kollektivtrafik, tillsammans med bilen utgör den sammanlagda tillgängligheten i kommunen är en del i den stegvisa anpassningen mot en mer hållbar samhällsutveckling och mot kommunens mål om en lägre andel korta resor med bil. Parkeringsstrategin ska stötta utvecklingen av staden och parkeringsutbudet ska balanseras och medverka till bättre färdmedelsval som är anpassade till kommunens framtida utveckling.

Parkeringsstrategin för Trelleborg syftar till att beskriva inriktningen på kommunens arbete med parkeringsfrågor i Trelleborg. Målsättningen är att parkeringsstrategin ska stödja utvecklingen av Trelleborg enligt Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025.



Kommunala mål

Parkeringsstrategin ska stödja kommunens strävan att uppnå de övergripande kommunala målen. Den ska vara en del i planeringen av staden och ska stödja en positiv utveckling samt medverka till att uppfylla hållbarhetsmålen.

Kommunens vision är att ”Trelleborg ska vara en framgångskommun med hög livskvalitet och en långsiktigt hållbar tillväxt”.

Den fysiska samhällsplaneringen skall främja en långsiktigt förnuftig lokalisering av bebyggelse, anläggningar och infrastruktur, vilket bland annat innebär ställningstaganden avseende hälsa och säkerhet samt beredskapshänsyn. I riktlinjer för bostadsförsörjning beskrivs vikten av att förtätning och byggande på redan hårdgjord mark ska användas i hög utsträckning och därmed minska exploatering av jordbruksmark. Bebyggelse ska placeras så att den stärker befintlig infrastruktur.

Trelleborgs centrum ska vara attraktivt för trelleborgarna och besökare. Det vackra Trelleborg ska bevaras och det mindre vackra utvecklas. Platser för möten ska utvecklas liksom förutsättningarna för centrumhandeln och stadens utveckling mot havet (ÖP 2010:20). Nedan presenteras ett urval av de kommunala mål som har viktiga kopplingar till de föreslagna parkeringsstrategierna.

Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025

Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025 är antagen av kommunstyrelsen 2014-05-26. Översiktsplanen redovisar stadens framtida målbilder i form av fem identitetsbärare. Nedan redovisas utdrag från målbilderna som kan kopplas till kommunens planering för parkering.

Hamnstad möter kuststad

- En stad med händelserika naturliga stråk och förbindelsepunkter för människor mellan staden och havet. Men också en stad där många olika former av bostäder, arbetsplatser och attraktioner finns längs med den 13 km långa kusten.

Mångsidig stad möter gemensam stad

- Med en blandning mellan bostäder, handel, service och arbetsplatser i form av förtätningar och stadsomvandling av redan hårdgjord mark, ska mångsidigheten i Trelleborg bevaras och förstärkas samtidigt som tryggheten ska byggas.
- Kopplingen mellan stadens olika delar i form av buss, gång och cykel är viktiga för att underlätta hållbara rörelser inom staden och för att skapa attraktiva alternativ för mer aktiva rörelsevanor.
- Ny bebyggelse ska planeras vid befintliga bytespunkter för att underlätta kollektivtrafikresandet.

Sydlig stad möter regional stad

- Trelleborg ska särskilt främja rörelser med hållbara och miljövänliga transportmedel.
- Den spridda och irrationella parkeringen i centrum idag ska omvandlas till en positiv upplevelse som ökar tillgängligheten till olika målpunkter i centrum.

Vardagslivsstad möter upplevelsestad

- Stadens befintliga värdefulla platser samt olika nytillskott ger staden en attraktiv helhet som förstärker delarna.

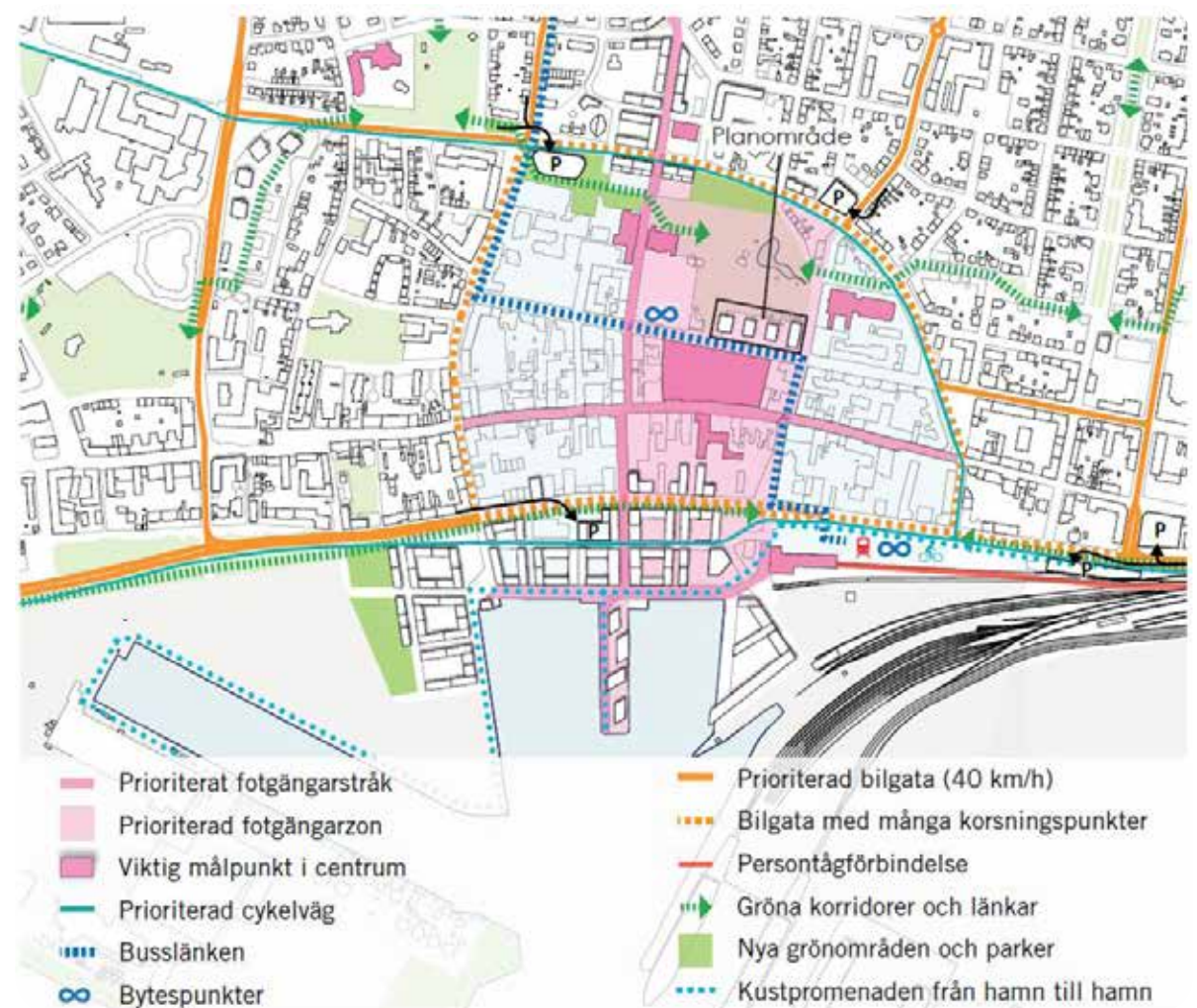
Historisk stad möter framtidsstad

- Genom att skapa goda livsmiljöer för människor skapas ett bra underlag för näringslivet. Attraktiva stadsrum är avgörande för handelsupplevelsen.

Aktuella inriktningar enligt Översiktsplan 2010 (från FÖP):

- Planeringen ska syfta till att underlätta en överföring av transporter från bil till andra trafikslag.
- Kommunen ska planera för balans mellan utbud och behov av allmänna parkeringsplatser i centrum

Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad redovisar tydligt med sin illustration över stråkens funktion och roll i stadens struktur att stadens mest centrala delar ska vara prioriterad för de oskyddade trafikanterna. Detta illustreras i form av den prioriterade fotgängarzonerna samt de prioriterade fotgängarstråken och cykelvägarna. Illustrationen innehåller även bilgatornas struktur och prioritet där framkomligheten för bil är prioriterad fram till staden centrum men att den är begränsad genom stadskärnan.



FÖP Trelleborgs stad 2025

Miljömålsprogram 2013-2020 - Lokala miljömål frisk luft

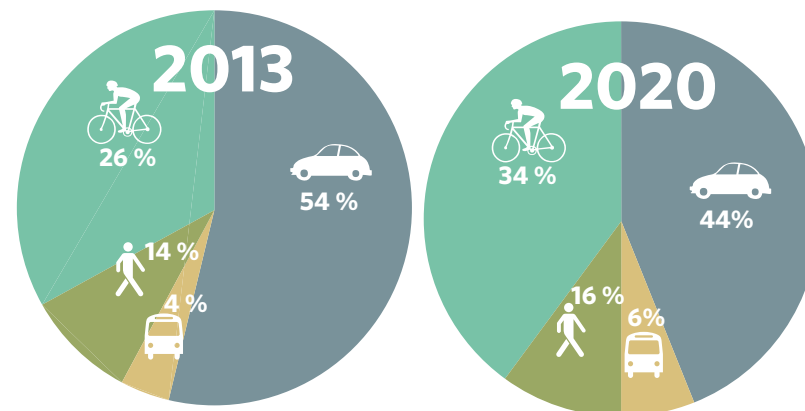
Frisk luft är ett av de 16 nationella miljökvalitetsmålen som är beslutade av Riksdagen. Dessa nationella mål ska hjälpa oss att nå ett långsiktigt hållbart samhälle och berör frågor om luft, vatten och markanvändning. Frisk luft är en förutsättning för ett gott liv för människor, djur och natur samt bebyggd miljö. Det kan låta självklart att vi ska ha en frisk luft, men verkligheten är en annan. Beräkningar tyder på att fler än 5 000 personer per år i Sverige dör en för tidig död på grund av luftföroreningar. Föroreningarna i luften kan orsaka eller bidra till flera negativa hälsoeffekter: hjärt- och kärlsjukdomar, cancer, allergier, astma och lungsjukdomar.

De främsta orsakerna till de nationellt kvarvarande problemen med dålig luftkvalitet, främst partiklar och marknära ozon, är biltrafik, sjöfart och småskalig vedeldning. Därutöver sker även en omfattande ”import”, av luftföroreningar som driver in över Sverige från andra områden och länder. Skånska tätorter hör till landets mest utsatta vad gäller exponering för luftföroreningar. Orsakerna är flera: en stor befolkning, ett omfattande transportnät med tung lastbilstrafik och genomfartstrafik, samt närheten till kontinenten med dess luftföroreningar.

Hållbart resande

2015 startade projektet Hållbart resande som aktivt ska främja att fler ska välja ett hållbart resande. Målsättningen för projektet är att så många som möjligt väljer att promenera, cykla eller åka kollektivt istället för att ta bilen när de ska resa korta avstånd år 2020.

Kommunstyrelsen beslutade år 2014 att kommunen ska arbeta aktivt med att öka andelen som reser hållbart och minska bilresorna i Trelleborg. Målet är att 56 procent av alla korta personresor (0-5 km) inom Trelleborgs tätort ska göras på ett hållbart sätt genom att gå, cykla eller resa kollektivt. Detta innebär en ökning med 10 procent från 2013 till år 2020.



Färmedelsfördelning 2013 kontra visionen för 2020

Projektet arbetar främst med tre fokusområden:

- fysiska åtgärder som underlättar och gynnar resor med buss och cykel
- attityd- och beteendeförändring
- samarbeten med kommunala, regionala och privata aktörer.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem innebär ett minskat bilberoende och fler som väljer att gå, cykla eller åka med kollektivtrafiken. Parkeringsåtgärder är ett effektivt styrmedel för att locka dagens bilister att välja miljövänligare färdssätt.

Trafikstrategi 2010-2015

Den befintliga trafikstrategin för Trelleborg uttrycker ett flertal huvudmål som berör planering kopplat till parkering för bil- och cykel. Huvudmål för trafikstrategin är:

Biltrafiken på huvudvägnätet och i centrum ska minska

- Andel kortare resor (under tre kilometer) minskas
- Parkeringsplatser i centrum anordnas för att minska biltrafiken
- Kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik prioriteras

Andelen resor med kollektivtrafik ska öka

- Regiontågtrafik etableras 2015
- Antalet resor med stadsbuss fördubblas senast 2020
- Ökad turtäthet, snabbare resor, bättre linjesträckning och hållplatser i centrum

Andelen resor med cykel ökar

- Övergripande huvudvägnät för cykel etableras 2013
- Högre andel skilda gång- och cykelvägar
- Cykelparkeringar i tillräcklig mängd vid målpunkter

Trafiksäkerheten ska öka

- Samtliga behovsprövade gång- och cykelöverfarter på huvudvägnätet ska vara hastighetsäkrade till 30 km/h 2015
- Alla lokalgator utformas för maxhastighet 30 km/h
- Åtgärder vidtas vid skolor och förskolor

Tillgängligheten ökas

- Alla enkelt avhjälpna hinder ska vara åtgärdade senast 2012
- Centrumnära busshållplatser etableras
- Centrum anpassas i första hand för gående
- Alla offentliga lokaler kan nås med alla trafikslag

Trafikstrategin uppdateras under hösten 2017.



Parkeringsstrategier

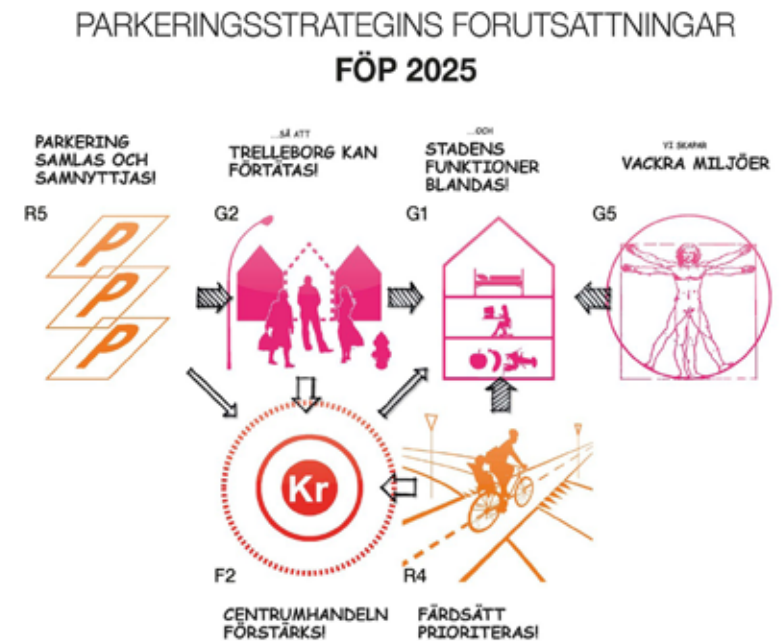
Samhällsplanering är mycket komplext och består av en rad olika komponenter som på olika sätt är kopplade till varandra som ett tredimensionellt pussel. Parkering är en viktig stadsbyggnadsfråga och hur det framtida arbetet med denna fråga kommer att hanteras är avgörande för stadens möjligheter att förtätas och utvecklas i den positiva riktning som kommunens vision uttrycker.

Parkeringsstrategin är en viktig del i stadens målinriktade arbete med genomförandet av Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025.

För att uppnå Översiktsplanens målbilder redovisar 30 strategiska verktyg som kommunen ska arbeta med i strävan att uppnå visionen om en hållbar utveckling av Trelleborg.

Parkeringsstrategierna ska möjliggöra översiktsplanens följande strategier:

- Bygga nya attraktiva bostäder och verksamhetslokaler genom att möjliggöra förtätning i centrum samt främja mobiliteten vid nybyggnation.
- Främja hållbara resval, så att markanvändningen blir mer effektiv och trafikens negativa miljöpåverkan minskas.
- Stärka Trelleborgs centrum som besöksmål genom att skapa vackra och attraktiva stadsmiljöer samt en ökad sammanvägd tillgänglighet till centrum.
- Parkeringsstrategin ska även underlätta plan- och bygglovprocessen.



De viktigaste strategierna från Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad. Schematisk illustration över dess kopplingar till kommunens framtida arbete med parkering.

Attraktiv stadsmiljö framför parkering

Hanteringen av parkeringsfrågor i Trelleborgs kommun ska bidra till **att möjliggöra förtätningar och stadsomvandling av redan hårdgjord mark** i anslutning till Trelleborgs centrum. Stora ytor i de centrala delarna av staden upptas i dagsläget av parkeringsytor för bil, inte bara för besökare utan även för boende och verksamma i området. Parkering sker både på hårdgjorda innergårdar, på gatumark samt på allmänna platser.

Genom att prioritera attraktiva stadsmiljöer för människor framför parkering för bilar, skapas mer attraktiva platser för fler. Med en växande och tätare stad uppnås en högre koncentration av människor och funktioner samtidigt som transportefterfrågan ökar. Det ställer högre krav på en effektiv markanvändning där kollektivtrafik, cykel och gång är betydligt mer yteffektiva färdmedel jämfört med bilen. Med fler bostäder och verksamheter i Trelleborg, skapas ett större underlag av boende och verksamma som dagligen rör sig i staden. Det stödjer utvecklingen mot en mer levande och attraktiv stadsmiljö vilket bidrar till att förstärka centrumhandeln, utbudet av service samt centrum som besöksmål.

Tillgången på parkeringsplatser för besökare i de centrala delarna av Trelleborg överskrider det befintliga behovet enligt utförda beläggningsstudier år 2016. Det är viktigt att **verka för en balans mellan utbud och efterfrågan på allmänna bil- och cykelplatser** i centrum. Parkering för bil upptar mycket yta. Historiskt har ofta biltrafik och plats för bilparkering prioriterats före plats för andra färdmedel och stadsmässiga kvaliteter. En handelsutredning visar att av andelen resor till handeln i centrala Trelleborg så sker bara var tredje resa med bil. Det betyder att majoriteten går, cyklar och reser kollektivt men ändå består största delen av stadens centrum av hårdgjorda ytor för bil och parkering. Parkering i stadsmiljön bör avvägas väl, där allmänna platser

som torg och gröna platser prioriteras över parkering för bil. För stadens attraktivitet är det också viktigt att **parkeringsanläggningar för bil och cykel är attraktiva både avseende funktion, utformning, kvalitet och gestaltning.**



Samla och samnyttja parkering

Marken för parkeringar ska utnyttjas mer effektivt, till exempel i form av samlade parkeringsanläggningar och med hjälp av samnyttjande.

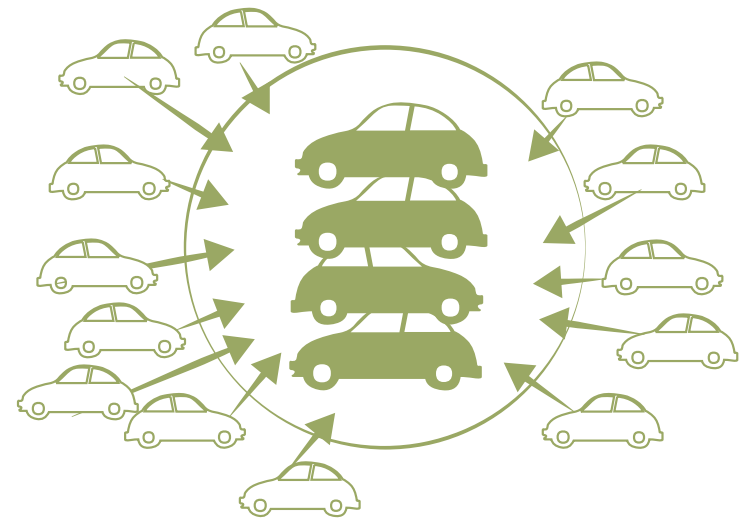
Det finns i dagsläget inte bara många bilplatser i Trelleborgs centrum, de är dessutom mycket utspridda i många relativt små anläggningar.

Genom att omlokalisera och samla parkeringsplatser för bil skapas förutsättningar för ett mer effektivt markutnyttjande, det blir lättare att hitta och risken för ojämn beläggning minskar.

Genom att bygga parkeringshus kan det totala ytbehovet för bilparkering minskas utan att utbudet av platser minskar. I parkeringshus staplas bilarna i flera plan samtidigt som förutsättningar skapas för samnyttjande då en och samma bilplats kan nyttjas av flera olika bilister vid olika tidpunkter. **Att samla parkeringsplatserna i parkeringshus** i kanten av Trelleborgs centrum, minskar också söktrafiken genom de centrala delarna av staden.

Att bygga bilplatser i parkeringshus är mycket billigare än parkering i underjordiska garage. Parkeringshus kan bidra till att minska byggkostnaderna för planerade nya bostäder och verksamheter i anslutning till stadens centrum. Trelleborgs kommun har med beslut i Tekniska nämnden skapat en **möjlighet till parkeringsköp** vilket skapar en positiv förutsättning för fastighetsägare och exploatörer att satsa på nya bostäder och verksamheter i Trelleborg.

Illustration ”stapla bilplatser”, lokalisering av parkeringshus (karta) eller bild från massor av små P i hela Trelleborg till ett par stora P i utkanten av centrum?



Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats

Parkering bidrar till att öka staden tillgänglighet. Tillgänglighet är en av flera stadsbyggnadskvaliteter mellan vilka avvägningar bör göras. Strategin ska bidra till att det ska vara lätt och enkelt att hitta parkering som besökare till Trelleborgs centrum.

Besökare parkerar kortare tid än boende och de som arbetar.

Parkeringsavgifter och reglering bör användas för att styra rätt bil till rätt plats. En hög omsättning på de mest attraktiva platserna ökar tillgängligheten till parkeringsplatser för besökare.

Besökare har kortast parkeringstid och ska därmed ha kortast gångavstånd mellan parkering och målpunkt. Parkeringsplats för besökare till Trelleborgs centrum ska i första hand prioriteras i syfte att stärka handeln och centrum som besöksmål. I andra, respektive tredje hand, prioriteras boendeparkering och arbetsplatsparkering. Prioriteringsordningen är relaterad till parkeringstiden och acceptansen för gångavståndet mellan parkering och målpunkt.

Genom att dela in Trelleborgs centrum i två olika parkeringszoner skapas goda förutsättningar för att prioritera besöksparkering närmast handeln på dagtid mot avgift, samtidigt som **boendeparkering** erbjuds på kvällstid när butikerna har stängt. Det ska även finnas **bra parkeringsmöjligheter även för arbetspendlare**, men de kan acceptera längre gångavstånd med hänsyn till längre parkeringstid.



Planera för parkering som främjar hållbara resval

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är ett av de effektivaste verktygen för att påverka bilanvändningen. Hanteringen av parkeringsfrågor i Trelleborgs kommun ska bidra till att främja hållbara resval. Det sker i enighet med de kommunala målen om att planeringen ska syfta till att underlätta en överföring av transporter från bil till andra trafikslag.

Parkeringsnormerna för bostäder och verksamheter är olika utifrån läget i staden. I de mer centrala delarna av staden är parkeringsbehovet för bil lägre än i ytterområdena. Det är kopplat befintligt bilinnehav samt hur lätt det är att leva utan bil. I de centrala delarna av staden är utbudet av service och handel som störst samtidigt som kollektivtrafikens utbud och turtäthet är högst.

Med flexibla parkeringsnormer kan avsteg från parkeringsnormen göras om bilinnehavet förväntas vara lågt samt om kollektivtrafikläget är mycket bra, om användning av bilpool stöds, om satsningar görs på attraktiva cykelparkeringsplatser samt om parkeringsköp tillämpas.

För att öka andelen resor med kollektivtrafik, och som ett stöd för ”hela resan”, är det viktigt med **god tillgång på både cykel- och pendelparkeringar**. Det leder till bättre möjligheter att byta färdmedel under en reskedja. Bra lokaliserad **cykelparkering med god standard** ska få fler att välja cykel i stället för bil inom Trelleborgs tätort. **Laddningsmöjligheter för elbilar** är en annan åtgärd som kan främja hållbara resval.



Att satsa på **parkeringshus med möjlighet till parkeringsköp** är en betydelsefull åtgärd som främjar hållbara resval. Genom att hantera framtida parkeringsbehov för tillkommande bostäder och verksamheter i Trelleborgs centrum så blir bilen inte lika lätt tillgänglig som om den parkeras i ett källargarage under fastigheten. Om bilen är mindre lättillgänglig skapas en mer rättvis konkurrenssituation med cykeln och kollektivtrafiken.

Det ska vara lätt att parkera rätt

Befintlig parkeringssituation i Trelleborgs centrum är mycket otydlig med många parkeringsplatser utspridda i hela staden. Regleringen av platserna är också otydliga och det finns 25 unika skyltar och bestämmelser bara i centrum. Det påverkar enkelheten att parkera. Det finns dessutom en blandning av gratis parkering och parkering med avgift. Med mer enhetlig reglering och avgiftssystem minskas risken för överbeläggning samt onödig söktrafik till de platser som är avgiftsfria. För att skapa denna lätthet och enkelhet behövs en samordning mellan parkering på kvartersmark och allmän platsmark.

Det ska vara lätt att hitta parkering för både bil och cykel i Trelleborgs centrum. Med **enkla betalssystem, ett effektivt parkeringsledsystem samt tydlig och bra information** skapas förutsättningar för besökare, boende och verksamma att enkelt hitta parkering samt gör det lättare att förstå hur det fungerar samt vilka regler som gäller.



Åtgärder

Med syfte att uppnå de uppställda kommunala målen har ett antal åtgärder listats utifrån de framtagna strategierna. Åtgärderna är konkreta förslag på hur Trelleborgs kommun ska planera och agera i frågor kopplade till parkering för bil och cykel.

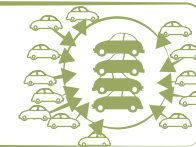
ATTRAKTIV STADSMILJÖ FRAMFÖR PARKERING

Skapa nya bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum
Bilparkering främst på kvartersmark
Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar
Kontinuerlig uppföljning av beläggning av allmänna bil- och cykelplatser



SAMLA OCH SAMNYTTJA PARKERING

Omlokalisera parkeringsplatser i centrum
Samla parkering i parkeringshus
Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort



ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN MED RÄTT BIL PÅ RÄTT PLATS

Rekommenderade gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt
Inför parkeringsavgifter
Prioritera parkering för besökare i centrum



PLANERA FÖR PARKERING SOM FRÄMJAR HÅLLBARA RESVAL

Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel
Arbeta med flexibla parkeringsnormer
Skapa fler cykelparkeringsplatser
Höj standard på befintliga allmänna cykelparkeringsplatser
Erbjud attraktiva pendelparkeringar för bil
Ladningsmöjligheter för elbilar placeras på strategiskt valda platser



DET SKA VARA LÄTT ATT PARKERA RÄTT

Förenkla skyltning och reglering
Inför enkla betalsystem
Inför ett effektivt parkeringsledningssystem
Tillhandahåll tydlig information
Informationskampanjer
Bilda kommunalt parkeringsbolag



Attraktiv stadsmiljö framför parkering

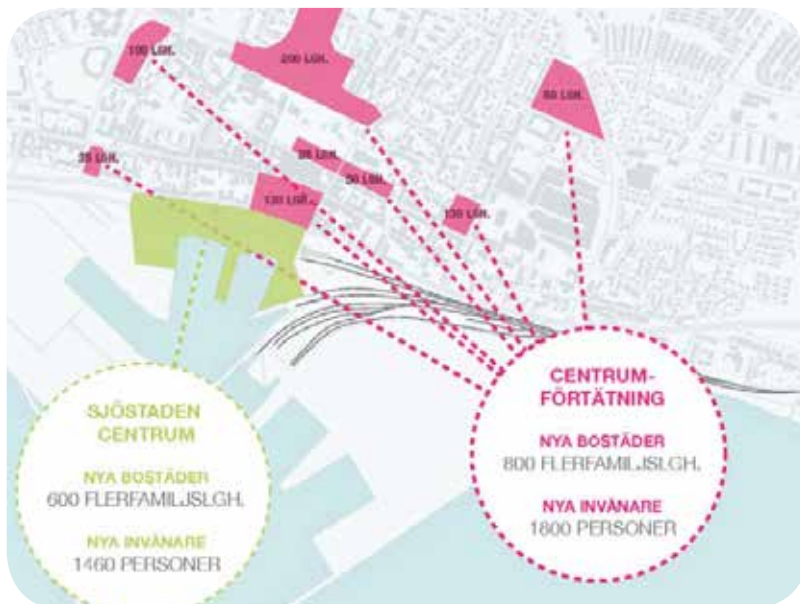
ATTRAKTIV STADSMILJÖ FRAMFÖR PARKERING

Skapa nya bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum
 Bilparkering främst på kvartersmark
 Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar
 Kontinuerlig uppföljning av beläggning av allmänna bil- och cykelplatser



Skapa nya bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum

Att möjliggöra förtätning på redan hårdgjorda ytor inom Trelleborgs stad innebär i stor grad att acceptera och planera för nya bostäder och verksamheter på i många fall etablerade parkeringsytor i staden. Det avser bl.a. kvarteret Herkules, kvarteret Bävörn 1, Trelleborg Övre samt på längre sikt ytorna inom hamnens område.



Bilparkering främst på kvartersmark

För att de offentliga rummen i staden ska kunna användas till att försköna stadsmiljön, genom anläggning av torg, grönytor och andra rekreativa funktioner, är en viktig princip att parkering för boende och arbetspendlare i första hand anläggs på kvartersmark. En del parkering kan även hanteras på gatemark men denna bör i sådana fall prioriteras till parkering för besök, angöring och kortare ärenden.

Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar

Med omsorgsfull gestaltning kan parkeringshus försköna stadsmiljön i jämförelse med stora asfalterade ytor med markparkering, samtidigt som parkeringshus bidrar till en mer effektiv markanvändning. Vid uppförande av parkeringshus i centrumnära läge kan markplanet hysa verksamhetslokaler av olika slag vilket bidrar till att levandegöra fasaderna.

Parkering i stadsmiljön bör avvägas väl, där allmänna platser som torg och gröna platser prioriteras över parkering för bilar i stadens centrala delar. Parkering som finns eller skapas bör utformas på ett sätt som stärker attraktiviteten i staden, till exempel med planteringar och gröna element.

Kontinuerlig uppföljning av beläggning av allmänna bil- och cykelplatser

I syfte att uppnå en bra balans mellan utbud och efterfrågan på allmänna bil- och cykelplatser i centrum behöver beläggningen studeras och utvärderas kontinuerligt.





Samla och samnyttja parkering

SAMLA OCH SAMNYTTJA PARKERING

Omlokalisera parkeringsplatser i centrum
 Samla parkering i parkeringshus
 Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort



Omlokalisera parkeringsplatser i centrum

Förtätning av redan hårdgjord mark möjliggör hushållning med värdefull jordbruksmark i övriga delar av kommunen (mål från FÖP s. 118). Det genomförs bland annat genom att bebygga befintliga parkeringsplatser vilket kräver omlokalisering av parkeringsplatser till strategiska lägen.

Det finns mer än 1000 parkeringsplatser i stadskärnan i Trelleborg. Genom att omlokalisera och samla parkeringsplatser till strategiska platser i kanten på de mest centrala delarna av stadskärnan möjliggörs planerad förtätning med nya attraktiva bostäder och verksamhetslokaler. Med fler bostäder och verksamheter i centrum skapas större rörelse av människor som i sin tur bidrar till en förstärkt köpkraft åt handeln. Resbehoven minskar med en tätare och mer blandad bebyggelse, vilket i sin tur även minskar behovet av parkeringsplatser.

Samla parkering i parkeringshus

Det är önskvärt att förlägga parkering i strategiska lägen i anslutning till stadens övergripande gatunät. Parkeringsanläggningarna ska lokaliseras på bekvämt gångavstånd nära handel och målpunkter i centrum. Attraktiva och prioriterade gångstråk som leder vidare mot centrum ska finns i direkt anslutning till parkeringshusen.

För att utnyttja marken mer effektivt kan parkeringsanläggningar i flera våningar uppföras. På så sätt staplas bilarna på varandra istället för att stå sida vid sida. Genom att samla parkeringsplatserna i större anläggningar såsom parkeringshus skapas förutsättningar för att

samnyttja parkeringsplatserna vilket innebär att parkeringsplatserna utnyttjas mer effektivt, det totala behovet av bilplatser minskar samtidigt som en jämnare beläggningsgrad uppnås. Det är dock viktigt att beakta att det totala antalet bilplatser inte understiger det enskilda behovet för respektive kategori, till exempel besökare, boende och arbetspendlare. Fördelarna med att successivt ersätta markparkeringsplatser med attraktiva och klimatskyddade parkeringsplatser i parkeringshus är:

- mer effektiv markanvändningen
- skapar möjlighet för att samnyttja parkeringsplatserna i högre utsträckning
- kan indirekt leda till minskade byggkostnader vid införande av parkeringsköp
- totalt sätt färre parkeringsplatser behövs för att täcka det totala behovet
- söktrafiken och genomfartstrafiken genom stadskärnan minskar
- det blir lättare och mer överskådligt att hitta parkeringsplats

Parkeringshusen lokaliseras enligt planeringsriktlinjerna i översiktsplanen. De angivna platserna ligger i strategiska lägen, direkt i anslutning till de prioriterade bilgatorna vilket är optimalt för tillgängligheten. Lokaliseringen stödjer strukturförslaget om att det ska vara enkelt att ta sig till centrum med bil, men sedan lite svårare att köra genom de mest centrala delarna med hänsyn till området prioriterat för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Parkeringshusen vid Övre samt vid Ångkvarnen i hamnen är prioriterade.



Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad
Vid förtätningsprojekt i centrumområden kan det vara svårt för enskilda fastighetsägare att få plats med tillräckligt många parkeringsplatser på den egna tomten. I dessa fall förordas parkeringsköp som med fördel kan samnyttjas mellan olika grupper. På så vis används parkeringsplatserna mer effektivt och incitamenten för bostadsbyggande ökar eftersom en sådan lösning är billigare än att bygga källargarage. Med parkeringsköp kan delar av de planerade parkeringshusen finansieras. Tekniska nämnden beslutade 2016-04-20 att införa parkeringsköp samt att parkeringsköpsavgiften fastställdes till 3,5 prisbasbelopp per parkeringsplats.





Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats

Tillgång till parkeringsplatser rankas lågt bland de 555 personer som företaget Reteam har tillfrågat i sin handelsutredning. Miljö/inredning, säkerhet/trygghet, bra restauranger och öppettider kommer före. Bara event kommer längre ner på skalan.

ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN MED RÄTT BIL PÅ RÄTT PLATS

Rekommenderade gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt
Inför parkeringsavgifter
Prioritera parkering för besökare i centrum



Prioritera parkering för besökare

Användandet av tillgängliga bilplatser på allmän platsmark bör upplåtas efter följande prioriteringsordning:

1. Angöring (På- och avstigning samt lossning och lastning)
2. Parkering för personer med rörelsenedsättning
3. Parkering för besökare
4. Parkering för utpendlare
5. Parkering för boende
6. Parkering för verksamma/anställda

Parkeringsutbudet i centrum ska första hand prioritera besökare till centrum. I de centrala delarna av Trelleborg ska parkering för besökande till olika typer av handel och service prioriteras högst.

Inför parkeringsavgifter

Trelleborgs kommun ska införa parkeringsavgifter för bilparkering under dagtid i de mest centrala delarna av staden. Detta i syfte att skapa en ökad tillgänglighet för besökare till handel, restauranger och service i området. Med parkeringsavgifter får man en högre omsättning på



bilplatserna vilket skapar möjlighet för fler kunder att parkera på samma antal parkeringsplatser jämfört med fri parkering. Beläggningen blir också mer jämt fördelad. De centrala delarna av Trelleborg delas in i två zoner, en blå inre zon som en röd yttre zon.

Förslaget innebär att avgiften 6 kr/h skulle införas i den blå zonen dagtid på vardagar samt lördagar, övrig tid fri parkering. Parkeringstiden för angörings- eller kantstensparkering begränsas samtidigt till 30 minuter för att öka omsättningen och tillgängligheten för besökarnas snabbare ärenden.

I den röda zonen föreslås avgiften var något lägre jämfört med den blå zonen. Detta för att uppmuntra bilisterna att i första hand välja parkeringsanläggningarna utanför den allra mest centrala delen av stadskärnan. I denna zon kommer det även att finnas möjlighet för besökare och arbetstagare att lösa avgift för hela dygn eller veckor. Boende med boendeparkering kan inom denna zon ha samma möjlighet fast till ett lite lägre pris. Inom den röda zonen föreslås också gratis parkering övrig tid på dygnet.

Inom den inre blå zonen prioriteras besöksparkering mellan klockan 9-18 på vardagar och klockan 9-15 på lördagar mot avgift. Övriga tider ska parkering vara gratis vilket främjar parkering för boende de tider då merparten av handel och service håller stängt.

Inom den röda zonen prioriteras boende- och arbetsplatsparkering genom särskilda avgifter för boendeparkering samt parkering för arbetstagare med möjlighet att lösa parkeringsavgift per dygn, vecka eller månad vilket innebär ett reducerat pris jämfört med kostnaden per timme.

För att kunna genomföra de planerade förtätningsområdena enligt översiktsplanen behöver flera parkeringsplatser omlokaliseras till samlade större parkeringsanläggningar i parkeringshus. Att anlägga

parkeringshus kostar pengar vilket helt eller delvis kan finansieras genom att införa parkeringsavgifter i stadskärnan. Parkeringsavgifter stödjer även arbetet med att prioritera rätt bil på rätt plats. Kontrollavgifter kan med fördel öronmärkas för arbetet med omställning till hållbara resval.

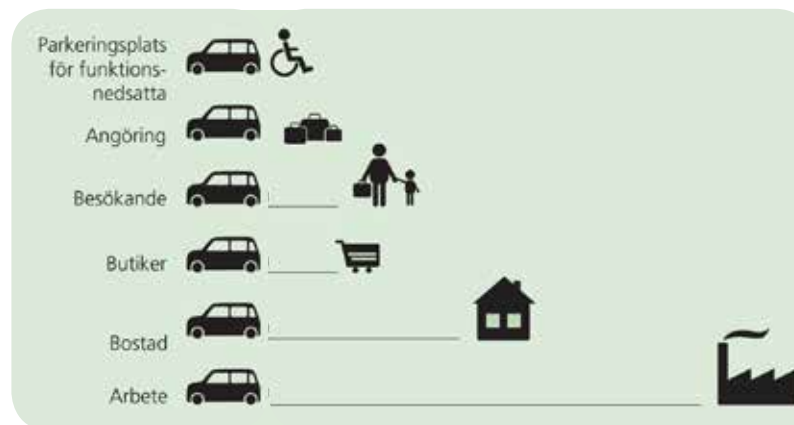
Rekommenderade gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt
 Acceptabla gångavstånd mellan parkering och målpunkt följer tiden man har för avsikt att parkera, se Tabell 1 nedan. Avstånd mellan kundparkering och handelsverksamhet i centrum bör inte överstiga 200-300 meter. För boende är motsvarande siffra 300 meter och för arbetsplatser är det acceptabla avståndet 400 m. Avståndet för arbetspendlare är längst och kan jämföras med avstånd som anses godtagbara till kollektivtrafiken.

Bilnehav	Avstånd
Besökande	200-300 meter
Boende	300 meter
Arbetspendlare	400 meter

Acceptabelt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt för besökande, boende respektive arbetspendlare.

Gångavstånd mellan parkering och målpunkt är viktiga att beakta vid planering av ny bebyggelse där parkeringsköp utanför fastigheten tillämpas.

Det finns skäl att ta särskild hänsyn till vissa behovsgrupper, grupper som ställer större krav på parkeringsmöjligheterna än andra. Mellan 2 % och 3 % av samtliga bilplatser, dock minst en, ska därför anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska förläggas nära entrén och utmärkas för just rörelsehindrade. Gångavståndet bör inte överstiga 25 meter.



Förslag på reglering av parkering för angöring och kortare ärenden.



Förslag till avgift och tidsreglering för den blå zonen



Förslag till avgift och tidsreglering för den röda zonen



Planera för parkering som främjar hållbara resval

I dagsläget tillåts bilen ta stor plats i centrala Trelleborg. Genom att prioritera gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer krävs mindre ytor för bilgator och parkering. Detta kan bidra med att utveckla en mer attraktiv stadsmiljö.

PLANERA FÖR PARKERING SOM FRÄMJAR HÅLLBARA RESVAL

Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel

Arbeta med flexibla parkeringsnormer

Skapa fler cykelparkeringsplatser

Höj standard på befintliga allmänna cykelparkeringsplatser

Erbjud attraktiva pendelparkeringar för bil

Ladningsmöjligheter för elbilar placeras på strategiskt valda platser



Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel

Vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter skall alltid parkeringsnormen för cykel beaktas. Parkeringsnormerna för bostad och verksamheter är olika i olika delar av Trelleborg. Lägst är parkeringsnormerna i de mest centrala delarna av staden eftersom bilinnehavet är lägst här och möjligheterna att resa kollektivt är bäst utifrån både utbud, turtäthet och lokalisering.

Bilparkeringsnormen ska inte vara för hög, för att istället uppmuntra resande med hållbara färdmedel. Vid samnyttjande av boendeparkering är det viktigt att tänka på de boende skall ha en rimlig möjlighet att lämna bilen hemma för att istället använda sig av ett miljöanpassat transportmedel. Detta bör jämkas med effektivt markutnyttjande. Parkeringsnorm för verksamma utgår från att dagens andel anställda som pendlar med bil minskar till förmån för framför allt resor med tåg och buss. Se vidare avsnitt 7 Parkeringsnormer för cykel och bil.



Arbeta med flexibla parkeringsnormer

Parkeringsnormerna för bil är målstyrda genom att normen kan reduceras om fastighetsägaren åtar sig att bekosta olika former av mobilitetsåtgärder. För att dra nytta av goda kollektivtrafiklägen samt möjligheterna att samnyttja parkeringsplatser ska exploatörer ges möjlighet att få godkända avsteg från gällande parkeringsnormer om de arbetar aktivt med åtgärder som underlättar hållbara resval. Exempel på detta kan vara grön resplan, medlemskap i bilpool, möjliggöra samnyttjande med mera. Se vidare avsnitt 7 Parkeringsnormer för cykel och bil.

Skapa fler cykelparkeringar på rätt plats

Cykelparkeringsplatser bör placeras väl synliga i anslutning till cykelstråk och så nära cyklistens målpunkt som möjligt. Flera mindre cykelställ i direkt anslutning till exempelvis entréer och hållplatser är därmed att föredra över en stor samlad. Ju kortare tid cykeln ska parkeras desto högre ställs kravet på närhet.

Utifrån beläggningsstudien av befintliga cykelparkeringsplatser för besökare så bör man komplettera med 250-400 nya cykelparkeringsplatser i centrum med fokus på Algatan (gågatan), Östergatan, Nygatan, C-B Friisgatan samt Valldammsgatan, platserna i staden där den största koncentrationen av målpunkter i form av handel, service och restauranger finns.

Vid varje ombyggnation av gatumark inom Trelleborgs centrala zon ska en behovsutredning göras utifrån principen 15 meter från entré till butik, service och restaurang samt 35 meter från entré till skola, badhus och liknande.

Antalet cykelparkeringsplatser för besökare bör följas upp regelbundet för att se till att efterfrågan tillgodoses.

Höj standarden på befintliga allmänna cykelparkeringsplatser. Cykelparkeringsplatser ska vara av hög standard samt möjliggöra fastlåsning av cykelramen. På platser där cyklar parkeras under en längre tid bör parkeringen även vara väderskyddad. Miljön runtomkring cykelparkeringarna ska vara attraktiv och väl belyst så att platserna upplevs som trygga. Cykelparkeringarna ska även anpassas för att fungera för olika typer av cyklar. Lådcyklar och cykelkärror som blir allt vanligare ställer högre krav på utrymme än den traditionella cykeln, och även på speciella typer av cykelställ. Attraktiv cykelparkering måste dessutom ha en logisk placering utifrån målpunkter och cykelstråk. Utifrån inventeringen av befintliga cykelparkeringsplatser för besökare bör de platser som bedömts som undermåliga ersättas. Förslag till standardtyper för olika typer av cykelställ har tagits fram och redovisas under kapitel 8 Bakgrund och förutsättningar.

Erbjud attraktiva pendlarparkeringar för bil

Det bör finnas attraktiva pendlarparkeringar för bil i direkt anslutning till viktiga hållplatser för regionbusstrafik samt vid tågstationen. Detta som ett viktigt led i att utveckla kollektivtrafikknutpunkter och göra det smidigt för ”hela-resan”. För de som inte har möjlighet att gå eller cykla till en hållplats är det viktigt att underlätta valet att använda kollektiva färdmedel på del av sin resa vilket är särskilt viktigt för invånarna i byarna utanför Trelleborgs tätort.

Kommunen bör arbeta för att etablera en ny pendlarparkering i anslutning till planerad ny livsmedelsbutik vid Hedvägen. Butiken kommer att lokaliseras nära en busshållplats för regionbuss 146 som trafikerar sträckan Malmö-Vellinge-Trelleborg. Parkeringsplatser för handel kan med stor fördel samnyttjas med platser för pendlare vilket innebär en effektiv markanvändning samt ett attraktivt läge och utbyte av kunder och resenärer. Standarden på pendlarparkeringen i Modeshög kan höjas genom att förbättra belysningen samt införa särskilda platser för funktionshindrade. Vägvisningen till platsen kan också göras bättre.

Laddningsmöjligheter för elbilar placeras på strategiskt valda platser

I takt med att elbilar blir allt vanligare är det viktigt att tillgodose en infrastruktur som uppfyller behovet av laddningsmöjligheter.

Laddningsmöjlighet för elbilar bör på sikt även finnas på pendlarparkeringsplatserna i kommunen.

Genom att möjliggöra för uppförande av laddstationer för elbil på strategiskt valda platser i Trelleborg sörjer kommunen för att dess invånare har möjlighet att använda denna typ av fordon. Om anläggningarna dessutom placeras väl synligt i centrala delar av staden skickas signaler om att elbilar, och i förlängningen hållbara transportmedel, är prioriterade. Det är dock viktigt att notera att elbilar tar lika stor plats i gaturummet som fossildrivna bilar, varför gång-, cykel- och kollektivtrafik alltid bör prioriteras i första hand.





Exempel på parkeringsledningssystem från Helsingborg, bild Infracontrol.se

Det ska vara lätt att parkera rätt

DET SKA VARA LÄTT ATT PARKERA RÄTT

- Förenkla skyltning och reglering
- Inför enkla betalsystem
- Inför ett effektivt parkeringsledningssystem
- Tillhandahåll tydlig information
- Informationskampanjer
- Bilda kommunalt parkeringsbolag



Förenkla skyltning och reglering

Otydlighet gällande skyltning för parkering, lokalisering samt olika regleringsformer bidrar till överbeläggning och onödig söktrafik som påverkar trafiksituationen negativt. I dagsläget finns 25 unika bestämmelser för parkering i centrum.

Inför enkla betalsystem

För att det ska vara enkelt att parkera och även betala är det viktigt med användarvänliga betalsystem. Flera olika betalsystem som betalkort, mynt, app och sms kan användas för att underlätta för olika människor.

Inför ett effektivt parkeringsledningssystem

Det ska vara enkelt för besökare att hitta parkering vilket bland annat kan göras genom att samla parkeringsplatser och införa ett parkeringsledningssystem. På så sätt blir det lätt att hitta parkering och ta sig dit direkt, med andra ord minskas den så kallade söktrafiken, det vill säga den trafik som sker när bilister letar efter lediga parkeringsplatser. Det skapar även möjlighet för annat att ta plats i stadsrummet, såsom förtätningsprojekt eller torg, parker och annat som stärker attraktiviteten i det offentliga rummet.

Tillhandahåll tydlig information

Tydlig information ska tillhandahållas om var och hur länge man kan parkera, samt vad det kostar. En lättförståelig karta som markerar allmänna parkeringsplatser kan ges ut på papper, på webben samt i en app.

Informationskampanjer

Informationskampanjer för att marknadsföra hållbara resval kan genomföras för att förstärka effekten av nya infrastrukturåtgärder. Det kan till exempel vara i samband med byggande av ett nytt cykelstråk eller införande av en ny busslinje.

Bilda kommunalt parkeringsbolag

Genom att bilda ett kommunalt parkeringsbolag kan detta successivt överta kommunens arbete med parkering. Parkeringsbolaget ska ansvara för parkeringsavgifter, drift- och underhåll av all kommunal parkering samt de framtida parkeringshusen, parkeringsövervakning m.m.



Parkeringsnorm för cykel och bil

Kommunen har ett övergripande ansvar för planering av parkering. I detaljplaner anges var parkering skall ordnas. Det är sedan fastighetsägarnas skyldighet att ordna med parkeringsmöjligheter för den verksamhet som bedrivs på fastigheten. Parkeringsnormen ska fungera som vägledning vid detaljplaneläggning och som utgångspunkt vid bygglov. Parkering behandlas i Plan- och Bygglagen (3 kap, 15§) och parkeringsplatser är bygglovspliktiga.

Vid bygglov är det kommunens skyldighet att se till att kravet om parkering uppfylls. Parkeringsnormerna är att betrakta som riktlinjer för att förenkla handläggningen. Den har ingen direkt rättsverkan. Det ankommer på ansvarig nämnd att i varje enskilt fall avgöra om bil- och cykelplatsbehovet är tillgodosett. Det är dock viktigt att beakta likställighetsprincipen i kommunallagen som säger att byggherrar ska behandlas lika om det inte finns sakligt skäl för något annat.

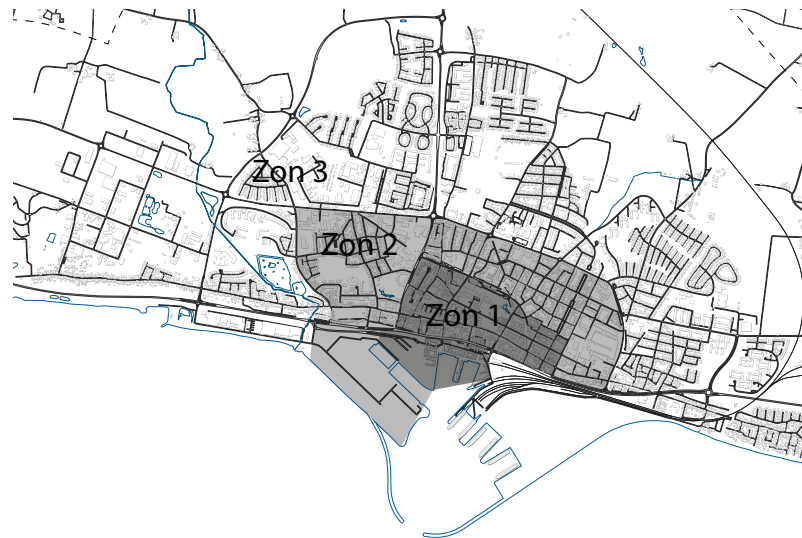
Kan inte fastighetsägaren själva tillgodose parkeringsbehovet inom tomten eller i dess närhet är han skyldig att ordna parkeringsplatser på annat håll, dock inom kravet på närhet. Detta gör det möjligt att lösa parkeringen i gemensamma anläggningar och genom parkeringsköp.

Syftet med parkeringsnormen är att tillgodose parkeringsbehovet för boende, besökande och arbetstagare. Normen anger minimivärden för antal parkeringsplatser vid bostad samt vid olika typer av verksamheter. Utgångspunkten för normerna är det aktuella cykel- och bilinnehavet i området.

Zonindelning

Parkeringsnormerna för bostad är olika för olika delar av staden. Detta beror på att bilplatsbehovet är lägre i de mer centrala delarna av staden med hänsyn till att bilinnehavet generellt lägre, närheten och utbudet av kollektivtrafik är mycket bättre och tillgången till service och butiker är större.

Zonindelningen nedan gäller parkeringsnormerna för bil, både för bostad och för verksamheter.



Zonindelning för Trelleborgs kommuns uppdatering av parkeringstal för bostäder från 2015.

Parkeringsnormer för bostäder

Det är viktigt att alla som har en bil har möjlighet att parkera den inom rimligt avstånd från sin bostad. För att nå en hållbar utveckling i Trelleborg vill man inte minska bilinnehavet utan bilanvändandet. Genom att säkerställa att det ordnas tillräckligt med boendeparkering inom fastigheten frigörs gatuytor. Är boendeparkeringen otillräcklig finns det en risk att de boende istället parkerar på gatan, vilket kan skapa problem vad gäller framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet för besökare. Det finns också en risk att de boende väljer att parkera i ett närliggande område, vilket kan innebära att problemen istället flyttas till det området och att de boende där får svårt att hitta en ledig bilplats. Vidare ska bilplatserna samordnas med övriga intressen på tomten eller i området. För bostäder ska det finnas minst en cykelplats per sovrum i bostaden för de boende samt en cykelplats per bostad för besökare. Parkeringsbehovet för cyklar bör alltid lösas på kvartersmark och vara väl knuten till bostaden.

Antal cykelplatser för bostad		
	Boende, per sovrum	Besökande, per bostad
Samlad cykelparkering	1,0	1,0

Data om biltäthet samt förväntad utveckling av bilinnehav är underlag som ligger till grund för parkeringsnormerna för bostäder. Boende i Trelleborg ska ha möjlighet att lämna bilen hemma under dagen.

Antal bilplatser per lägenhet				
Per lägenhet	Boende	Besökande	Totalt	Flexibel (-30%)
Zon 1	0,5	0,1	0,6	0,42
Zon 2	0,7	0,1	0,8	0,56
Zon 3	0,9	0,1	1,0	0,70

Enbostadshus kan antingen ha parkeringen på den egna tomten eller på en samlad parkering. Samlad parkering innebär att parkeringen för ett antal enbostadshus samlats till en parkeringsplats. Då gemensam parkering har anordnats finns möjlighet till samnyttjande varför behovet blir lägre. Parkeringsnormerna för enbostadshus är oberoende av zonindelningen ovan.

Antal bilplatser per enbostadshus			
Per bostad	Boende	Besökande	Totalt
Samlad parkering	1,7	0,1	1,8
Enskild parkering	2,0	0,0	2,0

Flexibel parkeringsnorm

Med flexibel parkeringsnorm menas att fastighetsägaren kan göra avsteg från normen om vissa utpekade krav uppfylls. Detta gäller om man kan förvänta sig ett lägre bilinnehav på grund av bra kollektivtrafik, bilpool eller andra åtgärder som främjar andra färdmedel än bil. Syftet är att kunna bygga billigare bostäder samt möjliggöra förtätning där anläggandet av parkering kan bli en dyr kostnad. Totalt kan parkeringstalen reduceras med sammanlagt 30 procent. Åtgärderna nedan medger en reduktion av parkeringsnormerna med 10% vardera om fastighetsägaren säkerställer att:

- minst 50% av cykelplatserna är säkra och klimatskyddade (-10 %)
- tillgången till bilpool subventioneras för samtliga boende (-10 %)
- skriva avtal om parkeringsköp i kommunal parkeringsanläggning för minst 50% av bilplatserna inom 300 meter från entrén (-10%)

Parkeringsnormer för verksamheter

Parkeringsbehovet för verksamheter varierar kraftigt utifrån läget i staden men också utifrån typ av verksamhet samt arbetstätheten. Behovet av parkering för kunder och besökare varierar också kraftigt beroende på verksamhetens funktion.

Parkeringsnormerna för verksamheter grundar sig på dagens färdmedelsfördelning samt förväntad utveckling med ny stadsbusstrafik, pågatågstrafik samt kommunens cykelsatsningar. Ungefär 45% av de anställda pendlar med bil till arbete i Trelleborgs centrum. Motsvarande siffra är cirka 65% till områdena utanför stadskärnan. Trenderna gällande bilinnehavet ser inte ut att minska. Dock kan vi med hjälp av parkeringsnormerna vid arbetsplatserna påverka hur vi använder bilen dagligen. För att möta målen mot en större andel korta resor med hållbara färdmedel utgår parkeringsnormerna från att andelen som pendlar med bil minskar till förmån för resor med tåg, buss och cykel.

Normtalen anges per anställd och med hänsyn till skillnaderna i arbetstäthet, färdväg vid arbetspendling och kollektivtrafikutbud är parkeringsnormerna differentierade utifrån zonindelningen.

Antal bilplatser per anställd		
Zon 1	Zon 2	Zon 3
0,3	0,4	0,5

Antal cykelplatser per anställd		
Zon 1	Zon 2	Zon 3
0,4	0,4	0,4

Särskild utredning krävs avseende parkeringsplatser för kunder eller besökare med både bil och cykel.

Samnyttjande

Samnyttjande av bilplatser innebär att flera använder samma bilplatser olika tidpunkter av dygnet. Genom att använda sig av denna metod kan man uppnå en högre och mer konstant beläggning på en parkeringsplats och därmed också reducera antalet bilplatser. Förutsättningen för att det ska fungera är att olika grupper parkerar under olika tidpunkter av dygnet och att det arrangeras olika avtalslösningar för detta.

	vardag 10-16	fredag 16-19	lördag 10-13	natt
<i>Bostäder</i>				
- boende	45	55	50	80
- besökande	30	70	40	50
<i>Industrier</i>	60-80	10	5	10
<i>Kontor</i>	60-80	20	10	20
<i>Livsmedelsbutik</i>	55	85	100	-
<i>Andra butiker</i>	50	60-90	100	-
<i>Hotell</i>	50	50	30	80
<i>Restaurang</i>	75	40	60	-
<i>Skolor</i>	90	10	5	-

Tabellen ovan bygger på undersökningar som gjorts i Göteborg på 80-talet, anger parkeringsbehovet vid bostäder är 45% dagtid på vardagar. Det är dock viktigt att man är restriktiv med att samnyttja bilplatser som är tillägnade boende. Man bör nämligen alltid ha en möjlighet att lämna bilen hemma och istället använda sig av ett miljöpåpassat transportmedel.



Parkering för funktionshindrade

Enligt Boverkets Byggregler skall en parkeringsplats för funktionshindrade ordnas inom 25 meters gångavstånd från en byggnads entré. Detta skall i första hand gälla entréer som är av allmänt intresse. Handikappförbunden rekommenderar att 5% av det totala antalet parkeringsplatser är handikappanpassade. Minst en gångväg mellan en byggnads entré och parkering skall kunna användas av en person med funktionshinder. Vid planering och placering av parkeringsplatser för funktionshindrade skall man kontrollera att förflyttningen från bilen till aktuella målpunkter kan ske utan onödiga omvägar och utan hinder av kantstenar, trappsteg och liknande vilket kan motivera extra bred parkeringsyta. En vanlig praxis när reserverade p-platser anordnas i befintliga anläggning är att göra dem dubbelt så breda som övriga platser.

Genomförande

För ett fortsatt effektivt och professionellt arbete med planering för parkering är det av stor vikt att ett kommunalt parkeringsbolag bildas. Parkeringsbolaget ska samordna parkeringsfrågorna i kommunen samt arbeta aktivt med satsningarna på parkeringshus för att möjliggöra de planerade förtätningsprojekten samt för ett bättre samnyttjande och en mer effektiv markanvändning. De bör även ansvara för införandet av parkeringsavgifter, hantering av parkeringsköp samt ansvara för dialogen mellan kommunen och de privata fastighetsägarna och exploatörerna i syfte att uppnå en samsyn avseende bland annat reglering och parkeringsavgifter. Parkeringsavgifter på allmän platsmark och i kommunala parkeringshus ska differentieras så man skapar en tydligare styrning primärt mot de planerade parkeringshusen i stadskärnans kant.

Initialt kommer satsningarna på parkeringshus innebära en stor kostnad men som sedan genererar intäkter i form av parkeringsköp och parkeringsavgifter. Kommunen själva ska gå i bränschen när det gäller parkering och kostnader för anställda, besökare och boende i kommunala anläggningar.



Bakgrund och förutsättningar

*Parkering är dåligt för miljön
Fel – en effektiv parkering
minskar onödig trafikcirkulering.
Om bilister snabbt hittar en ledig
parkeringsplats minskas både
trängsel och miljöutsläpp.*



Parkering är en fråga som diskuteras flitigt inom kommunen. I detta kapitel finns underlag, bakgrund samt motiv till de strategier och åtgärder som arbetats fram. Kommunen har själva gjort en del utredningar samt låtit flera konsultbolag utföra ett flertal utredningar. I detta kapitel görs en ansats att samla den information som finns på samma plats för att tillgängliggöra den för de som behöver använda den i sitt arbete med parkering i Trelleborg.

De dokument som i huvudsak har använts i denna del är:

- Parkeringsstrategi Trelleborg, Bil- och cykelparkering idag, 2016 och 2030, Trivector Rapport 2013:74.
- PM Omvärldsbevakning, Ramböll, 161214
- Parkering för centrumbesökare, Ramböll, 170329
- Handelsutredning RETEAM

Det finns ett omfattande faktamaterial som visar att det finns god tillgång till parkeringsplatser i Trelleborgs centrum, oavsett dag i veckan eller tidpunkt.

Det finns cirka 1500 parkeringsplatser i centrala Trelleborg, i genomsnitt 400 av dessa är alltid lediga. 440 platser är betalparkering med avgift på mellan sju och tio kronor i timmen, 670 platser är tidsbegränsade, varav den vanligaste modellen är en timma med p-skiva mellan klockan 8 och 18 vardagar, 8 till 14 lördagar. 500 platser har fri parkering, hälften av dessa längs gator.

Idag erbjuds gratis parkering på kommunens mark, medan privata fastighetsägare, liksom Trelleborgs Hamn AB, tar betalt. Detta leder till att det kan vara överbelagt på en fri parkering medan den avgiftsbelagda på andra sidan gatan är nära nog tom.

Parkeringsbestämmelserna ändras ofta, och det finns idag inget bra sätt att få överblick över vad som verkligen gäller. Det är i dagsläget förvirrande för den bilburne att besöka centrala Trelleborg. Det finns minst 25 olika skyltmodeller med tilläggstavlor av varierande slag. Rådande parkeringsregler missbrukas då det inte är ovanligt att bilen flyttas någon meter alternativt p-skivan flyttas fram. Detta främjar inte centrumhandeln då det ofta är de som arbetar i city som utnyttjar parkeringsplatserna.

65 procent av alla korta resor i Trelleborg görs med bil, men bara var tredje resa till affärerna i centrum sker med bil. Fyra av tio besökare tar sig till och från besökarna till fots.

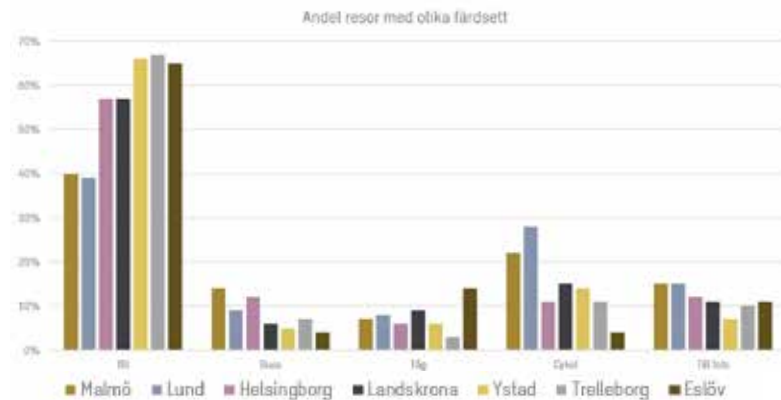
Tillgång till parkeringsplatser rankas lågt bland de 555 personer som företaget Reteam har tillfrågat i sin handelsutredning. Miljö/inredning, säkerhet/trygghet, bra restauranger och öppettider kommer före. Bara event kommer längre ner på skalan.

Hållbart resande

Resvanor

Från resvaneundersökningen för Skåne från 2013 har uppgifter hämtats avseende färdmedelsfördelningen i syfte att jämföra resandet i ett par olika kommuner. Denna visar på att Trelleborgarna väljer bilen i mycket hög utsträckning.

Trelleborgarna utmärker sig när det gäller korta transporter. För resor mellan 1–5 kilometer använder 62 % av invånarna bilen. Av de resor trelleborgarna gör med bil är nästan 50 % kortare än 5 kilometer. Det gör att Trelleborg hamnar på fjärde plats i Skåne. Bara Osby, Klippan och Burlöv har större andel korta bilresor. Det innebär att det finns en stor potential att ersätta korta bilresor med cykel och buss vilket också kan ge en stor hälsoeffekt på invånarna.



Trelleborg är relativt liten och nära tätort vilket är en utmärkt förutsättning för att öka andelen resor med cykel. Utifrån en centrumpunkt på Stortorget ligger större delarna av tätorten inom en radie på 2 kilometer. De faktiska gång- och cykelavstånden bli något längre men att gå 1 kilometer tar cirka 10 minuter och att cykla motsvarande sträcka tar cirka 3 minuter.



Restider för fotgängare och cyklister				
Fågelavstånd	500 m	1000 m	1500 m	2000 m
Gång- och cykelväg	650 m	1300 m	1950 m	2600 m
Restid till fots	6 min	12 min	18 min	24 min
Restid med cykel	2 min	4 min	6 min	8 min

Prioritera hållbara trafikslag i centrum

Gående och cyklande bidrar till ett rikare stadsliv med fler människor i rörelse och utgör en förutsättning för en tätare stad. Det finns fortfarande en missuppfattning om att biltillgänglighet är en förutsättning för handeln i innerstäder (Svensson & Hedström, 2010). I städer som har skapat attraktiva stadsmiljöer att vistas i med restriktioner av biltrafik (gångator, bilfria torg och hastighetsdämpande åtgärder) har omsättningen i detaljhandeln och andra innerstadsbaserade ekonomiska verksamheter ökat. Det beror på att fler människor rör sig och vistas i innerstaden. För





Fd Centralskolan

att åstadkomma ett tillflöde av besökare över dygnet behövs bostäder och en omfattande blandning av olika verksamheter och ändamål i innerstaden (Svensson & Johansson, 2009).

Cykelparkering handlar inte bara om att kunna ställa ifrån sig sin cykel. Cykelparkering bör ses i ett större sammanhang och som en viktig del i ”hela resan”. Fler cykelparkeringar leder till bättre möjligheter att byta färdmedel under en reskedja, exempelvis mellan cykel och buss eller tåg. Både cykelinfrastrukturen och cykelparkering är betydligt mer yteffektiv och billigare än för biltrafiken. Med en bra cykelinfrastruktur ges förutsättningar för att fler ska cykla vilket ger både hälsofördelar, positiv påverkan på miljön samt kan bidra till att öka stadens och gaturummens attraktivitet.

För att få pendlare att välja buss och cykel framför bil är kombinationen av infrastrukturåtgärder, avgifter och information viktig. För att nå en förändring i resvanor ger en kombination av dessa åtgärder bäst effekt. Förslaget är därför att kommunen även bör arbeta med informationskampanjer inför och i samband med olika infrastructuresatsningar kring cykel och kollektivtrafik för att förstärka de åtgärder som genomförs såsom nya cykelvägar, nya cykelparkeringar vid stationen, ny busstrafik, nya avgifter. Information bidrar också till att skapa förståelse för åtgärderna och därmed högre acceptans.

Bilparkering

I Trelleborgs centrum finns det cirka 1100 parkeringsplatser. I centrum upptas cirka 37.000 kvm av parkering på kvartersmark. Enligt omfattande beläggningsstudier så finns det ett överskott på parkeringsplatser i dagsläget. Detta betyder att det finns fler bilplatser än som behövs eller används. När beläggningsstudien är som högst står fortfarande cirka 300 av platserna alltid tomma. 40% av besöksparkeringsplatserna i staden är lediga under butikernas öppettider i genomsnitt. På nätterna är det alltid minst 800 parkeringsplatser lediga på centrumkärnans gator och torg.



Rådhuset parkering

Ett antal brister kopplade till bilparkeringen i centrum har definierats:

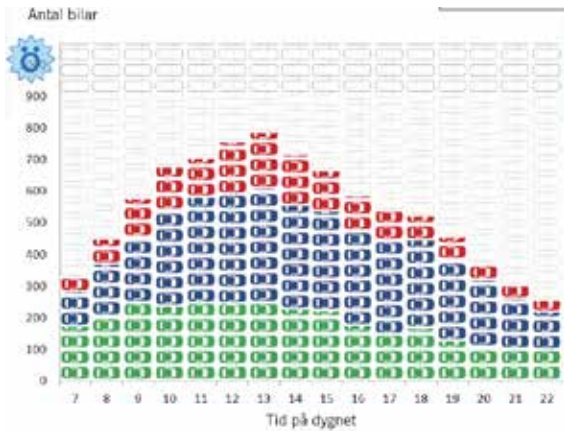
- Låg standard, tillfällig karaktär och eftersatt underhåll
- Otydligt skyltat
- Olika priser (känsla av orättvisa)
- För många små, utspridda, otillgängliga parkeringsytor
- Överbeläggning varje dag på vissa platser
- Onödigt söktrafik (försämrar framkomligheten och miljön)
- Överskott av platser (tomma asfaltsytor är inte attraktivt)
- Arbetande och boende belamrar besöksparkeringen för kunder
- För få parkeringsvakter
- Marken behövs för nya bostäder och verksamheter (byggrätter finns ofta redan)
- Höga kostnader för ny parkering hämmar byggandet
- Incitament för att välja andra färdmedel saknas

Beläggning

En parkeringsplats bedöms vara effektivt använd om kapacitetsutnyttjandet är ca 85 %. Det finns då alltid lediga platser för besökare. Om nyttjandegraden är lägre vid hög efterfrågan bör parkeringsytor transformeras för att anpassas till andra ändamål (Svensson & Hedström, 2010).

En beläggningsstudie är utförd åren 2016-2017 under perioderna 24 november-6 december samt 18 januari-31 januari för alla veckans dagar. Beläggningsstudien är utförd på sammanlagt cirka 1100 bilplatser i centrum.

Diagrammet nedan redovisar den totala beläggningen under vardagsdygnet. Maximal beläggning inträffar en relativt kort period på vardagar kring lunch. Vid maximal beläggning finns det ett överskott på minst 125 bilplatser.



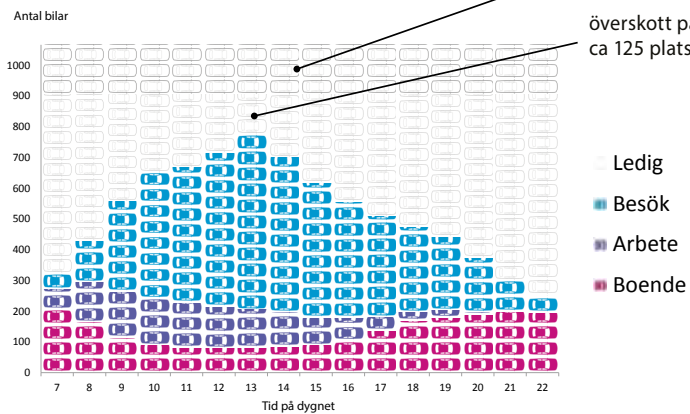
Diagrammet nedan visar på att mellan 175-250 av parkeringsplatserna används av boende och verksamma under dagtid. Detta begränsar besökarnas tillgänglighet till centrum.

BELÄGGNINGSSTUDIE

Ändamål för användning av besöksparkering

målbläggning max 85%

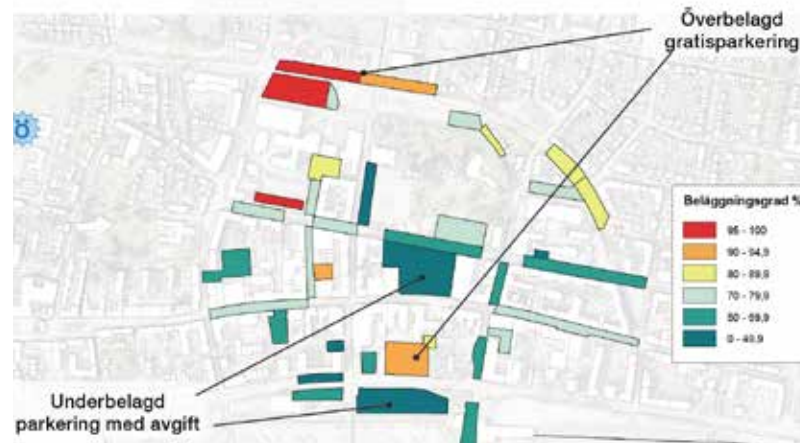
överskott på ca 125 platser



- Ledig
- Besök
- Arbete
- Boende

Beläggingsgraden varierar dock kraftigt, flera parkeringar är överbelagda med en beläggingsgrad över 95 % på t ex parkeringarna vid Rådhuset, på Övre och på Stortorget. Samtidigt finns det flera parkeringar som har en mycket låg beläggning på under 50%, t ex vid Hamngatan och på Valen.

Beläggingsgrad vid maximal beläggning kl 13 vardagar





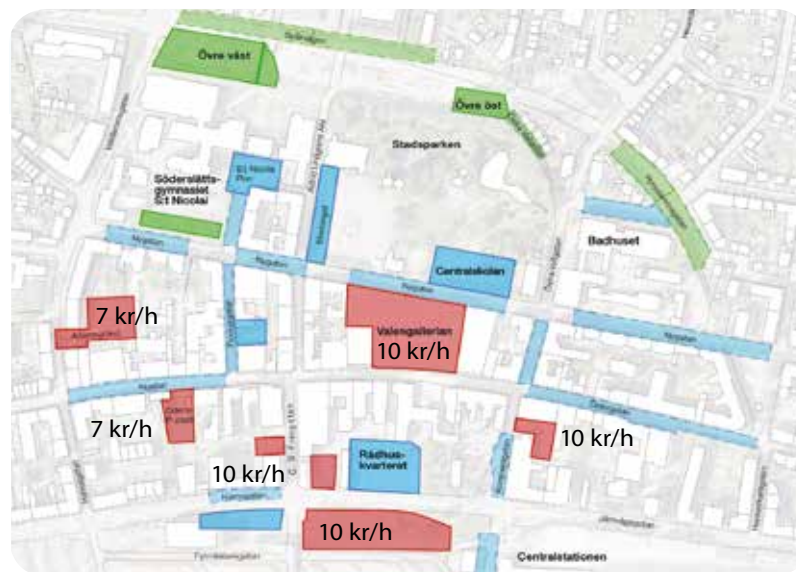
Skytning och parkering

Det finns i dagsläget 25 unika skräddarsydda bestämmelser i centrum. Denna otydlighet orsakar överbeläggning och söktrafik.

- Genom att förtydliga för användaren blir det enklare att göra rätt för sig samt välja rätt parkeringsplats för rätt tillfälle vilket innebär att man kan stå så länge man behöver.
- Det är enklare att parkera om regler efterlevs och det fungerar likadant för alla.
- Med tydlig skyltning blir det enklare för turister och förstagångsbesökare att hitta parkering.

Befintliga parkeringsavgifter

Nedan redovisas de nuvarande bestämmelserna och avgifterna för parkeringsplatserna i centrum under besökstiderna. Alla parkeringsplatser på allmän platsmark (kommunens platser) är i dagsläget avgiftsfria medan flertalet av parkeringsanläggningarna på privat mark har en avgift på mellan 7-10 kronor per timma.



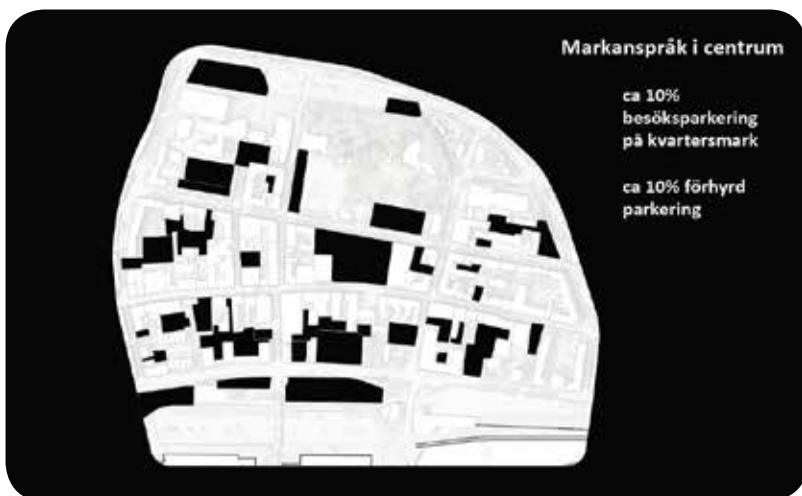
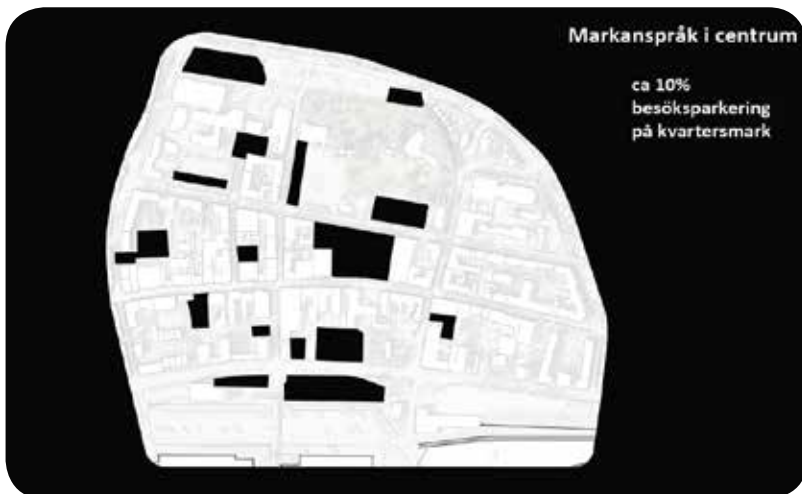
Parkeringsplatsernas markanspråk i stadskärnan

Markparkering tar stora ytor i anspråk i attraktiva lägen för exploatering. Parkering upptar mycket yta, mellan 15-30 kvm per plats. Genomsnittsbilisten använder mellan 2-5 parkeringsplatser om dagen. I Trelleborgs stadskärna har en enkel analys genomförts gällande bilens markanspråk. Av detta har man kunnat utläsa att ungefär 40 % av ytan upptas av parkering och gatumark.

Fördelningen av ytorna motsvarar ca:

- 10 % besöksparkering på kvartersmark
- 10 % förhyrd parkering
- 20 % asfalterad körbana

Det finns ett flertal större markparkeringsanläggningar centralt i staden som är aktuella för ny bebyggelse i enlighet med markanvändningskartan i översiktsplanen. Här bland finns rådhuskvarterets besöksparkering, parkeringsplatserna på Övre samt besöksparkeringen på f.d. Centralskolan. Totalt 20 000 kvm markyta för ny exploatering pekas ut till år 2025. Denna yta kan exploateras med ca 200-300 bostäder samt 10 000 – 15000 kvm verksamheter, vilket motsvarar ungefär 500 nya invånare samt 100-250 nya arbetsplatser i Trelleborgs centrum.



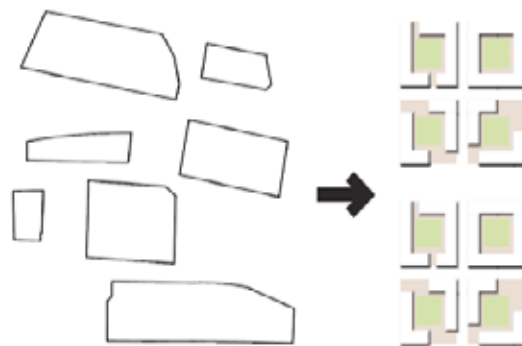
20 000 kvm markyta

200-300 bostäder

500 nya invånare

10 000- 15 000 kvm verksamheter

100-250 nya arbetsplatser



Pendlarparkeringar för bil

Alla har inte möjlighet att gå eller cykla till en hållplats för att använda sig av kollektiva färdmedel. Genom att möjliggöra resande med flera färdvägar, till exempel att ta bilen till tåg- eller busstationen, ökar tillgängligheten för fler att resa kollektivt på en del av sin resa. På så vis kan trafikarbetet med bil minskas.

Under mars 2017 utförde Trivector en inventering av pendlarparkeringar i anslutning till busshållplatsers samt vid tågstationen i Trelleborg (Trelleborg Kollektivtrafikanalys för ÖP2028). I centrala Trelleborg finns två parkeringar i närheten av Trelleborgs C, för tågresenärer mot Malmö och Lund. Den som ligger närmast stationen är avgiftsbelagd och det kostar 10 kronor i timmen att parkera vilket för en heltidsarbetande ger en parkeringskostnad på ca. 2 000 kronor per månad. Detta är mer än dubbelt så mycket som ett kollektivtrafikmånadskort och blir således inget reellt alternativ för en kollektivtrafikresenär. Det finns en pendlarparkering (Skarpskytten) som ligger 300 meter öster om östra perrongingången på Trelleborg C (i hörnet Johan Kocksgatan – Östra Infarten). Innehavare av Jojo-kort (Skånetrafikens månadskort) hade under 2016 tillgång till denna parkering till rabatterat pris (till en början 100 kr i månaden, som skulle höjas successivt till normalpriset 300 kronor). På grund av tekniska problem har denna parkering numera blivit öppen och kostnadsfri.

Fem pendlarparkeringars anslutning till regionbusshållplatser inventerades. Dessa anläggningar har sammanlagt 123 parkeringsplatser i dagsläget. Antal platser, beläggningsgrad och standard redovisas i tabellen nedan.

Generellt har de inventerade pendlarparkeringarna en bra standard och få brister. Därtill synes de anlagda där behov finns. Eftersom det inte har identifierats några spontana parkeringar vid busshållplatser är bedömningen att nuvarande parkeringar är lämpligt placerade. Vid V Ringvägen finns det dock ingen parkeringsmöjlighet alls (bara cykelparkeringar), men behovet av bilparkering är inte klarlagt (inga bilar ”spontanparkerar” här i nuläget) och bör verifieras innan någon åtgärd tas.

Beläggningsgraden är generellt sett låg och ligger i snitt för alla inventerade parkeringar under 50%. Lägsta beläggningsgraden finns vid Maglarp med 36% och högsta beläggningsgraden finns vid Modeshög med 65%.

Alla parkeringar har god standard dvs är asfalterade och har uppmålade rutor. Alla parkeringar förutom Modeshög är belysta och har särskilda platser för funktionshindrade. Cykelparkeringsmöjligheter finns vid alla parkeringar. Laddningsmöjlighet för elbil saknas dock vid alla inventerade parkeringar.

Pendlar-parkering	Antal platser	Beläggningsgrad ¹⁹	Asfalt	Uppmålade rutor	Belysning	Max-tid	Avgift	Laddning	Funktionshinder	Cykel-P
Skegrie E6	38	59%	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja
Maglarp	48	36%	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja
Modeshög	30	65%	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja
Alstad	7	50%	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja

Cykelparkering

I den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad pekas attraktiva cykelparkeringar ut som en av flera åtgärder som bidrar till att stärka centrumhandeln. Kommunens cykelstrategi från 2016 anger att cykelns andel av de korta resorna mellan 0-5 km ska öka från 26 till 34% mellan 2013 och 2020.

Cykelparkering i centrum behöver:

- Större antal
- Högre standard
- Rätt placering

Cykelparkeringsplatser och beläggning

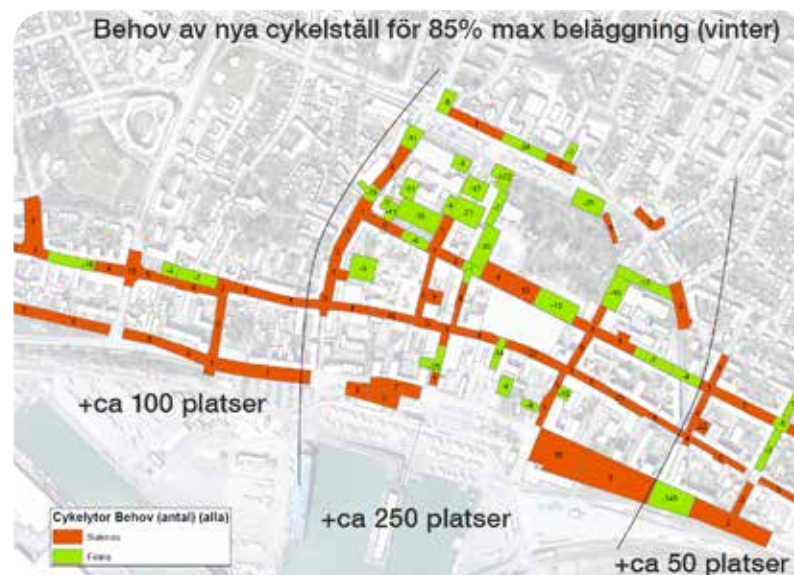
Enligt den beläggningsstudie som utfördes år 2013 finns det lediga platser på de befintliga cykelparkeringarna, men intill vissa målpunkter och allmänna platser i tätorten saknas cykelparkering. Det fanns således ett behov av att se över dess placeringar till exempel i centrum, i anslutning till kollektivtrafik och vid större arbetsplatser.

Under 2016 utfördes en omfattande inventering av allmänna cykelplatser i Trelleborgs centrum. Både antal cykelplatser, standarden samt beläggningen kartlades. Beläggningen på de nära 1700 cykelparkeringsplatserna var 61% vintertid vilket är relativt högt. Ett underskott på cirka 400 cykelplatser definierades. Störst behov av nya cykelparkeringsplatser finns i stadskärnan längs Algatan (gågatan), Östergatan, Nygatan, CB-Friisgatan samt Valldammsgatan. Det är också här den största koncentrationen av målpunkter i form av handel, service och restauranger finns. Beläggningen i form av överskott och underskott av cykelparkeringsplatserna vid inventeringen redovisas i kartan nedan.

I cykelplanen finns en beskrivning av det befintliga utbudet av allmänna cykelparkeringar i kommunen. Denna anger att det totalt finns 1 250 allmänna cykelparkeringar. Utöver dessa finns cykelparkeringar vid specifika verksamheter eller näringsställen; idrottsanläggningar, affärer, restauranger eller liknande.

De allmänna cykelparkeringarna är fördelade med 750 i centrum, 250 i staden i övrigt och 240 på landsbygden. Beläggningsgraden på cykelparkeringarna är drygt 60 procent i staden och drygt 20 procent på landsbygden enligt inventering av tekniska förvaltningen 2014. Cykelparkeringar vid bytespunkter till kollektivtrafik finns främst vid Trelleborg C med 470 platser. Utöver detta finns cykelparkeringar vid 15 busshållplatser för stadstrafik och vid 18 hållplatser för regiontrafik.

I Trelleborgs centrum är många cykelparkeringar tomma medan det finns väldigt många cyklar som parkerats på andra ställen. Det är därför svårt att avgöra om det finns tillräckligt antal cykelparkeringar. Vid Trelleborg C finns i nuläget tillräckligt med cykelparkeringar. Cykelparkeringarna vid busshållplatser bedöms också i nuläget vara tillräckligt.



Cyklister handlar för 73% av vad bilisterna handlar för. Men cyklister handlar oftare och cykeln tar bara 12% av ytan för en parkeringsplats. Det vill säga att 1 kvm cykelparkering ger 5 gånger högre intäkt än 1 kvm bilparkering. (Lee A, 2008, What is the economic contribution of cyclists compared to car drivers in inner suburban Melbourne's shopping trips? University of Melbourne)

Det finns ett behov av att öka antalet cykelparkeringsplatser längs med handelsstråken. Framförallt längs gågatan och Nygatan är det viktigt att det finns många små cykelparkeringsplatser i direkt anslutning till entréerna. Avståndet bör vara 0-15 meter från entréerna. Även om det inte är tillåtet att cykla på gågatan så är det viktigt att kunna ta med sig cykeln.

Lokalisering och utformning

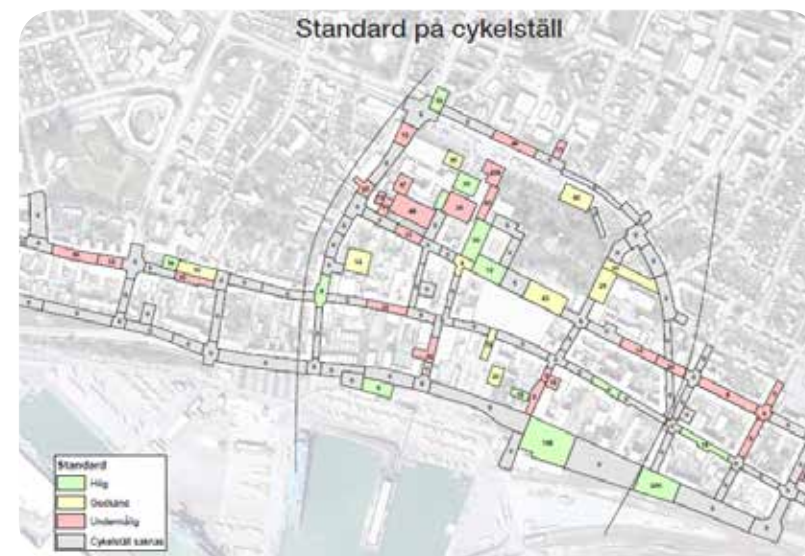
Cykelparkeringsplatser bör placeras väl synliga i anslutning till cykelstråk och så nära cyklistens målpunkt som möjligt. Tiden att gå från en cykelparkering till målpunkten värderas fem gånger högre än själva restiden. Flera mindre cykelställ i direkt anslutning till exempelvis entréer och hållplatser är därmed att föredra över en stor samlad. Ju kortare tid cykeln ska parkeras desto högre ställs kravet på närhet. Det är också av stor vikt att cykelparkeringen placeras längs cyklisternas naturliga väg mot målet. Om det inte finns ett tillräckligt antal cykelplatser eller om placeringen inte är attraktiv så finns det en risk att cykeln parkeras där det inte är lämpligt vilket kan begränsa tillgängligheten för gående och utgöra ett hinder för synsvaga.

Utformning av cykelparkeringar är viktigt både utifrån funktion och design. De ska hålla god kvalitet och vara användarvänliga. Cykelparkeringsplatser bör möjliggöra fastlåsning av cykelramen, och på platser där cyklar parkeras under en längre tid bör parkeringen även vara väderskyddad. Miljön runtomkring cykelparkeringarna ska vara attraktiv och väl belyst så att platserna upplevs som trygga. Cykelparkeringarna ska även anpassas för att fungera för olika typer av cyklar. Lådcyklar och cykelkärror som blir allt vanligare ställer högre krav på utrymme än den traditionella cykeln, och även på speciella typer av cykelställ. För att nå fullt utnyttjande ska avståndet mellan cyklarna vara 0,7 meter, vilket är 15-20 cm större avstånd än rådande standard. Intill cykelparkeringar vid större cykelstråk är det även fördelaktigt att placera ut tryckluftspumpar. Cykelparkeringar av god design inbjuder till

användning och signalerar att cykeln är ett viktigt transportmedel. Vid inventering av nära 1700 cykelparkeringsplatser i centrum hade mer än 700 platser dålig standard. Standarden bedömdes utifrån allmänt skick, användarvänlighet, avståndet mellan platserna, placeringen, om de var väderskyddade och hade möjlighet att låsa fast ramen.

Standard	Antal cykelställ	Antal platser
Hög	14	600
Godkänd	10	319
Undermåliga	27	757
Totalt	51	1676

Att höja standarden på cykelställ och statusen på cykeln kräver en budget. Cykelställ kostar mellan 1000 till 5000 kr/st + underhåll.



Handel och parkering

Det finns ingen forskning som stödjer påståendet att besökare till handeln är känsliga för måttliga parkeringsavgifter. Det är vanligt att näringsidkare i stadskärnor överskattar de bilburna kundernas betydelse för verksamhetens omsättning. Gående, cyklande och kollektivtrafikresenärer står för en betydande andel av handelskonsumtionen i en centrumkärna.

En mindre bilanpassad utformning av trafik- och stadsmiljö ökar attraktionsförmågan till innerstaden vilket leder till fler besökare och en högre omsättning inom handeln (Svensson & Hedström, 2010). I en tät stad främjas gående och cyklister enligt översiktsplanen och det bedöms öka genomströmningen av människor i gaturummet vilket gynnar handeln.

I medelstora städer har det visat sig att besöksparkering för handel i centrum inte är känslig för förändringar av parkeringsavgiften. Samlat handelsutbud, attraktiva stadsmiljöer, kulturutbud etc. avgör attraktionskraften. Detta gäller även för Trelleborg.

Enligt den detaljhandelsutredning som togs fram år 2015, görs mer än hälften av trelleborgarnas inköp i andra kommuner. Det tyder på att staden inte har tillräcklig konkurrenskraft för att framstå som ett reellt alternativ till exempelvis Malmös stadskärna. Detta medför att miljöerna för människor att vistas på varken upplevs som inbjudande eller särskilt trygga, vilket i sin tur skapar ett sämre underlag för utveckling av centrumhandeln. Om ytor för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer prioriteras framför ytor för bilar skapas mer plats i staden för människor. Om platserna dessutom får en attraktiv gestaltning kommer människor lockas att vistas i miljöerna av fler anledningar än bara för att ta sig mellan olika målpunkter. På så sätt skapas incitament för att handel ska etablera sig i Trelleborgs centrum vilket i nästa steg ökar attraktiviteten i staden.

Invånarna i Trelleborg åker övervägande till Malmö för att shoppa om de inte shoppar i Trelleborg. Det är även många som nämner att utbudet är bra på de andra platserna som den av avgörande faktorn till varför de åker dit. Det som anses vara mindre bra med Emporia i Malmö är att det upplevs som för stort och att där är för mycket folk. För de som åker till Lund påtalas parkeringen som en mindre bra punkt och för de som åker till Ystad är det avståndet som nämns.

Prioritera parkering för besökare i centrum
Parkeringsplatser för korta besök ska ligga nära målpunkterna. Eftersom boende och arbetspendlare har sina bilar parkerade under mycket längre tid ökar acceptansen för avståndet mellan målpunkt och parkeringsplats. För den som endast ska uträtta ett snabbt ärende är det emellertid viktigt att det finns parkeringsplatser som uppfyller detta behov. Om det inte prioriteras riskerar denna typ av ärenden att uträttas någon annanstans vilket missgynnar centrumhandeln samt kan ge upphov till längre körsträckor och mer utsläpp.

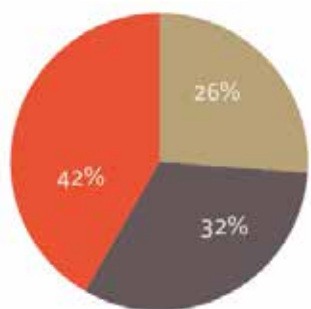
Färdmedelsval och köpkraft

I Trelleborgs centrumkärna färdas 33% av besökarna till handeln med bil jämfört med 41% som färdas till fots. Detta beror på att de flesta besökarna bor i Trelleborg med gång- eller cykelavstånd till centrum och att i princip all handel med skrymmande varor är lokaliserad till Hedvägen eller andra lägen utanför centrumkärnan. Som jämförelse så står bilisterna i Malmö för endast 26% av konsumtionen i Malmö centrum.

Köpenhamns kommun har i sitt cykelboksutslut för 2012 studerat hur mycket olika trafikantgrupper spenderar i affärer, butiker och livsmedelsaffärer (dock inte köpcentrum) och hur ofta trafikantgrupperna handlar. Resultaten visar att cykeln är det mest frekvent använda transportmedlet för shopping i Köpenhamn följt av gång. För cyklister är de totala intäkterna lika stora som för bilburna

Undersökningar visar att så mycket som 30-50 % av trafiken i de större städernas citykärnor utgörs av bilister som letar efter en parkeringsplats. Snitttiden för att leta efter en parkeringsplats är åtta minuter eller motsvarande fyra kilometer. Bilister som söker efter parkering tillhör i allmänhet en grupp som kör långsamt (under 30 km i timmen) och bidrar till ett ineffektivt utnyttjande av vägarna, ökar trängseln och köerna på gatorna samt genererar en större mängd utsläpp och föroreningar till skada för vår miljö.*

** Källa: Public parking space in cities – comparing costs and benefits, Prof. Dr. S. Kummer, 2008*



■ Bilister
■ Kollektivtrafikanter
■ Cyklister och fotgängare

Diagram över hur stor del av konsumtionen respektive trafikantgrupp står för i Malmö.

kunder. Det konstateras att cyklister och fotgängare spenderar mindre vid varje inköpstillfälle än bilister men att de handlar oftare vilket jämnar ut skillnaden. Totalt står gående och cyklister för mer än hälften av butiksägares intäkter i Köpenhamn enligt kommunens cykelbokslut för 2012.

En parkerings- och handelsutredning i Helsingborg gjord av Ramböll visade att 65% av de tillfrågade vid butik hade valt gång, cykel eller ett kollektivt färdmedel för sina ärenden i centrum. På frågan hur mycket personen avsåg spendera i centrum svarade bilburna ca 700 kr, fotgängare ca 500 kr, tågresenärer 600 kr, bussresenärer och cyklister 350 kr.

I en liknande studie för Växjö konstaterades att 65 % av resor till centrum gjordes med hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) vilket motsvarar fördelningen i studien för Helsingborg. Vid studie av de genomsnittliga inköpen per färdmedel visade studien att bilburna spenderade 290 kr, cyklister 260 kr, bussresenärer 248 kr, fotgängare 181 kr och tågresenärer 148 kr.

I examensarbetet "Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad" (Lundkvist & Svensson, 2014) framkom att cyklister i genomsnitt spenderade 200 kr medan en bilburna spenderade ca 500 kr per besök i Göteborgs centrum. Nedan följer en tabell som är en sammanställning av diverse handelsutredningar från respektive stad beskriver vad besökare till centrum har/avser att spendera vid sitt besök i centrum.

Handel (kr) /Besök	Malmö	Luleå	Kalmar	Växjö	Helsingborg
Bil	689	575	544	290	700
Gång- och cykeltrafik	439	289	317	181-260	350-500.
Koll	439	i.u.	i.u.	148-248	350-600
Medel	521	421	388	i.u.	i.u.

Enligt tabellen står bilresenärer för ett högre belopp än fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Det som skiljer färdmedlen åt är dock hur ofta de besöker centrum. Enligt en studie från centrumhandeln i Malmö besöker 8/10 cyklister och 5/10 kollektivtrafikresenärer Malmö flera gånger per vecka. Motsvarande siffra är 2,5/10 för biltrafikanter. Med detta i beaktande erhålls nedanstående cirkeldiagram som beskriver respektive trafikslags andel av konsumtionen.

Jämfört med resultatet i andra städer, t.ex. Växjö och Malmö, är den största skillnaden att det är en större andel av de som intervjuades i Trelleborg som tog sig in till centrum till fots. Detta kan bero på att människor bor nära centrum och att avstånden från där människor bor in till centrum inte är så långa. I Trelleborg är även bilandelen högre än i Malmö, men lägre än i Växjö.

Hur tog du dig hit idag?	Trelleborg	Växjö	Malmö
Bil	33%	40%	14%
Buss	12%	19%	30%
Cykel	14%	15%	22%
Fots	41%	22%	34%
Annat	0%	4%	0%

Färdmedelsandelen för centrubesökare i Trelleborg, Växjö och Malmö.

Parkeringens betydelse för besökare till centrumhandel

Enligt den detaljhandelsutredning som togs fram 2015 framgår det vid en öppen frågeställning att bara 2 % av respondenterna anser att parkering är en viktig fråga för centrumhandel. Däremot angavs utbud, service, kvalitet, atmosfär och omgivning samt pris av över 20% av de tillfrågade.

Vid en fråga med sex svarsalternativ anger 49 % av respondenterna att parkering är en viktig fråga vilket gör det till alternativ som får näst lägst antal svar. Betydligt viktigare parametrar är bra restauranger, säkerhet/trygghet och dekoration som 57-59 % av besökarna tycker är viktigt.

I en studie som genomfördes av Ramböll på tre större markparkeringar i Helsingborgs centrum studerades åsikterna om gratisparkering på lördagar samt centrumhandel i stort. Även denna studie att parkering inte är den viktigaste frågan när det gäller centrumbesökare. Exempelvis är bred butiksmix betydligt viktigare och även utbud av kultur och nöje samt god personlig service i butiken. Enbart 31% av respondenterna anger att gratis parkering är viktigt och 26% att god tillgång till parkering är viktigt jämfört med 59% som anger bred butiksmix som en av de tre viktigaste parametrarna för besök i centrum.

En studie i Melbourne 2008 visade att det framför allt är handelsmiljön och inte parkeringsmöjligheterna som skapar en livlig handel.

Från en intervjustudie utförd i Helsingborg ställdes frågan "Vad är viktigt för dig som parkerande besökare i Helsingborgs centrum?" Vad som är viktigt för just de parkerande besökarna, dvs bara de bilburna besökarna, är enligt studien att ha närhet till målpunkt och sannolikhet att hitta ledig parkering följt av priset. Även lätthet att ta sig dit med bil anses viktigt.

Tillgänglig parkering

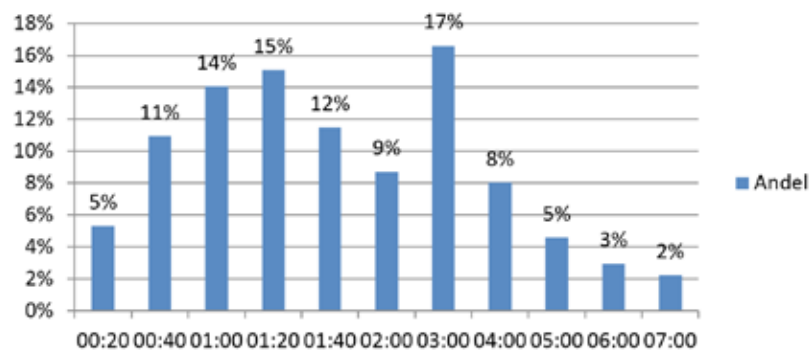
För att besökare ska tycka att ett handelsområde är tillgängligt med bil krävs framförallt välordnad parkering och att det är enkelt att hitta parkering. Tillgängligheten till allmän parkering förbättras om man i förväg kan kolla upp var man kan parkera, och därmed planera en lämplig körväg.

Längd för centrumbesök

Enligt nedanstående figur framgår det att nästan 70 % av handelsbesöken med bil är kortare än 3 timmar och att drygt 35 % är kortare än 2 timmar under lördagar.

I en annan studie som Ramböll genomfört i Västerås framgår det att på en central parkeringsanläggning med bomanläggning att nästan 60% parkerar kortare än 2h och att dryga 70% av besöken är kortare än 3 timmar. Ca 27% av besöken sett över en vecka är under 1h. Se nedanstående diagram.

Benägenheten att gå längre mellan parkerad bil och centrum är större ju längre besöket är i centrum.



Fördelning av de parkerande bilisterna efter parkeringslängd.

Tillgängliga och funktionella parkeringsanläggningar minskar automatiskt söktrafiken genom att trafikanterna inte behöver åka runt och leta efter en parkeringsplats. Om söktrafiken minskas så är detta en direkt en vinst för miljön. Att öka effektiviteten i sökandet efter parkeringsplatser har även den fördelen att tillgängliga parkeringar kan utnyttjas maximalt.

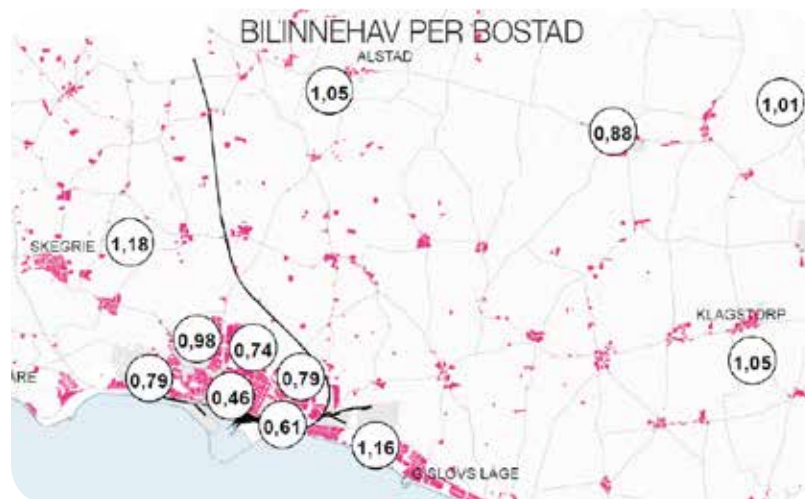
All parkering bör vara gratis. Det finns inget som heter "fri parkering". Det är alltid någon som betalar för den parkering som samhället erbjuder för att mobiliteten ska fungera. I de fall då "fri parkering" gäller, har alla Sveriges skattebetalare eller fastighetsägare redan betalat för driften och underhållet av denna yta. När det gäller reglerad, avgiftsbelagd parkering, så är det bara de som har behov av parkeringsytan som betalar för att den ska finnas tillgänglig – och de betalar då bara för den tid då de önskar parkera. Läget och parkeringens kvalitet kommer då att styra avgiftsnivån, sedan är det upp till var och en att ta ställning till vilket läge de är villiga att betala för.

Parkeringsnormer för bil

För att skapa en parkeringspolicy som fungerar för den kontext den ska användas i bör parkeringsnormen för bostäder motsvara bilinnehavet. Bilinnehavet per bostad redovisas i illustrationen nedan. Bilinnehavet i de centrala delarna av Trelleborg är betydligt lägre än i andra delar av kommunen. Biltätheten utgör grunden för zonindelningen för parkeringsnormerna.

Enligt statistik från SCB Bilpak 2012 är biltätheten i Trelleborgs kommun i snitt 382 bilar per 1000 invånare. I centrum är biltätheten som lägst med 293 bilar per 1000 invånare jämfört med områden utanför tätorten som har närmre 500 bilar per 1000 invånare.

Genom att inte ha en för hög bilparkeringsnorm ökar möjligheterna till förtätning, vilket i sin tur minskar resbehoven. Behovet av bilparkering



kan minskas om gaturummet görs mer tillgängligt för trafikanter som färdas till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Ytan som frigörs då parkeringar kan tas bort eller flyttas kan även användas till t.ex. plats för grönska och sittplatser. En för hög parkeringsnorm riskerar även att fördyra byggandet om krav ställs på fler antal platser än vad som är nödvändigt.

Flexibla parkeringsnormer

Genom att arbeta med flexibla parkeringsnormer kan hänsyn tas till enskilda förutsättningar samt fastighetsägares initiativ för att minska behovet av parkering.

Förslag till parkeringsnorm för verksamheter

I Trivektors förslag till parkeringsstrategi från 2013 utgår normen för verksamheter från att andelen av de anställda som pendlar till arbetet med bil idag i genomsnitt är 46 procent till zon 1, respektive 66 procent till zon 2. Siffrorna utgår ifrån en zonindelning som ser lite annorlunda ut än den som visas ovan, där zon 2 och zon 3 räknas som en och samma zon. I fortsättningen kommer zonindelningen som visas i bilden ovan användas.

Normen ska vara 90 procent av behovet från 2013 vilket motsvarar 0,42 platser per anställd i zon 1 respektive 0,51 platser per anställd i zon 2 och 0,6 platser per anställd i zon 3. Motivet är att undvika risken att det ställs krav på fler parkeringar än vad som behövs som fördyrar projekten. Det hindrar dock inte fastighetsägarna från att bygga fler platser än normen för att tillgodose önskemål från kunder. Normen för verksamheter 2030 utgår från att andelen som pendlar med bil minskar till förmån för tåg, buss och cykel. Normen för verksamheter 2030 utgår från att andelen som pendlar med bil minskar till förmån för tåg, buss och cykel. Normtalet baseras på 0,3 bilplatser per anställd i zon 1 respektive 0,4 bilplatser per anställd i zon 2 och 0,5 bilplatser per anställd i zon 3.

Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter kan användas som ett medel för att skapa högre omsättning och därmed en jämnare beläggning. Det innebär i sin tur mindre söktrafik, speciellt om parkeringarna är samlade. Genom att ha samma avgift och betalsystem inom olika zoner blir parkeringssystemet mer användarvänligt. En högre avgift kan tas ut i de centrala delarna för att prioritera besökare, medan arbetstagare och boende kan välja att parkera lite längre bort mot en lägre avgift.

Fördelar med parkeringsavgifter:

- Enklare regler och tydligare skyltar
- Mindre ”fusk” (mer rättvist)
- Ökad omsättning på parkeringsplatserna
- Jämnare beläggning
- Mindre söktrafik

Det finns ingen gratis parkering. Varje parkeringsplats i centrumkärnan kostar kommunen ca 300 kr i månaden för anläggning, drift, underhåll, övervakning och administration.

Om en privat fastighetsägare äger marken betalas avgift, hyra eller också ingår kostnaden i priset på de varor du köper. Om kommunen äger marken får medborgarna antingen betala via skattsedeln eller genom parkeringsavgifter.

Kommunens parkeringsarbete kostar idag skattekollektivet ca 4 Mkr om året i administration, anläggning, drift, underhåll och övervakning.

Vad säger lagen om avgifter för parkering?

Enligt Kommunala avgiftslagen (1993:1618), ”Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera”, har kommunen rätt att ta ut parkeringsavgifter med syfte att ordna trafiken:

2 § I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet. För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

Sveriges kommuner och landsting (SKL) har i sin skrift om parkering på gatumark tolkat lagen på följande sätt:

”Mot denna bakgrund bör avgiften ligga på en sådan nivå att man får en rimlig omsättning på parkeringsplatsernas användning och därmed ökar möjligheterna för fler att nå målpunkterna. Nivån på parkeringsavgifterna har alltså ingen koppling till kommunens kostnader för att anordna parkeringen.”

Besöksparkering och parkeringsavgifter

I medelstora och stora städer har det visat sig att besöksparkering för handel i centrum inte är känslig för höjningar eller sänkningar av parkeringsavgiften. Det är istället kvalitetsfaktorer som samlat handelsutbud, attraktiva stadsmiljöer, kulturutbud etc. avgör attraktionskraften (Litman, 2006 via Svensson & Hedström, 2010). I valet av handelsplats är alltså kvalitetsfaktorer som utbud och miljö viktigare än parkering vilket får stöd av andra publikationer (examens, Ljungberg)(levande stadskärnor)(VTI).

- Det finns en risk att vanebilister överger stadskärnan med åtgärder och förbud som syftar att begränsa biltrafiken. Den täta staden bör locka bilister till stadskärnan genom smidig parkering och öka de hållbara alternativens konkurrenskraft (Nedstam & Söderlind, 2015).
- Om parkeringsanläggningen ska gynna besöksnäringar i staden som handel, nöje och kultur bör omsättningen av parkerade bilar vara förhållandevis hög.

I städer som har skapat attraktiva stadsmiljöer att vistas i med restriktioner av biltrafik (gångator, bilfria torg och hastighetsdämpande åtgärder) har omsättningen i detaljhandeln och andra innerstadsbaserade ekonomiska verksamheter ökat. I figuren nedan jämförs parkeringsavgifter mellan olika städer i Skåne.

Kommun	Befolkning	Högsta förekommande avgift	Annan avgift	Annan avgift	Annan avgift
Malmö	320 147	25 kr/h	20 kr/h	15 kr/h	10kr/h
Helsingborg	136 653	20 kr/h	15 kr/h	10kr/h	5 kr/h
Lund	115 230	16 kr/h	10 kr/h	5 kr/h	
Kristianstad	82 107	12 kr/h	10 kr/h	6 kr/h	4 kr/h
Kalmar	65 016	10 kr /h	5 kr/h		
Hässleholm	50 769	7 kr/h	4 kr/h		
Landskrona	43 787	12 kr/h	6 kr/h	3 kr/h	
Ängelholm	38 682	10 kr/h	5 kr/h		
Ystad	28 886	13 kr/h	10 kr/h	5 kr/h	

Trelleborg är en av två större kommuner i Skåne som fortfarande erbjuder gratis parkering i centrumläge, den andra är Eslöv. Det finns bara tre tätorter i landet som är större än Trelleborg och erbjuder avgiftsfri parkering - Stockholmsförorterna Vallentuna, Tumba och Lidingö som saknar centrumkärna av Trelleborgs modell.

Effekter av olika åtgärder för att skapa omsättning på parkeringsplatser

Genom tidsbegränsning och avgifter kan omsättningen öka på de mest attraktiva parkeringsplatserna i centrala Trelleborg. Därmed ökar möjligheterna att hitta parkering för korta ärenden vilket gynnar handeln i Trelleborg. För arbetspendlare med bil kan platser utanför den centrala zonen erbjudas gratis eller till ett lägre pris. En annan princip är att utforma prissättningen så att bilisten sparar pengar för varje gång eller dag som denne undviker att ta bilen, för att uppmuntra till att använda cykeln när vädret tillåter. Det kan göras genom att dels undvika långtidsrabatter för bilparkering såsom årskort, dels låta avgiften för månadsparkering vara högre än den sammanlagda avgiften för dagsparkering under motsvarande period.

Utredning av 1-2 timmars gratisparkering

Utifrån en sammanställning av utredningar och resonemang bedöms centrumhandel inte påverkas av parkeringsavgifter i någon större utsträckning. Detta beror såklart på vilken avgiftsnivå som sätts för parkeringsanläggningarna. Med en mindre avgift som 4 respektive 6 kronor per timma påverkar inte korttidsanvändare nämnvärt.

Att gå vidare med att avgiftsbelägga centrala Trelleborg under alla timmar utan någon kampanj med gratisparkering anses vara det mest fördelaktiga både ekonomiskt och trafikmässigt i staden. Tillsammans med kampanjarbete för att informera trafikanterna om avgiftsbeläggnings, centrumhandel och alternativa färdmedel till centrum antas detta var det mest fördelaktiga alternativet.

Att kommunen förlorar intäkter för alla parkerande bilister med inrättande av gratis parkering i en eller två timmar innebär ett inkomstbortfall på 3,0-4,8 miljoner kronor per år. Kostnaderna för dessa kampanjer skulle istället kunna läggas på att skapa en mer hållbar färdmedelsfördelning genom investeringar i infrastruktur och parkering för cykeltrafiken.

Att införa parkeringsavgifter i centrala Trelleborg utan någon kampanj med gratisparkering anses vara det mest fördelaktiga både ekonomiskt och trafikmässigt i staden. Tillsammans med kampanjarbete för att informera trafikanterna om avgiftsbeläggningen, centrumhandel och alternativa färdmedel till centrum antas detta var det mest fördelaktiga alternativet.

Intäkterna för parkeringsavgifter i Trelleborgs centrum har beräknats till 7 miljoner kronor per år. Om man inför gratis parkering i en eller två timmar innebär detta ett inkomstbortfall på 3,0-4,8 miljoner kronor per år. Ett bortfall på intäkter som istället skulle kunna läggas på att skapa en mer hållbar färdmedelsfördelning genom investeringar i infrastruktur och parkering för cykeltrafiken.

Beräkning av intäkter för parkeringsavgifter:

- 1164 kommunala besöksplatser idag blir 875 efter att 25% överskottsplatser stängs, bebyggs eller riktas mot boende/arbetstagare
- 300 platser á 6 kr/h + 575 platser á 4 kr/h
- 63% genomsnittlig beläggingsgrad per plats under avgiftsbelagda timmar (enligt beläggning sinventering)
- 2700 avgiftsbelagda timmar per plats och år
- 2,18 h per besök i snitt (från Västerås)
- 4,69 kr/h i snitt för kommunens platser
- 10,23 kr kostnad per genomsnittligt besök med bil
- 681 000 besök per år med bil till centrum på kommunala parkeringsplatser (875 st)
- 6,97 Mkr i intäkter totalt per år (3,06 Mkr för 300 platser á 6kr/h + 3,91 Mkr för 575 platser á 4 kr/h)

Hur påverkar gratisparkering på lördagar

Vid en fråga huruvida gratisparkering på lördagar påverkar besökarnas val av parkering svarar nästan 40 % av respondenterna att de inte påverkades av införande av gratisparkering och 40 % visste inte att de fanns.

Av de respondenter som svarade att de påverkade sitt beteende pga. gratisparkeringarna svarar hela 71 % av de parkerar på platsen i större utsträckning. 15 % svarar att de i större utsträckning tar bilen till centrum istället för att åka kollektivt, cykla eller gå, till följd av införande av gratisparkering.

Arbetsplatsparkering

Betalningsviljan för arbetsplatsparkering är lägre än för boendeparkering. Priselasticiteten för antal bilresor kopplat till parkeringspriset för arbetsresor ligger inom intervallet -0,1-0,3, beroende av förutsättningar. En höjning av parkeringsavgiften vid arbetsplatsen med 10 % kan alltså innebära en minskning av arbetsresorna med 1-3 %.

Parkeringskostnaden och vad den innebär för bilinnehavet

Kostnaden per månad för en parkeringsplats, byggkostnad inklusive avskrivning och drift, kan kosta allt från 500-700 kr per månad för markparkering till 2000-3000 kronor i månaden eller mer om det är garage. Ofta ingår parkeringen i hyran eller betalas en subventionerad avgift. Om man betalar för parkeringen eller inte och hur stor avgiften är påverkar bilinnehavet och bör därmed i sin tur påverka normen.

Priselasticiteten för bilinnehav kopplat till driftskostnaden för bil är enligt olika studier -0,4 till -1,013. Om kostnaden för bilen ökar med 10 % minskar bilinnehavet med 4-10%. Svenska studier visar dock att inkomsten är det som har störst betydelse för bilinnehavet. Innan det finns fler studier på området bör kanske en försiktig ansats väljas.

För en bil som kostar ca 3 000 kr i månaden (med drift och avskrivningar) skulle en (tillkommande) parkeringskostnad på 300 kr innebära att kostnaderna ökar med 10 % vilket skulle kunna innebära 4-10 % lägre bilinnehav (med priselasticiteten -0,4- -1,0). I områden med låga eller inga p-avgifter är andelen äldre billiga bilar ofta hög och en ökad avgift kan där betyda mycket för bilinnehavet: med parkeringsavgifter kan t ex bilpool bli mer attraktivt än att äga en äldre billig bil.

Det är även viktigt att beakta kravet om att behandla alla medborgare lika. Kommunen har ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser på gatumark för enskilda personer eller grupper. Det är dock möjligt att göra undantag från likabehandlingen för några grupper: rörelsehindrade, boende, näringsidkare och beskickningsfordon.

Varför avgifter är att föredra över p-skiva
P-skivan är inte svår att använda för den invigde, men besökaren måste alltid i förväg planera hur länge besöket ska vara och hitta en plats som tillåter att man står just så länge. Syftet med P-skivan är att förhindra att platserna ockuperas under en längre tid av boende eller arbetstagare/näringsidkare i centrum. Men många använder idag ändå dessa platser under sin arbetsdag genom att vrida fram P-skivan eller flytta bilen en eller flera gånger per dag. Detta ”fusk” går inte att beivra dels för att P-skivan är för tidskrävande att övervaka effektivt och dels för att det inte är otillåtet att flytta bilen till en ny plats.

Parkeringshus och samlade parkeringsanläggningar

Fördelar med samlad bilparkering
Genom att samla parkeringsplatserna för bil i centrum till ett mindre antal anläggningar med fler platser så effektiviseras markutnyttjandet i staden. Det kommer då att totalt sett behövas färre parkeringsplatser eftersom platserna kan samnyttjas av olika användare på olika dagar och olika tidpunkter på dygnet. Det bidrar till att minska det totala bilplatsbehovet. Genom att ”stapla” parkeringsplatser i parkeringshus

effektiviseras markanvändningen ytterligare. Samlad parkering underlättar även övervakning.

Forskning visar att för att bilparkering ska uppfattas som tillgänglig är det viktigt att den är samlad. Detta är dels en informationsfråga genom att man pekar ut de största p-anläggningarna som är upplåtna för besökande, dels en fråga om att samla parkeringen till några större istället för många små. Parkeringen bör ligga i anslutning till det större bilvägnätet så att man lätt leds in till parkeringen när man kommer utifrån.

Attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar

Det måste finnas plats för allt i staden, även för parkering, men inte i vilken form som helst eller på vilka platser som helst. Stadens offentliga ”vardagsrum” ska gestaltas med en hög arkitektonisk ambition och i en mänsklig skala (Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs Stad 2025). Utgångspunkten är att staden ska upplevas i gångfart och att de offentliga rummen ska ramas in av fasader med stor variationsrikedom i volym, karaktär, material och funktion. Denna ambition gäller även parkeringen!

En parkeringsanläggning behöver kännas trygg och tillgänglig för att vara attraktiv. Konkurrenskraften ökar med genomtänkt placering av infarter, söksystemets layout och garagets läge (kampen om köpkraften-handeln i framtiden). Om parkeringsanläggningen ska gynna besöksnäringar i staden som handel, nöje och kultur bör omsättningen av parkerade bilar vara förhållandevis hög (Svensson & Hedström, 2010).

Parkeringsköp vid ny- och ombyggnad

I de fall fastighetsägaren inte kan tillgodose sitt parkeringsbehov på den egna tomten är det vanligaste sättet att lösa parkering att inrätta en gemensamhetsanläggning. Initiativ till detta kan tas av kommunen eller fastighetsägarna. Gemensamhetsanläggning passar bäst vid en samtidig lösning av parkeringsbehovet för flera fastigheter, t ex vid nyexploatering.

Vid förtätning i centrum, nybyggnad och om- och tillbyggnad, kan det vara svårt att använda sig av ovanstående lösningar. Bristen på utrymme i centrum gör att det är viktigt att skapa en effektiv parkeringslösning. I många kommuner har man därför tillämpat civilrättsliga avtal om parkeringsköp för att lösa parkeringen i stadskärnan. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren får tillgång till parkeringsplatser på annan tomt genom ett avtal med kommunen/kommunalt parkeringsbolag som anordnar parkeringen. Fördelen med parkeringsköp är att det ger möjlighet att samnyttja parkeringen i centrum.

Det finns två former av parkeringsköp: friköp och avlösen. Friköpsavtal innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen mot att kommunen eller det kommunala parkeringsbolaget åtar sig att anlägga bilplatserna. Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett visst antal år, ofta minst 25 år, förbinder sig att hyra de bilplatser som krävs för fastigheten. Ibland förbinder de sig också att bidra till anläggningskostnaden av parkeringsplatserna.

Finansiering av parkeringshus

Parkeringshus kan finansieras med följande fördelning:

- 1/3 intäkter parkeringsköp
- 1/3 intäkter förhyrda platser
- 1/3 intäkter parkeringsavgifter besökare

Kostnad för parkering

Ramböll har sammanställt ett PM avseende ”Kostnader Parkering 170329”. Detta PM beskriver förhållandet mellan parkering och kostnader. PM:et beskriver kända förutsättningar avseende parkering och kostnader i Trelleborg samt en kalkyl för kostnader och intäkter relaterat till ett nytt parkeringshus i Trelleborg.

Det är i dag mycket svårt att sätta parkeringsavgifter som täcker kostnaden för att upplåta parkering. Därför subventioneras många parkeringsplatser av kommunen i kommunala anläggningar eller finansieras av boende och hyrestagare i bostads- eller verksamhetsfastigheter. I princip är all parkering idag delvis eller helt subventionerad. Detta innebär att kostnaden för parkering fördelas ut på fastighetspriser, löner eller andra priser på ett sätt som är svårt att granska. Detta drabbar särskilt de som inte kör bil. Den som subventionerar parkeringen känner sällan till att kostnaden inkluderas i avgifter, hyror och annat. En avveckling av subventionerad bilparkering leder till ett mer hållbart och rättvist transportsystem där den som använder parkering också betalar för den.

Kostnader och intäkter för parkering kan på ett förenklat sätt delas in enligt nedan.

Kostnader:

- Markupplåtelse
- Anläggning & byggnation
- Övervakning
- Drift & underhåll
- Overhead: Administration, kommunikation och verksamhetsutveckling
- Vinst (5%)

Intäkter:

- Parkeringsköp
- Timavgifter
- Månadsavgifter
- Kommunal subventionering

I Trelleborgs centrum utreds möjligheten att anlägga flera parkeringshus vars huvudsakliga syfte är att frigöra markytor till exploatering, men också att skapa en tillgänglighet med bil till centrum etc.

Nedan följer ett typexempel för ett nytt parkeringshus i Trelleborgs centrum med beskrivning av kostnader och intäkter.

Förutsättningar och nyckeltal:

- Antal platser 150 st
- Tomtyta 2000 kvm
- Kostnad för P-köp (kr) 156 800 (3,5 pbb)
- Avgift (kr/h) 6
- Avgiftsperiod (h/dygn) vardag 9
- Avgiftsperiod (h/dygn) lördag 7
- Månadsavgift, månadskort (kr) 500
- Andel platser med p-köp 100% (150 st)
- Andel uthyrda platser (månadskort boende) 50% (75 st)
- Andel uthyrda platser (månadskort arbetstagare) 25% (38 st)
- Andel besökare (korttid) 50%

Anläggningskostnad

Markupplåtelse och byggnation är de engångskostnader som uppstår i initieringsskedet och som kan finansieras genom parkeringsköp eller subventionering av kommun eller boende/verksamma genom lokalhyra etc.

Nedan följer en kostnadsuppskattning som både baseras på beräkningar som anges i Malmö stads parkeringsnorm (2010) samt data från olika byggtreprenörer.

	BYGGKOSTNAD					Medel
	Exempel från byggtreprenörer			P-norm Malmö min	P-norm Malmö max	
Markparkering				15000	30000	22500
Enklare p-hus	100000	130000	200000	60000	150000	128000
Högre p-hus	200000	190000	290000	150000	400000	246000
Under mark	250000	270000	400000	300000	450000	334000
Under mark 2 plan				450000	750000	600000

Kostnaderna för ett nytt parkeringshus med 150 platser i Trelleborgs centrum är beräknat till ca 45 miljoner i anläggningskostnad och 6 miljoner i markkostnad. Total anläggningskostnad är därmed ca 51 miljoner kronor.

Kostnader för drift och underhåll

I många kalkyler är löpande kostnader för drift, underhåll, fastighetsskatt mm. summerat. Även overheadkostnader som löner för administrativ personal och parkeringsövervakning kan ingå. Årskostnaden för drift och underhåll baseras på exempel från både Trelleborg och Malmö.

Årskostnad för drift och underhåll är beräknad till 3000kr/plats, vilket innebär 450000 kr/år. Sett över 30 år blir detta 13,5 miljoner kronor.

Parkeringsköp

SKL beskriver civilrättsliga parkeringsköp som att kommunen mot betalning från fastighetsägaren ordnar parkering i gemensamma anläggningar och att parkeringsköp förekommer i två olika former: friköp och avlösen:

- Friköp är ett alternativ där fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till exempelvis kommunen som själv eller via sitt parkeringsbolag åtar sig att anlägga parkeringsplatser. Betalningen sker ofta omedelbart eller vid ett senare tillfälle. Det ställs inga krav på fastighetsägaren att hyra ett visst antal bilplatser.
- Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett antal år (ofta minst 25 år) förbinder sig att hyra bilplatserna och ibland även lånar ut ett belopp som motsvarar kostnaden för att anlägga bilplatser.

I Trelleborgs kommun finns beslut om att kostnaden för parkeringsköp ska vara 3,5 prisbasbelopp, vilket innebär en kostnad på 156800kr per parkeringsköp. Om 100 % av platserna i ett parkeringshus finansieras genom parkeringsköp blir årsintäkten för dessa platser 23,5 miljoner kronor.

Detta innebär att parkeringsköpen täcker ca 46 % av investeringskostnaden. Således ska ca 54 % av investeringskostnaden samt tillkommande kostnader för drift och underhåll täckas av parkeringsavgifter om parkering i anläggningen inte ska behöva subventioneras.

Parkeringsavgifter

I det exemplifierade parkeringshuset ska det finnas möjlighet att antingen betala en månadsavgift för förhyrda platser eller timavgift för besökare.

Enligt ovan nämnda förutsättningar ansätts en månadskostnad på 500 kr för förhyrda platser och en timkostnad på 6 kr per timme för besökare. 75% av platserna förutsätts vara uthyrda på månadsbasis och hälften av platserna användas för besökare tack vare samnyttjande. Det ger en intäkt på 675 000 kr för månadskort och 810 000 för timavgifter, totalt 1,485 miljoner kronor.

Slutsats

De indata som använts i beräkningen är enbart schabloner och exempel på hur kostnader och intäkter skulle kunna se ut för ett nytt parkeringshus.

Baserat på drift- och anläggningskostnad, markpriser och hur avgiftreglering och parkeringsköp ser ut över tid så subventioneras parkering i olika utsträckning. I exemplet som använts subventioneras totalkostnaden till ca 23 % sett till en avskrivningstid på 30 år. Detta motsvarar drygt 433 000 kr per år.

För att parkeringskostnaderna ska betalas av dem som använder parkeringen och inte subventioneras av kommunen eller av andra, krävs exempelvis något av följande justeringar:

- timavgiften höjs från 6 till 10 kr/h eller
- månadskostnaden höjs från 500kr till 800 kr/månad eller
- kostnaden för parkeringsköp höjs till 5pbb (224000kr).

Om istället parkeringsköp enbart genomförs för 50% av parkeringsplatserna i parkeringshuset så innebär det ett subventioneringsbehov på drygt 1 miljon per år eller dryga 500 kr per månad och plats.

Källor

Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020

Cykelplan Trelleborgs kommun 2016-2020

Ljungberg, C. och Neergaard, K. (2013). Parkering och handel-Underlag till parkeringsplan i Göteborg. Rapport 2013:22. I uppdrag av Göteborgs Stad. Trivector Traffic. Lund. Via Lundkvist, M. och Svensson, E. (2014) Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad. Lunds Tekniska högskola, Lund.

Lundkvist, M. och Svensson, E. (2014) Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad. Lunds Tekniska högskola, Lund.

Litman, T. (2006). Parking Taxes – Evaluating Options and Impacts. Victoria Transport, Policy Institute. Kanada. Via Svensson, T. och Hedström, R (2010). Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Nedstam, A. och Söderlind, J. (2015). Levande stadskärnor – Kartläggning av hot och möjligheter.

PM Ramböll Omvärldsbevakning 2016-12-14

Svensson, T. och Hedström, R (2010). Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Svensson, T och Johansson, T (2009). Strategiska utvecklingsfrågor för trafikplanering i en attraktiv innerstad – Prioritet för olika färdmedel och konsekvenser för handel. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Sveriges Kommuner och Landsting (2013). Parkering för hållbar stadsutveckling

Sveriges Kommuner och Landsting (2007). Policy för parkering – Processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen

Tyréns (2008). Parkeringsnorm.

Trivector (2013). Parkeringsstrategi Trelleborg, bil- och cykelparkering idag, 2016 och 2030. Rapport 2013:74

Trivector (2017). Kollektivtrafikanalys för Trelleborgs kommuns översiktsplan 2028.