

2014-10-13  
reviderad 2017-02-02

# Parkeringsstrategi



PM OM PARKERING I STADSUTVECKLINGSPROJEKTET

**DrottningH**



HELINGSBORG

---

## Vision Helsingborg 2035

Visionen är att Helsingborg år 2035 ska vara en skapande, pulserande, global, gemensam och balanserad stad för både människor och företag.

## Medverkande

### Delprojekt Parkering och trafik

Martin Wester, översiktsplaneavdelningen, Stadsbyggnadsförvaltningen (delprojektle-  
dare)

Martin Warmark, trafikenheten, stadsmiljöavdelningen, Stadsbyggnadsförvaltningen

Mats Åberg, Detaljplan, Stadsbyggnadsförvaltningen

Mattias Alfredsson, Miljöbyrån, Stadsledningsförvaltningen

Katarina Carlsson, Detaljplan, Stadsbyggnadsförvaltningen

Gunnar Blomé, Helsingborgshem (fr.om. Okt 2013)

Kristin Nilsson, Helsingborgshem (t.om Okt 2013)

Malin Johansson, Tyréns (Helsingborgshems representant t.om sept 2013)

### Delprojektets arbete

Rapporten är framtaget av delprojektet Trafik och parkering som är ett delprojekt till projekt Drottning H. Ett av delprojektets uppgifter har varit att ta fram en parkeringsstrategi för DrottningH som ett underlag i planeringen för området under de kommande åren. Delprojektet har arbetat aktivt med parkeringsfrågorna i projektet sedan våren 2013.

### Revidering 2016-2017

Kommunfullmäktige tog beslut om en revidering av stadens parkeringsnorm 2016-09-20 och om ny taxa för parkeringsköp 2015-10-20. Utifrån dessa beslut samt med utgångspunkten att bilnehavet ska minska eller bibehållas i Drottninghög har en revidering av parkeringsstretagin för Drottning H gjorts under 2016-2017. Ett mål är att bara bygga de p-platser som verkligen behövs.

Revideringen har också gjorts för att förtydliga hur parkeringsstrategin ska tillämpas i detaljplane och bygglovsskedena. De flesta ändringarna berör sidan 9-13 och har inneburit att dokumentet som helhet blivit 2 sidor längre. Dispositionen har också ändrats där scenarioanalyserna som var viktiga för att få fram en inriktning för parkeringsfrågorna under 2014 i revideringen istället lagts som bilagor.

Revideringen har tagits upp i Helsingborgshems ledningsgrupp den 30/1-2017 samt i Stadsbyggnadsförvaltningens "Forum" den 24/1-2017 och tas upp i Projekt Drottning H s styrgrupp den 15/2-2017 där den slutligen antas som planeringsinriktning. Dokumentet ses som "särskild utredning" enligt P-normen.



HELSINGBORG

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>Bakgrund</b>	
<b>Syfte</b>	
<b>Styrande Dokument</b>	
<b>Vad är Projekt Drottning H ?</b>	<b>6</b>
<b>Projektets mål</b>	
<b>Strategier och inriktning</b>	
<b>Trafikfrågorna i Drottning H</b>	
<b>Hur fungerar parkering i Drottninghög idag?</b>	<b>7</b>
<b>Ledstjärnor och principer för parkering</b>	<b>8</b>
<b>Tillämpning av parkeringstrategi för Drottning H</b>	<b>9</b>
<b>Lathund för tolkning av parkeringsstrategin för byggherrar och exploatörer</b>	<b>10</b>
<b>Exempel på tillämpning</b>	<b>12</b>
<hr/>	
<b>Källor</b>	<b>14</b>
<b>Bilagor</b>	<b>15</b>
<b>Val av inriktning och summering av scenario</b>	<b>16</b>
<b>Scenario för olika parkeringslösningar</b>	<b>17</b>
<b>Nuläge- Nollalternativ</b>	<b>17</b>
<b>Scenario "Business as usual"</b>	<b>18</b>
<b>Scenario "Proaktiv"</b>	<b>19</b>
<b>Scenario "Offensiv"</b>	<b>20</b>
<b>Scenario "I framkant"</b>	<b>21</b>
<b>Parkeringsmarknaden och parkeringstrender</b>	<b>22</b>
<b>Referensexempel på trygga parkeringar</b>	<b>24</b>
<b>Hur är framtidens parkeringsbehov?</b>	<b>27</b>

# Sammanfattning

## Syfte

Parkeringsstrategins syfte är att beskriva en gemensam syn och ansvarsfördelning på hur staden tillsammans med byggherrar och exploitörer ska arbeta med parkeringsfrågorna under planerings och utbyggnadsfaserna i Drottning H.

## 4 ledstjärnor

\* P-lösningar ska vara kostnads- och yteffektiva

\* Parkerings placering och utformning ska ge trygga och upplevelserika miljöer där människan står i centrum

\* P-lösningar ska bidra till en god sammanvägd tillgänglighet

\* P-lösningarna ska minska biltrafikens negativa konsekvenser

## P-lån

Byggherrar kan få gå ner i p-tal genom att göra ett p-lån på de antal platser som underskrider normen. D.v.s. betala för de platser som de inte anlägger. Efter 5 år efter inflyttning utvärderas bilinnehavet i fastigheten och om man på olika sätt uppnått ett lägre bilinnehav motsvarande de platser som de tidigare kraven pekade på kan parkeringsköpet fås tillbaka. Om bilinnehavet inte underskrider normen efter utvärdering finns handlingsfrihet för att anlägga p-hus för pengarna. Detta kräver reserverade ytor eller exempelvis möjliga påbyggnader av p-hus.

Parkeringsbehovet i Drottninghög kommer att förändras de kommande åren. Det planeras för att i framtiden få plats med dubbelt så många boende än idag. Det innebär fler bostäder och verksamheter och därmed också ett större behov av att resa.

Parkeringsstrategin berör främst bilparkering men tar också upp behovet av tillräckliga ytor för cykelparkering. Hur väl man lyckas med cykelparkering påverkar direkt behovet av bilparkering.

Idag ingår kostnaden för markparkering i hyran i Drottninghög vilket innebär att även de som idag inte har en egen bil betalar för andras parkeringsplatser. Att skapa en egen marknad för parkering och frigöra och synliggöra kostnaden för parkering är en viktig fråga som påverkar behovet av parkering.

Parkeringsstrategin kan tillämpas av byggherrar och exploitörer. Genom att i detaljplan och bygglovsskedet statsa på tillgängliga, trygga och säkra cykelparkeringar och välja mobilitetslösningar som minskar bilinnehavet och aktivt arbeta med att bibehålla ett lågt bilinnehav kan kravet på antalet parkeringsplatser reduceras.

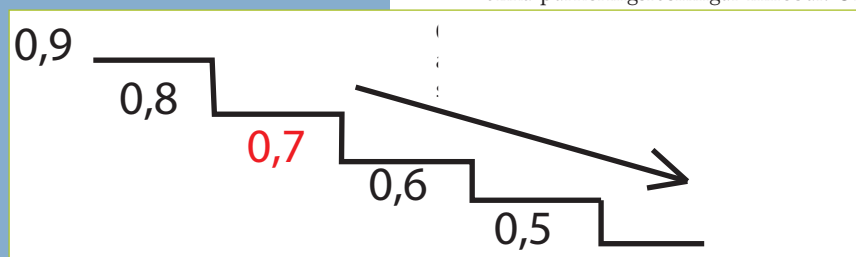
För att visa på konsekvenserna för olika parkeringslösningar har fyra olika scenario tagits fram som visar på konsekvenser ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Scenariona visar också på vilka ytor olika parkeringslösningar innebär. Ur

Scenarioanalysen blir det tydligt att det kommer att finnas behov av både mobilitetslösningar men också reservat för parkeringslösningar i flera plan, för att möjliggöra för en fördubbling av antalet bostäder.

Trender pekar på ett ändrat synsätt när det gäller val av transportmedel. Fler åker kollektivt och en mindre andel av befolkningen kommer i framtiden att äga en egen bil. Dock har det genomsnittliga bilinnehavet varit relativt konstant de senaste åren. Parkeringsstrategin för Drottning H visar på behovet av att se parkeringsfrågan i ett större sammanhang. Strategin visar på möjligheter både på hur behovet av bilparkeringar kan lösas men även hur byggherrar och exploitörer kan arbeta för att minska parkeringsbehovet genom att införa olika typer av mobilitetslösningar.

Parkeringsmarknaden kan delas in i tre segment. Parkering för besökare, arbetstagare och boende. Dessa segment påverkas olika av både pris och tidssättning av parkeringen. Besöksparkeringar är mindre känsliga för prishöjningar än parkeringar för arbetstagare. Det innebär att det med små prishöjningar för arbetsplatsparkeringar finns en stor potential att påverka färdmedelsval och trafikvolymer i städerna medan besöksparkeringar tenderar att kräva större prishöjningar för att få samma effekt. Både trender och parkeringsmarknaden och hur den fungerar finns beskrivet i bilagorna.

Det är en utmaning att bibehålla och minska Drottninghögs låga bilinnehav. Att ha ett ännu lägre bilinnehav som framtida mål kräver ett engagemang och gemensamma ansträngningar från både staden och exploitörer i det kommande arbetet.



*Parkeringstrappan för bilparkering för lägenheter. Kraven i p-normen kan underskridas men kräver en tydlig planering och bra mobilitetslösningar (i siffrorna ingår 0,1 för besök).*

# Inledning

## Bakgrund

Drottninghög ska i framtiden rymma mer än dubbelt så många boende än idag med blandad bebyggelse och fler verksamheter. Allt eftersom Drottninghög byggs ut kommer behovet av parkeringsplatser att öka. Detta ställer krav på flexibla parkeringslösningar som tillgodoser det nuvarande och framtida behovet för parkeringar i området. För att finna dessa parkeringslösningar behövs en genomtänkt och långsiktig strategi. Parkeringslösningarna ska stödja stadens övergripande vision och skapa förutsättningar för hållbara transporter.

## Syfte och mål

Parkeringsstrategins syfte är att visa hur staden tillsammans med exploitörer ska arbeta med parkeringsfrågorna under hela utbyggnadstiden. Strategin ska:

- \* tydliggöra ansvarsfördelningen mellan berörda parter.
- \* visa olika parkeringslösningar som fungerar över tid.
- \* visa hur parkeringsfrågan ska hanteras i kommande detaljplaner.

Målet är att bara bygga de parkeringsplatser som verkligen behövs så kostnads-effektivt som möjligt. Målet är också att bibehålla ett lågt bilinnehav och arbeta mot en sänkning av bilinnehavet.

## Styrande dokument

### Vision Helsingborg 2035

Helsingborgs vision 2035 beslutades av kommunfullmäktige den 21 november 2012. Här beskrivs den långsiktiga visionen för Helsingborg som den skapande, pulserande globala, gemensamma och balanserade staden. Hur parkeringsfrågorna hanteras påverkar också utvecklingen mot visionen. Parkeringslösningarna i Drottninghög ska styra i riktning mot vision 2035.

### Trafikprogram för Helsingborg

Ett nytt trafikprogram antogs av kommunfullmäktige den 21 Maj 2014 där parkeringsfrågorna har förtydligats i en egen strategi "parkering som stödjer en hållbar stad och främjar bilpooler". I trafikprogrammet nämns bl.a. följande åtgärder för parkering:

- \* Minska kravet på parkeringsplatser vid arbetsplatser.
  - \* Underlätta bilparkering vid hemmet.
  - \* Öka samutnyttjandet av parkeringsplatser.
  - \* Eftersträva mångfunktionella och yteffektiva parkeringar.
- "Behovet av parkeringsplatser ska i första hand tillgodoses i underjordiska garage eller parkeringshus så att marken utnyttjas effektivt."

Att stödja införandet av bilpool har lyfts som en viktig fråga i trafikprogrammet.

De övergripande principerna och prioriteringarna i trafikprogrammet har också använts vid framtagande av ledstjärnor för parkering i Drottning H.

### Parkeringsnorm och Parkeringspolicy

I arbetet med att ta fram trafikplanen från 2006 ingick att även ta fram en parkeringspolicy samt en parkeringsnorm dessa antogs i Kommunfullmäktige 2007.

En revidering av parkeringsnormen antogs i kommunfullmäktige 2016-09-20. En vidare omarbetning av parkeringsnormen kommer att ske efter utställningsskedet av Stadsplan 2017.

## Vad säger Lagstiftningen om Parkering?

Parkering vid nybyggnad av hus och p-anläggningar regleras i Plan- och Bygglagen (PBL). PBL (2010:900, Kap. 8., 9 §) anger bl.a. att "en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbildningen och till natur- och kulturvärdena på platsen". Tomten ska vidare ordnas så att det... "på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon".

Det är kommunen som i detaljplan kan bestämma vad som är parkering i skäligen utsträckning och vad som är i närheten av tomten (Kap. 8., 13 §). I PBL anges dock vissa prioriteringar mellan olika ytanspråk. Om tomten ska bebyggas med bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Friyta ska ordnas i första hand före parkering, om det inte finns tillräckliga utrymmen för båda.

# Vad är projekt Drottning H?

## Drottninghög

Drottninghög är ett av de bostadsområden som byggdes i Helsingborg som en del av miljonprogrammet mellan år 1967 och 1969. Idag finns det ett behov av att renovera dessa hus och samtidigt bygga nytt för att öka variationen av boendeformer. Därför skapade Helsingborgs stad och Helsingborgshem år 2011 det gemensamma projektet Drottning H.

## Projektets mål

DrottningH är projektet som ska utveckla och förändra Drottninghög under minst 20 år. Projektet är ett samarbete mellan Helsingborgs stad och Helsingborgshem. Projektet skall syfta till fysiska och sociala förbättringar i området och ska tydliggöra och stödja de övergripande målsättningar som Helsingborgs Stad fastslagit genom bland annat Boendeprogram 2007-2011 och Översiktsplan 2010. I målet ingår även att ta fram en parkeringsstrategi för området.

## Strategier och inriktning

I strategierna och inriktningen för projektet ingår att öppna upp Drottninghög och ta bort de barriärer som finns runt området idag, att koppla ihop området med resten av Helsingborg genom nya bil- och cykelvägar, bra kollektivtrafik och att förtäta området så att det i framtiden kan bo dubbelt så många på Drottninghög. Projektet ska vara ett föregångsarbete för hur utanförskapsområden kan förbättra den fysiska omgivningen de sociala förutsättningar som de boendes hälsa, trygghet, och tillit till samhället.

## Trafikfrågorna i Drottning H

Ett särskilt delprojekt "parkering och trafik" har skapats för att hantera trafikfrågorna i Drottning H projektet. Delprojektet har arbetat aktivt med trafik och parkeringsfrågorna för området sedan våren 2013 och har bl.a. anordnat studiebesök i Malmö och haft möten med återförsäljare av automatiserade parkeringsanläggningar. Dialog har skett med bilpoolsföretag och gruppen anordnade ett evenemang under "park(ing) day" den 20 september 2013 för att synliggöra bilpool som en del i stadsutvecklingsprojektet. En dialog med Helsingborgshem, detaljplaneavdelning miljöförvaltningen m.fl. parter har lett fram till gemensamma ledstjärnor för parkeringsfrågorna i projektet. Erfarenheter från delprojektets olika aktiviteter och möten under 2013 har tagits tillvara och utvecklats i denna strategi. Diskussionerna i delprojektgruppen har givit att det har funnits olika syn på möjligheterna med bl.a. parkeringshus. I de vidare diskussionerna under 2016 har helsingborgshem och stadsbyggnadsförvaltningen ställt sig positiva till större parkeringshus i utkanten av området samt att enas om att gemensamt arbeta för att minska bilberoendet och bilinnehavet i området för att möjliggöra för bra bostäder och goda boendemiljöer. För att inte låsa sig valde projektet att i ett tidigt skede utreda olika scenarier för hur parkeringarna kan lösas och vad det får för konsekvenser. Därav redovisas olika scenarier och dess konsekvenser på sidan 16-21 under bilagorna.



Figur 1. Den 20 september 2013 genomfördes "Park(ing) day" vid Drottninghögs centrum. Information spreds om projekt Drottning H och bilpool.



Figur 2. Geografisk avgränsning av Drottning H projektet

# Hur fungerar parkering i Drottninghög idag?

Bilnehavet i Drottninghög är 209 bilar per 1000 invånare (Statistikenheten 2012). Med ett invånarantal på 3082 (dec 2012) innebär det ett behov av ca 650 p-platser för boende vilket motsvarar ca 0,6 parkeringsplatser per lägenhet.

## Bilparkering

Idag finns ca 1400 parkeringsplatser i Drottninghög och ca 580 av dessa är garageplatser som hyrs ut. De sammanlagda ytor som disponeras för parkering (markplatser och garage) i området uppgår till ca 40 000 m<sup>2</sup> vilket motsvarar ca 25 Rådhusorg eller ca 5 fotbollsplaner.

## Parkering för besökare

Vid Drottninghögs centrum finns allmän besöksparkering till de verksamheter och den service som finns vid centret. Den större parkeringsytan rymmer ca 52 platser och är en avgiftsfri parkering med möjlighet att parkera i 24 timmar. Längs blåkullagatan finns 18 kantstensparkeringar reglerade till 30 minuter för snabbare besök och ärende. Det finns även kantstensparkering för boende och besökare på Rökullagatan som också används som besöksparkering till badet sommartid.

## Parkering för arbetstagare/verksamheter

Bakom Köpcentret vid Skolan och kyrkan finns ca 30 parkeringsplatser till anställda på Skolan och Kyrkan. Marken ägs delvis av staden och delvis tillhör den kyrkans fastighet. Det krävs särskilt tillstånd att stå på dessa platser.

## Parkering för boende

De större boendeparkeringarna är uppdelade i tre större områden, - Rökulla, Blåkulla och Grönkulla. I figur 10 är dessa ytor inritade med respektive färg. Det finns i alla tre områdena garageplatser som är väl uthyrda och dessa kostar 312 kr / månad medans markparkeringsplatserna ingår i hyran för de boende.

Beläggninggraden är olika där Rökullaområdet har en hög beläggingsgrad och välfyllda platser medans grönkulla och framförallt blåkulla har ett stort överskott av parkeringsplatser i förhållande till bilnehavet hos de boende.

## Cykelparkering

Cykelparkering sker idag i mindre byggnader på gårdarna. I varje byggnad finns det ett antal cykelboxar med plats för 3-4 cyklar i varje box. Ca 90% av cykelboxarna är uthyrda och de kostar 32 kr/ månad att hyra. Totalt finns det 23 byggnader med 393 cykelboxar. Det innebär att det maximalt finns plats för 1572 cyklar. Den reviderade p-normen för cykelparkering innebär 1- 2,5 platser per lägenhet beroende på storlek vilket innebär ett totalt behov av ca 2100 cykelparkeringar. Cykelboxarna är utformade med galler och kan kännas krånglig att använda eftersom flera dörrar måste öppnas innan man får ut cykeln. En del av boxarna används även till förvaring av andra saker som utemöbler redskap grillar m.m. Det finns behov av att renodla och utveckla cykelparkeringarna.



Figur 3. Det finns byggnader med cykelboxar insprängda i bebyggelsen.

Grönkullagatan: 153 boxar fördelat på 10 hus.

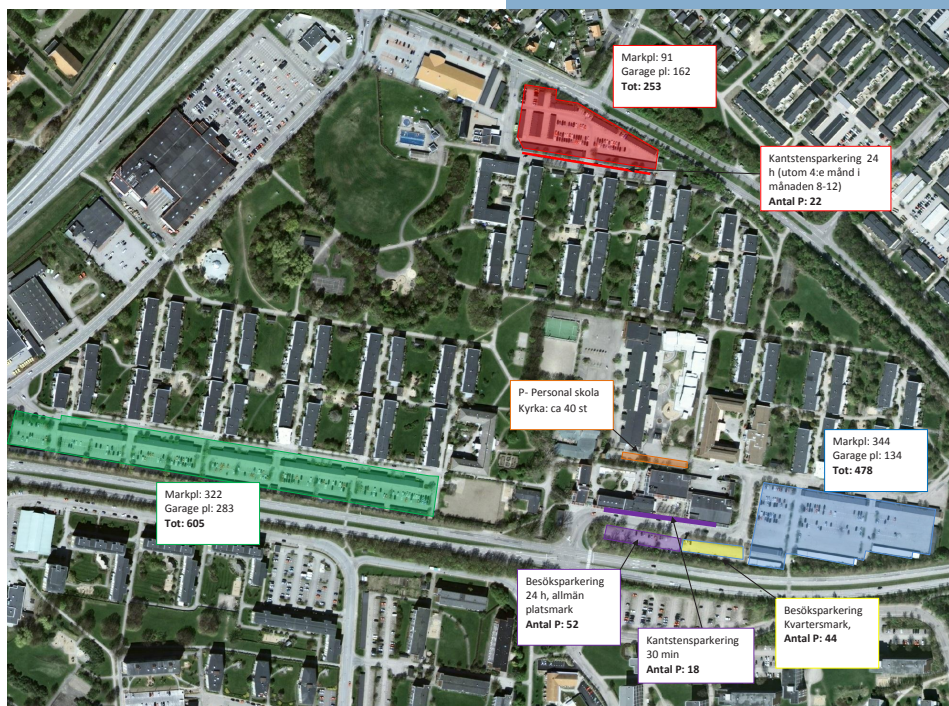
Rökullagatan: 134 boxar fördelat på 7 hus.

Blåkullagatan: 106 boxar fördelat på 6 hus

Figur 4. Fördelning av cykelboxar i området

## Boendeparkering

Område	Antal markparkeringar	Antal garageplatser	Tot platser	Total yta	Yta (m <sup>2</sup> ) per p-plats	Antal boende	Antal bilar	Beläggingsgrad
Rökulla	91	162	253	7000	28	1150	240	0,95
Blåkulla	344	134	478	13200	28	640	134	0,28
Grönkulla	322	283	605	16300	27	1290	270	0,45



Figur 5. Bilparkering på Drottninghög idag (2012).

# Ledstjärnor för parkering i Drottning H projektet

## Ledstjärnor och principer för parkering med utgångspunkt från stadens mål

Staden har övergripande mål om en hög bostadsbyggnadstakt och att Helsingborg ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt. Alla i Helsingborg ska ha möjlighet att påverka sina liv. Vi ska ha det bästa klimatet för företagsamma människor men också vara en förebild i miljö och klimatfrågor.

Trafikprogrammet för Helsingborg förklarar och beskriver strategier för trafiken för att nå en hållbar utveckling och nå upp till stadens styrande måldokument som t.ex. miljöprogrammet mm. Strategin för parkering är en av nio strategier i trafikprogrammet.

De fyra ledstjärnor som arbetats fram har haft som syfte att visa på hur parkeringsfrågorna övergripande kan hanteras i utvecklingen av Drottninghög för att stödja de stadsövergripande målen och strategierna i trafikprogrammet och vision Helsingborg 2035.

Ledstjärnorna har tagits fram som en gemensam bas och utgångspunkt och ligger till grund för tillämpningen av den föreslagna parkeringsstrategin som ska användas som stöd för de kommande detaljplanerna och byggloven i området.

## Ledstjärnor Parkering Drottning H

**P-lösningar ska vara kostnads- och yteffektiva genom att:**

- Placera och utforma parkeringsanläggningar så att största möjliga samutnyttjande av bilplatserna kan uppnås.
- Stödja flexibla och innovativa parkeringslösningar som skapar effektivitet i ytor och kostnader och sammanvägs med trygghet och liv.
- Stödja bilpooler.
- Synliggöra kostnader

**Parkerings placering och utformning ska ge trygga och upplevelserika miljöer där människan står i centrum genom att:**

- I huvudsak anordna parkering på tomtmark.
- Kringliggande gatuparkering ges en lämplig taxa och tidsreglering. Kräver succesiv övergång och flexibilitet under byggperioden.
- Arbeta aktivt för trygga och livfulla miljöer vid och omkring parkeringsanläggningar.

**P-lösningar ska bidra till en god sammanvägd tillgänglighet genom att:**

- Prioritera parkering på tomtmark för:
  1. Boende
  2. Besök/ kund
  3. Arbetsplatser.
- Prioritera parkering på gatumark för:
  1. Den rörliga trafiken
  2. Angöring och lossning
  3. Cykelparkering, handikapparkering, bilpoolsparkering
  4. Korttidsparkering för besök. Successivt införande.
- Cykelparkeringar ska vara trygga och säkra och placeras närmast mål och startpunkten.

**P-lösningar ska minska biltrafikens negativa konsekvenser genom att:**

- Boende ges möjlighet att ställa bilen hemma.
- Det ska alltid vara nära och enkelt att hitta en trygg och säker cykelparkering
- Erbjuder kollektivtrafiklösningar som alternativ/ komplement till bilparkering för nyinflyttade.

Figur 6. Ledstjärnor för parkering i Drottninghög. Dessa ledstjärnor har tagits fram och förankrats i delprojektgruppen under hösten 2013. Tanken är att de ska fungera som en övergripande viljeinriktning genom hela projektet.



# Tillämpning av parkeringsstrategi för DrottningH

Stadens parkeringsnorm reviderad av KF 2016 är utgångspunkten för bedömningen av parkeringsbehovet tillsammans med att bibehålla och minska det nuvarande bilinnehavet. Exploatörer och byggherrar som vill påverka parkeringsbehovet och därmed antalet parkeringar på olika sätt måste kunna visa konkreta lösningar och åtgärder i detaljplan och bygglovsskedet på hur man önskar påverka parkeringsbehovet. Genom att arbeta med faktorerna som beskrivs i marginalen kan det verkliga behovet av parkering påverkas.

Detta kapitel syftar till att tydliggöra på vilket sätt som nya lösningar kan tillföras och tillämpas för att uppnå mer flexibla tal för parkering. Åtgärder som syftar till att minska behovet av bilparkering ska kunna ge en realistisk minskning av behovet av antal p-platser. I detta kapitel redovisas olika exempel på lösningar som exploatörer och byggherrar kan tillämpa för att i detaljplan och bygglovsskedet kunna påverka parkeringsbehovet. I nästa kapitel visas en "trappa" med olika parkeringstal och exempel på vilka åtgärder som kan ge en reduktion av parkeringsbehovet både för boendeparkering och arbetsplatsparkering.

## Krav på parkering

Utgångspunkten är att behovet av parkering ska lösas inom fastigheten. Det är byggherren som ska visa på hur parkeringsbehovet ska lösas. I detaljplaneskedet bedöms möjligheten att lösa parkeringsbehovet i stort. I bygglovsskedet sker den slutliga bedömningen.

Om parkeringsbehovet inte ryms inom fastigheten kan parkeringsköp tillämpas. Det behöver då finnas reserverat utrymme i detaljplan i nära anslutning till fastigheten för att möjliggöra parkeringslösningar utanför fastigheten.

Om p-norm för lägenheter ska underskridas behöver byggherren införa mobilitetslösningar.

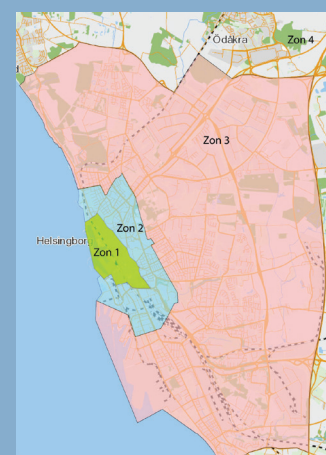
Det vi valt att kalla "parkeringslån" är ett parkeringsköp som kan betalas tillbaka med vissa förutsättningar uppfylls. Tanken är att parkeringsbehovet räknas ner men att parkeringsköp tillämpas på den del som understiger 0,6 p-platser (exklusive 0,1 för besöks p). En utvärdering görs 5 år efter inflyttningsdagen och om bilinnehavet i fastigheten då motsvarar det parkeringsbehov som bedömdes fås parkeringsköpet tillbaka. Uppfyller byggherren inte kravet behåller staden beloppet för p-köp till t.ex. att bygga p-hus för. Denna lösning har inte tillämpats tidigare och avtal kring en sådan lösning behöver undersökas närmre.

I varje fall där normen underskrids krävs en särskild utredning av exploatören/byggherren för att visa hur stora korrigeringar av behovstalen som behöver göras. Besöksparkering måste anordnas så att den blir allmänt tillgänglig.

Redan i detaljplanearbetet måste behovet klargöras i samarbete mellan byggherren och kommunen. Större engagemang leder dock till bättre kunskap i ett tidigt skede, vilket underlättar bygglovsprocessen.

Faktorer som påverkar det verkliga bilparkeringsbehovet:

- \* Prissättning, kostnader för parkeringen
- \* Bilinnehav i området
- \* Möjlighet till samutnyttjande
- \* Tidsreglering
- \* Tillgång till närbelägen parkering på allmän platsmark och hur denna är tids och prisreglerad
- \* Tillgång till mobilitetslösningar och färdmedel såsom kollektivtrafik och cykel
- \* Tillgång till trygga och säkra cykelparkeringar



Figur 7. Zonerna i den reviderade parkeringsnormen 2016

PARKERINGSNORM FÖR BILBOSTÄDER	Antal P-platser/bostadsenhet								AVDRAG DROTTNINGHÖG
	Zon 1		Zon 2		Zon 3		Zon 4		
	Boende	Besökande	Boende	Besökande	Boende	Besökande	Boende	Besökande	
Enbostadshus	2	-	2	-	2	-	2	-	-
Två- och flerbostadshus									
max 35 kvm	0,1	-	0,2	-	0,2	-	0,2	-	-0,1
max 65 kvm	0,3	0,1	0,4	0,1	0,45	0,1	0,6	0,1	-0,1
max 120 kvm	0,6	0,1	0,75	0,1	0,85	0,1	1,05	0,1	-0,15
> 120 kvm	0,75	0,1	0,9	0,1	1,05	0,1	1,2	0,1	-0,15
Gruppbygg 1-4 rok	1,3	-	1,3	-	1,3	-	1,3	-	-
Gruppbygg 5 rok	1,5	-	1,5	-	1,5	-	1,5	-	-

Figur 8. P-norm för bostäder. Drottninghög ligger i zon 3 men för Drottninghög tillämpas siffrorna i kolumnen zon 2 på grund av kollektivtrafknära läge. För att p-normen ska motivera målet att bibehålla det låga bilinnehavet görs avdrag enligt kolumnen "Avdrag" som är framräknade utifrån nuvarande parkeringsbehov.

PARKERINGSNORM FÖR BILVERKSAMHETER	Antal p-platser/1000 kvm BTA (för hotell gäller antal platser/rum)							
	Zon 1		Zon 2		Zon 3		Zon 4	
	Sysselsatta	Besökande	Sysselsatta	Besökande	Sysselsatta	Besökande	Sysselsatta	Besökande
Kontor	7		9,5	2	12	2,5	15	2,5
Hotell	-	0,2/rum	-	0,3/rum	-	0,45/rum	-	0,6/rum
Industri/lager	3	-	4,5	-	10	-	12	-
Handel	2,5	19	3	20	4	22	5	24
Förskola		3		5		5		5
Grundskola		3		4		5		5
Gymnasium		3		3		5		5

Figur 9. P-norm för verksamheter. Drottninghög ligger i zon 3. Vid införande av mobilitetslösningar såsom bilpool eller duschmöjligheter kan zon 2 eller 1 tillämpas beroende på omfattningen av lösningarna.

# Lathund för tolkning av parkeringsstrategin för Byggherrar och exploatörer

## Exempel på mobilitetslösningar:

- \* Bilpool
- \* Säkra cykelförråd/garage i nära anslutning till entréer.
- \* Lastcykelpool
- \* Informationslösningar för Samåkning och kollektivtrafikresor
- \* Låncykelsystem
- \* Intelligent leveranskåp för hemleveranser
- \* Rabatterad hemkörning av varor/leveranscheckar
- \* Rabatterade kollektivtrafikkort
- \* Dusch och ombytesmöjligheter på arbetsplatser för att gynna arbetspendling med cykel.

## Exempel på åtgärder som kompletterar mobilitetstjänster:

- \* Samutnyttjande av p-platser mellan olika verksamheter (dagtid, kvällar och helger)
- \* Parkeringsköp
- \* Parkeringsreservat i detaljplan, för att skjuta fram kostnader för bilparkering och därmed kunna genomföra byggande av bostäder som annars hade haft tveksam lönsamhet

## Boendeparkering i flerbostadshus

Drottninghög har ett av Helsingborgs lägsta bilinnehav idag och målet är att bibehålla och arbeta mot att ytterligare minska bilinnehavet. Att synliggöra kostnader för parkering och ta ut en avgift för de som använder parkeringar är en effektiv åtgärd för att minska eller bibehålla ett lågt bilinnehav. Ett snitt för antal parkeringsplatser som behövs idag innebär 0,58 bilplatser per lägenhet för boende i flerbostadshus med ett tillägg på 0,1 bilplatser för besökare. Snittet kan ses som en vägledning i en tidig bedömning av parkeringsbehovet. En tidig planering där behoven för parkering ses över ger en möjlighet att hitta lösningar där man hamnar under snittet.



Figur 10. Trappa som beskriver hur byggherrar och exploatörer med olika åtgärder kan minska behovet av parkering. I parkeringstalen ovan ingår 0,1 p-platser för besökare. Snittberäkningen kan tillämpas som vägledning i tidiga skeden om man inte ännu vet lägenheternas storlek.

I bygglovsskedet behöver mobilitetslösningarna formaliseras för att möjliggöra en reduktion av kravet på parkeringsplatser. De delar som tydligast pekas ut i den reviderade parkeringsnormen 2016 är bilpool och förstärkt standard på cykelparkering. Projekt Drottning H ska utmana och gå steget längre och ge extra incitament till bilpool och därför ges 25% reduktion av antalet p-platser om bilpool införs (Enligt p-normen är det 15%). Om det finns blandade typer av verksamheter där parkering kan användas för olika ändamål vid olika tidpunkter kan även samutnyttjande göra att behovet av parkering minskar detta ska isåfall beräknas och bedömmas.

För bilpool ska avtal om medlemskap i bilpool för nyinflyttade redovisas enligt "parkeringsnorm 2016". De för brukarna bästa bilparkeringsplatserna inom fastigheten ska reserveras för bilpoolsbilarna. Medlemskapet knyts till lägenheten.

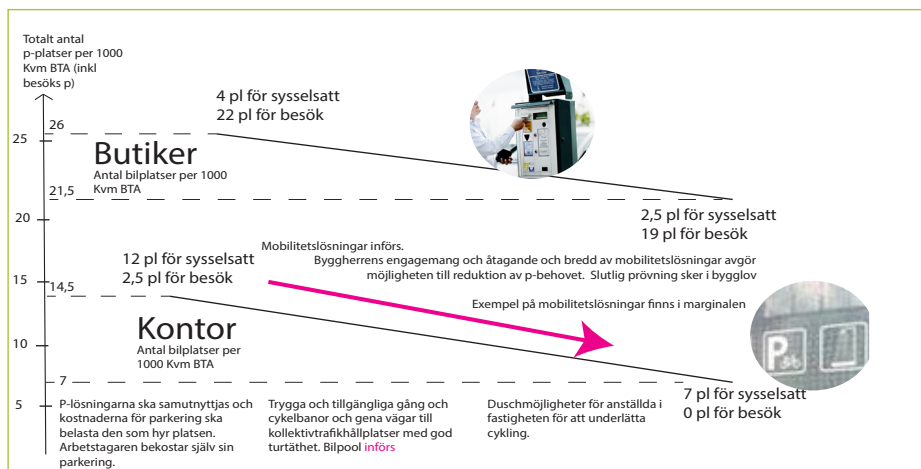
Kraven på förstärkt cykelparkering finns beskrivet i "parkeringsnorm för cykel och bil 2016".

## P-köp

Om det inte finns utrymme att lösa parkeringsplatserna inom fastigheten finns möjlighet att genom avtal med Helsingborgshem köpa in sig i anläggningar som ligger eller kommer uppföras i närområdet. Avtal behöver isåfall visas upp i bygglovsskedet.

## Arbetsplatsparkering

För kontor gäller 12 bilplatser per 1000 kvm BTA för sysselsatta och 2,5 bilplatser för besökare. Genom att införa åtgärder kan dessa parkeringstal reduceras ner till vad som gäller för Zon 1 beroende på vilka åtgärder som väljs. Det samma gäller för butiker, dock är reduktionen mindre eftersom den stora andelen parkering till butik är besöksparkering. I bygglovsskedet behöver man visa konkreta åtgärder för att minska parkeringsbehovet såsom att bygga trygga säkra cykelparkeringar eller att medlemskap i bilpool för anställda på kontor ska tillämpas. Här behövs avtal med bilpoolsföretag och tydliga intentioner kring andra mobilitetslösningar som måste redovisas och godkännas.



Figur 11. Trappa som beskriver hur byggherrar och exploitörer med olika åtgärder kan minska behovet av parkering för verksamheter.

## Cykelparkeringsnorm

Det finns i den reviderade parkeringsnormen även krav på cykelparkeringar som ska tillämpas.

PARKERINGSNORM FÖR CYKEL- BOSTÄDER	Antal cykelplatser/bostadsenhet			
	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Två- och flerbostadshus				
max 35 kvm	1	1	1	1
max 65 kvm	1,5	1,5	1,5	1,5
max 120 kvm	2	2	2	2
> 120 kvm	2,5	2,5	2,5	2,5

PARKERINGSNORM FÖR CYKEL- VERKSAMHETER	Antal cykelplatser/1000 kvm BTA			
	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Kontor	20	20	18	18
Hotell	4	4	4	4
Industri/Lager	6	6	4,5	4,5
Förskola	22	22	20	20
Grundskola	30 – 70	30 – 70	30 – 70	30 – 70
Gymnasium	60 – 80	60 – 80	60 – 80	60 – 80

Figur 12. Cykelparkeringsnorm för bostäder och verksamheter.

## Parkeringsnorm för Skola

Det finns i den reviderade parkeringsnormen även framtaget en bedömning av parkeringsefterfrågan för bil och cykel i samband med nybyggnation av grundskolor och förskolor som beskrivs i tabellerna i figur 9 och 12. Drottninghög ligger i Zon 3. En jämförelse har gjorts med parkeringsefterfrågan på den befintliga skolan och bedömningen är att den fungerar bra som utgångspunkt.

## Vad krävs för att få reducering av p-talet?

\* Bilpool - 25% reduktion av antalet p-platser

\* Förstärkt standard på cykelparkeringar reduktion med 2 bilplatser per 20 cykelplatser.

Nedan angivna mobilitetslösningar kan också ge reduktion. Genom samarbete med Stadsbyggnadsförvaltningen kan test och utvärdering av dessa mobilitetslösningar göras. Finansiering kan ske genom olika typer av bidrag eller genom att man i samverkan ger reduktion på antalet p-platser. Hur stor reduktion får bedömmas i varje fall och lösas i en gemensam diskussion:

\* Lastcykelpool

\* Informationslösningar för Samåkning och kollektivtrafikresor

\* Lånecykelsystem

\* Intelligent leveranskåp för hemleveranser

\* Rabatterad hemkörning av varor/leveranscheckar

\* Rabatterade kollektivtrafikkort

\* Dusch och ombytesmöjligheter på arbetsplatser för att gynna arbetspendling med cykel.

## Samnyttjande kan ske om följande punkter är uppfyllda:

- Området har en blandning av funktioner som t.ex. bostäder, kontor, eller olika typer av service.
- Anspråken på platsen sker vid olika tidpunkter.
- Parkeringsanläggningen är relativt stor. Beräkningar av samnyttjande kan bara göras för anläggningar med 50 eller fler bilplatser.
- Platserna får inte reserveras för en specifik användare.

## Samnyttjande

Bil, cykel och MC/moped platser som kan användas för olika ändamål vid olika tider ger en effektivare markanvändning än platser som reserveras för särskilt ändamål. Ett sådant samnyttjande förutsätter att bilplatserna är öppna för flera olika ändamål. En lösning som möjliggör samnyttjande ger företagsekonomiska, stadsbyggnadsmässiga och samhällsekonomiska vinster. Samnyttjande utgör också ett incitament för att uppnå en mer funktionsblandad stad. Vid beräkning av samnyttjande görs en bedömning av beläggningsgraden för olika verksamheter vid olika tidpunkter. För att få en korrekt bedömning bör den bygga på så lokal information som möjligt. I dagsläget finns ingen studie av beläggningsgraden för olika verksamheter och bostäder i Helsingborg eller i Drottninghög. Det behöver därför först göras en lokal beläggningsstudie. Som utgångspunkt i tidigt skede kan man använda beläggningsfakta från Malmö stads P-norm. Samnyttjandet kan aldrig resultera i ett behov som understiger behovet för en enskild kategori.

Kategori	Beläggning i procent			
	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
<b>Bostäder</b>				
Boende	55-75	55	50	80-90
Besökande	30	70	40	50
Kontor	60-80	20	10	10
Butiker	40	80-90	100	-
Industrier	60-80	10	5	10
Skolor	90	10	5	-
Hotell	50	50	30	80
Restauranger	75	40	60	-

Figur 13. Siffror som kan tillämpas vid beräkning av samnyttjande i Drottninghög i tidiga skeden. För att få en korrekt bedömning behövs en lokal beläggningsstudie göras. Kraven i marginalen måste dock först uppfyllas.

## Exempel på tillämpning

### Exempel på tillämpning av parkeringsstrategin

Nedan beskrivs hur parkeringsstrategin skulle kunna tillämpas med ett exempel. Beräkningarna utgår från tabellerna på sid 9-11. Utgångspunkten är ett exempel på ett verkligt projekt som innebär ett bostadshus med 60 lägenheter och två lokaler i botenplan fördelade enligt följande: 30 st 2 RoK á 59 m<sup>2</sup>, 20 st 3 RoK á 64 m<sup>2</sup>, 10 st 4 RoK á 90 m<sup>2</sup>, 2 lokaler för handel- totalt 200 m<sup>2</sup>

#### Bilparkering:

För bostäderna utgår vi från den p-norm som beräknats fram utifrån dagens behov av parkering (figur 14 till vänster). Beräkningen av verksamheter sker enligt figur 9.

Behov antal p-platser bostäder:  $50 * (0,4) + 10*(0,7) = 27$  st

Behov av p-platser för handel:  $22+4$  för 1000 BTA ger  $26* 200/1000 = 5$  platser

Totalt behov av antal bilparkeringsplatser: 32 st

#### Cykelparkering:

Behov av antal cykelparkeringsplatser bostäder:  $50*1,5 + 10*2= 95$

Behov av antal cykelparkeringsplatser handel: I den reviderade p-normen från 2016 finns inga siffror vad gäller cykelparkering för handel därför tillämpas exempel från Malmö vilket i deras zon 2 redovisar 4,5 platser föranställda och 18 för besökare per 1000 kvm BTA detta ger:  $4,5+18*200/1000 = 5$

Totalt antal cykelparkeringar : 100 st

PARKERINGSNORM FÖR BIL I DROTTNINGHÖG	Antal P-platser/bostadsenhet		
	Boende	Besökande	Totalt
<b>BOSTÄDER</b>			
Enbostadshus	2	-	<b>2</b>
<b>Två- och flerbostadshus</b>			
max 35 kvm	0,1	-	<b>0,1</b>
max 65 kvm	0,3	0,1	<b>0,4</b>
max 120 kvm	0,6	0,1	<b>0,7</b>
> 120 kvm	0,75	0,1	<b>0,85</b>
Gruppbygg 1-4 rok	1,3	-	<b>1,3</b>
Gruppbygg 5 rok	1,5	-	<b>1,5</b>

Figur 14. P-norm för bostäder tillämpningsbar i Drottninghög med gjorda avdrag från figur 8.

### Mobilitetslösningar:

Genom att införa bilpool och en förstärkt standard på cykelparkeringar kan behoven för bilparkering minskas ytterligare. I detta exempel inför man bilpool och bygger ett tryggt och säkert cykelgarage i markplan med nära anslutning till entréerna. Ett avtal sluts med ett bilpoolsföretag som visar på att de som flyttar in i de nya lägenheterna får ett gratis medlemskap i en bilpool under 5 år och 2 parkeringsplatser med bästa läget reserveras för bilpool enligt parkeringsstrategin.

En bilpoolsbil för max 40 lägenheter innebär att det behövs plats för minst två bilpoolsbilar. En reduktion av antalet parkeringar för bostäder kan ske med 25% enligt p-strategin för Drottninghög. Ett cykelgarage för 20 cyklar anläggs i markplan nära entréerna.

Reduktion parkering bostäder vid införande av bilpool:  $27 \cdot 0,25 = 7$  platser.

Reduktion parkering bostäder vid införande av förstärkt standard på cykelparkering: 2 platser.

### Reduktion verksamheter:

För verksamheter anger p-strategin för Drottning H att zon 2 eller 1 kan tillämpas beroende på bredden av åtgärderna och byggherrens engagemang. Kan man t.ex. visa upp att det finns utrymme för duschmöjlighet för anställda i butikerna och bra cykelparkeringar samt att verksamheterna avser använda bilpool kan zon 1 tillämpas. I så fall blir behovet i detta fall:

Handel Zon 1 :  $(19+2,5) \cdot 200/1000 = 4$

Med föreslagna mobilitetsåtgärder kan antalet bilparkeringar bli:

$27-7-2+4 = 22$  platser.

Det behövs även två parkeringar reserverade för bilpoolsbilar vilket ger ett behov av totalt **24 bilparkeringsplatser**.

### Samnyttjande av bilplatser

Exemplet som påbörjades på förra sidan är inte tillämpningsbart för samnyttjande då det innebär ett totalt behov som understiger 50 p-platser.

För att visa hur samnyttjande kan tillämpas använder vi ett annat exempel. Förutsättningen är att parkering kommer att ske i gemensam anläggning. Projektet består av 150 lägenheter (på mellan 65-120 kvm) samt 1500 kvm butiksyta och 2000 kvm kontorsyta. Det krävs utan samnyttjande 181 p-platser. Med samnyttjande i anläggningen krävs bara 132 bilplatser, vilket motsvarar en minskning med ca 27%.

samnyttjande	p-norm	p-behov brutto	beläggning olika tidsintervall							
			vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt	
Kategori			%	antal	%	antal	%	antal	%	antal
Bostäder(150 lgh)	0,65	98	75%	73	55%	54	50%	49	90%	88
Besökande(150 lgh)	0,1	15	30%	5	70%	11	40%	6	50%	8
<b>Kontor 2000 kvm</b>										
anställda och besökare	14,5/1000 kvm BTA	29	80%	23	2%	1	10%	3	10%	3
<b>Butiker 1500</b>										
anställda och besökare	26/1000 kvm BTA	39	40%	31	90%	4	100%	2		0
Industrier			80%	0	10%	0	5%	0	10%	0
Skolor			90%	0	10%	0	5%	0		0
Hotell			5%	0	50%	0	30%	0	80%	0
Restaurang			75%	0	40%	0	60%	0		0
<b>Summa:</b>		<b>181</b>		<b>132</b>		69		60		98

Figur 15. Exempel på samnyttjandeberäkning av bilplatser. Samnyttjande resulterar i detta fall i en minskning av bilplatsbehovet med 49 bilplatser.

## Källförteckning

Parkeringspolicy för Helsingborgs stad, 2007

Parkeringsnorm för Helsingborgs stad, 2007

Trafikprogram för Helsingborg, 2014

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, sept 2010

Parkering politik åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, VTI-notat 23-2010, Tomas Svensson, Ragnar Hedström

Parkering i täta attraktiva städer- Dags för nytt synsätt , Trafikverket maj 2013, Elin Sandberg, Pelle Envall.

Marknadsurbanismen, Vad händer när staden blir norm? Clubrapport november 2012, Cairos Future, Pernilla Jonsson m.fl , sid 14-15

Trend- och omvärldsanalys planeringsförutsättningar 2015, vad möter vi på vägen mot Helsingborg 2035? , Helsingborgs stad 2013, Linda Fastén m.fl.

Innovativ parkering. [www.innpark.se](http://www.innpark.se)

Planera klimatsmart, fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan, Magdalena Hedman, Fojab arkitekter, Region Skåne 2014

Parkeringslexikon, Carl-Henrik Henriksson, Örebro 1990

Gårdsutveckling i miljonprogramsområden, Boverket November 2008

[www.skylineparking.com](http://www.skylineparking.com)

## Bilageförteckning

<b>Val av inriktning och summering av scenario</b>	<b>16</b>
<b>Scenario för olika parkeringslösningar</b>	<b>17</b>
<b>Nuläge</b>	<b>17</b>
<b>Scenario ”buisness as usual”</b>	<b>18</b>
<b>Scenario ”Proaktiv”</b>	<b>19</b>
<b>Scenario ”Offensiv”</b>	<b>20</b>
<b>Scenario ” I framkant”</b>	<b>21</b>
<b>Parkeringsmarknaden och parkeringstrender</b>	<b>22</b>
<b>Referensexempel på trygga parkeringar</b>	<b>24</b>
<b>Hur är framtidens parkeringsbehov?</b>	<b>27</b>

# Val av inriktning och summering av scenario

## Val av inriktning

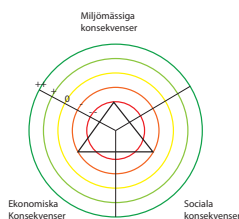
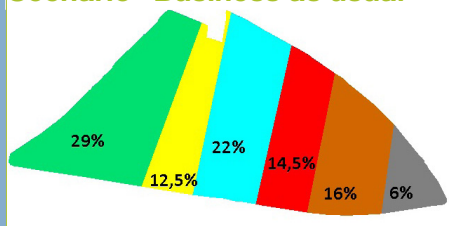
I kommande kapitel beskrivs fyra scenario som arbetats fram med olika sätt att lösa parkeringsfrågorna på och vad det innebär för konsekvenser på ytbehovet och markanvändningen i Drottninghög, men också vad det innebär socialt, miljömässigt och ekonomiskt. En gemensam inriktning för det fortsatta arbetet med Drottninghög blir att arbeta mot Scenario "I framkant" eftersom det ger ett effektivare markutnyttjande och positiva effekter på miljö, ekonomi och socialt på lång sikt. Att välja denna inriktning innebär dock ett stort engagemang från alla parter som bl.a. innebär att införa mobilitetslösningar med bilpool och bra och säkra cykelparkeringar, men det behövs också reserveras ytor för parkeringslösningar i flera plan. Staden har ett stort ansvar tillsammans med regionen med att utveckla och förbättra kollektivtrafiken och gång och cykelnätet. Genom att arbeta mot scenario "i framkant" ökar valmöjligheterna för enskilda att själva välja hur de ska använda sina pengar för sina resor, det skapar också fler nya resmöjligheter.

## Sammanfattning av scenario

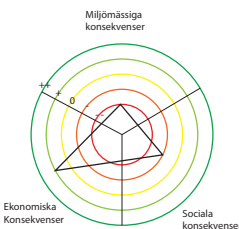
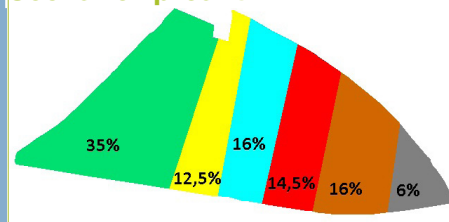
De scenario som beskrivs mer ingående på kommande sidor 12-16 innebär olika konsekvenser dels för markanvändningen men också för de tre hållbarhetsmålen socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Nedan summeras konsekvenserna för de fyra prövade

scenarioerna där kartbilderna med olika färger beskriver hur grönytornas andel av hela Drottninghög påverkas av valet av parkeringslösning och där värderosen till höger värderar positiva och negativa konsekvenser för hållbarhetsaspekterna utifrån de val som gjorts för parkering i de olika scenarierna.

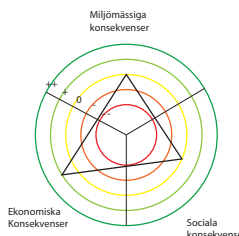
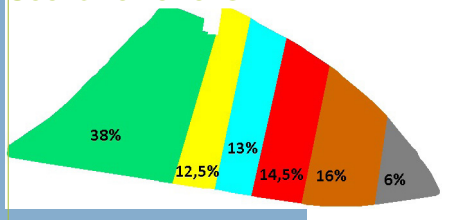
### Scenario "Business as usual"



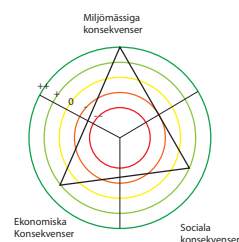
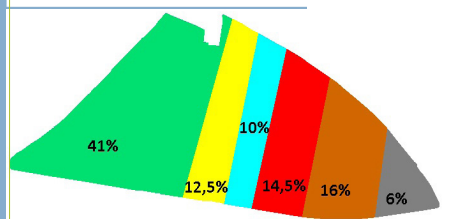
### Scenario "proaktiv"



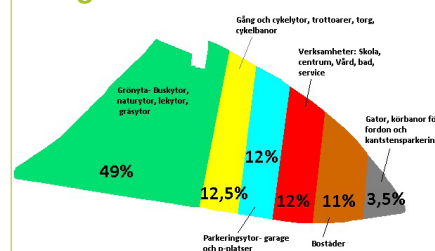
### Scenario "offensiv"



### Scenario "I framkant"



### Nuläge



### Förklaring

- = Grönnytor, busklytor, naturtytor, lektytor och gräsytor
- = Gång och cykelytor, trottoarer, torg, cykelbanor
- = Parkeringsytor- garage och parkeringsplatser
- = Verksamheter, skola, vård, centrum, bad , service
- = Bostäder
- = Gator, körbanor för fordon och kantstansparkering

Figur 16. Möjliga placeringar för parkeringsanläggningar.



# Scenario för olika parkeringslösningar

I diskussionerna som skett i delprojektet har frågan om framförallt parkeringshus men även andra lösningar för parkeringar såsom parkeringsreservat, bilpool och parkeringsköp varit en fråga som varit svår att hitta en gemensam ställning kring. För att hitta rätt parkeringslösningar och inte i för tidiga skeden låsa sig vid vissa lösningar bestämdes att scenarier för olika parkeringslösningar tas fram och konsekvensbeskrivs. Utifrån dessa väljs sedan en strategi för hur man går vidare. Detta kapitel beskriver 4 olika scenarier för olika parkeringslösningar och vad dessa ger för konsekvenser. Särskild vikt har lagts vid markanvändning och ytanspråk för de olika lösningarna.

Gemensamt för alla scenarier har varit projektets övergripande mål om att fördubbla antalet bostäder och att utveckla nya verksamheter. Att en ny superbusslinje utvecklas längs Vasatorpsvägen är också en gemensam förutsättning i alla scenarier. Generaliseringar av boendetyper och verksamheters innehåll har gjorts för att kunna bedömma ett parkeringsbehov men är lika i alla scenarier så de går att jämföra. För att få en bild och jämföra med hur det ser ut idag eller om ingenting görs har ett nollalternativ - nuläge också tagits fram. I konsekvensbeskrivningen efter varje scenario jämförs varje scenario med nuläget.

## Nuläge- Nollalternativ

Idag har området ca 45000 kvm parkeringsytor vilket motsvarar ca 12% av områdets yta. Majoriteten av parkeringsplatserna är bostadsparkeringar (ca 760 markparkeringar och 580 garageplatser). För bostäderna innebär detta att det finns 1,2 p-platser per lägenhet. Det ingår idag ca 1 markparkeringsplats per lägenhet som ingår i hyran. Boendeparkeringarna har en låg beläggningsgrad (ca 50%). 49% av områdets totala yta består av grönytor av skilda slag, här inräknas

buskytor, naturytor, lekytor och gräsytor ca hälften av dessa sköts av Stadsbyggnadsförvaltningen och andra hälften sköter Helsingborgshem. 13% av ytan består av gångbanor, cykelbanor, gårdar, torgytter mm och 4% är körbanor. I ytorna för verksamheter som är ca 12% ingår skolan, centrumfunktionerna, badet och vårdinrättningar och annan service. Bostäderna upptar ca 11% av områdets yta.

## Antagande av ytor

I beräkningar som gjorts för ytbehoven i de olika scenarierna har vissa antagande gjorts. För att kunna bedöma parkeringslösningarnas påverkan på ytbehovet har ytor för bostäder, verksamheter, gator, GC vägar bedömts vara det samma i alla scenarierna.

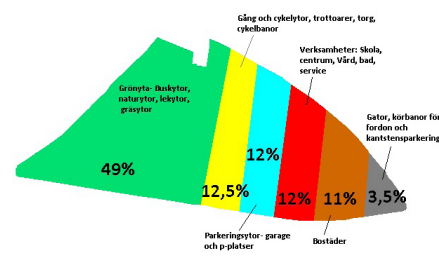
För bostäder antas att ytan i scenarierna bli 1,5 gånger dagens yta. Antagandet bygger på en bedömning att de tillkommande bostäderna byggs med dubbla antalet våningar jmf med idag.

För verksamheter bedöms det tillkomma 1,25 gånger dagens yta och att det blir en mix av 50% kontor och 50% butiker. Det innebär ett tillskott på ca 10 000 kvm jämfört med nuläget.

Utifrån planprogrammet och beslut om nya kopplingar har bedömningen av tillkommande ytor för gator bedömts vara ca 8900 kvm. Ytor för gång och cykelvägar (torgytter mm) inom området bedöms motsvara nuläget i Scenarierna.

Alla dessa ovan nämnda parametrar antas vara lika i alla scenarierna. Det som varierar mellan scenarierna är ytan för parkering och hur det påverkar grönytorerna. I verkligheten

## Nuläge- nollalternativ



Figur 17. Markanvändning i Drottninghög idag - Nuläge- nollalternativ

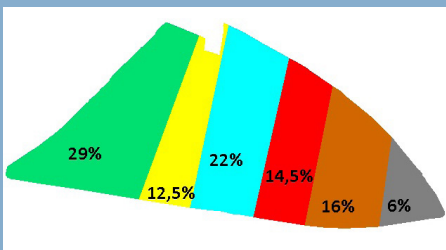
## Förklaring

- Grönytor, buskytor, naturytor, lekytor och gräsytor
- Gång och cykelytor, trottoarer, torg, cykelbanor
- Parkeringsytor- garage och parkeringsplatser
- Verksamheter, skola, vård, centrum, bad, service
- Bostäder
- Gator, körbanor för fordon och kantstensparkering

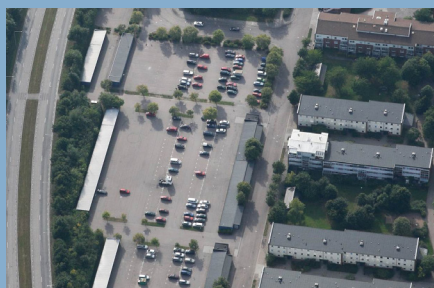
## Scenarios

Alla scenarier innebär en minskning av grönytan jämfört med idag. För att klara av att tillskapa nya bostäder och verksamheter behöver en viss andel grönytor användas. Scenarierna visar olika nivåer av detta beroende på hur parkeringsfrågorna löses. Om man vill bibehålla samma andel grönytor som idag och nå målen med en fördubbling av antal bostäder kan endast 2% av ytan (ca 6000 kvm) användas till parkering. Det skulle innebära ett behov av att all parkering löses i ett antal p-hus med ca 8 våningar eller en ytterligare sänkning av p-normen utöver de scenarier som föreslås.

## Scenario "Business as usual"



Figur 18. Markanvändning i Drottninghög för Scenario "business as usual". Scenariot innebär i stort sätt att parkeringsfrågorna hanteras som de gör idag. Detta medför en ökning av antalet hårdgjorda parkeringsytor till 22% av områdets yta och en minskning av grönytor till 29% av områdets yta.



kan det givetvis bli så att ju yteffektiva parkeringslösningar som väljs desto mer yta blir över för annat vilket i sin tur kan leda till mer exploatering men eftersom mer bostadsytor i sin tur åter påverkar ytbehovet för parkering har dessa effekter inte tagits i beaktande när scenarierna tagits fram.

### Scenario "Business as usual"

Detta Scenario bygger på principen att alla lägenheter ska ha tillgång till en markparkeringsplats med ett tillägg på 0,1 plats per besökare. Det innebär en p-norm på 1,1 per lägenhet. För verksamheter tillämpas dagens parkeringsnorm med den antagna mixen av 50% kontor och 50% butiksytta. För kontor gäller då 19 p-platser per 1000 BTA för arbetstagarer samt 3,5 pl/ 1000 BTA för besökare och för butik gäller 6 pl/1000 BTA för anställda och 24 pl /1000 BTA för besökare. Utgångspunkten är hur parkeringslösningen fungerar idag.

- All bilparkering sker i markplan.
- Cykelparkering sker som idag i mindre hus med cykelboxar.
- Parkeringsplatserna för boende ingår i hyran.

### Konsekvenser

Scenariot innebär ca 3200 parkeringsplatser vilket ger en yta på ca 80 000 kvadratmeter. Detta motsvarar ca 50 Rådhusorg eller 10 fotbollsplaner. Parkeringssytorna upptar 22% av Drottninghögs totala yta vilket gör att grönytor behöver minskas med ca 7 hektar till 23% av ytan.

### Ekonomiska

+ Investeringskostnaden för anläggande av markparkeringar är relativt låg (ca 15000 per bilplats)

- Möjligheten för boende att kunna påverka sin ekonomi är låg då personer som inte äger bil tvingas subventionera bilägarnas platser genom hyran.

- Risk för en överetablering av parkeringsplatser.

### Miljömässiga

- Stora minskningar av grönytor ger minskade förutsättningar för biologisk mångfald, fler hårdgjorda parkeringsytor innebär också problem med dagvattenfördröjning och risker för översvämningar.

- En utökning av parkeringssytorna och minskning av grönytor medför ökade risker för föroreningar av grundvatten och minskad möjlighet till rening av luft och vatten.

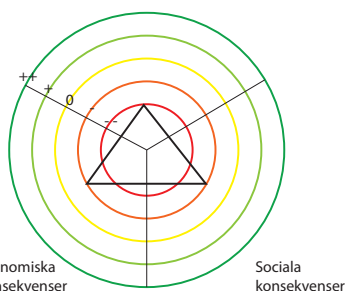
+ Nya och bättre bussförbindelser bra och cykelmöjligheter är positivt, men står bilen parkerad på väg till hållplatsen och cykeln står en bit bort i cykelboxen och det är kallt och regnar väljer många att köra bil istället för att gå, cykla eller ta kollektivtrafiken trots att dessa möjligheter finns.

- Med ett stort utbud av verksamhetsparkeringar kommer många att välja att ta bilen till arbetet i Drottninghög vilket leder till ökad biltörning med högre bullernivåer och större utsläpp som följd.

### Sociala

- Stora minskningar av grönytor innebär sämre förutsättningar för rekreation och möjlighet för barn att röra sig. Minskade förutsättningar för en god och grön närmiljö och rekreation minskar hälsan.

### Miljömässiga konsekvenser



## Scenario "Proaktiv"

Scenariot bygger på att dagens p-norm för kollektivtrafiknära läge tillämpas för bostäder vilket innebär en p-norm på 0,6 bilplatser per lägenhet med ett tillägg för besökare på 0,1 platser per lägenhet. Scenariot innebär också att det inte kan ingå en parkeringsplats per lägenhet i hyran. Det innebär att man måste börja ta betalt för parkeringarna särskilt och att det kan skapas en egen marknad för parkeringar. Kostnaden för boendeparkering synliggörs och täcks av de som använder och hyr p-platserna. För verksamheter tillämpas dagens parkeringsnorm precis som i Scenario "Business as usual".

- All bilparkering sker i markplan
- Nya trygga och säkra cykelparkeringar i nära anslutning till målpunkter och entréer skapas.
- Parkeringsplatserna för boende betalas av de som väljer att hyra en plats och ingår inte längre i hyran.

### Konsekvenser

Scenariot innebär ca 2300 parkeringsplatser vilket motvarar ca 57000 kvadratmeter. Parkeringsytorna upptar ca 16% av Drottninghög's yta i detta scenario vilket innebär att grönytorna minskas ner till 35% av den totala ytan.

### Ekonomiska

+ Investeringskostnaden för anläggande av markparkeringar är relativt låg

+ Genom att skapa en egen marknad för parkeringar ökar möjligheten för boende att kunna påverka sin ekonomi och välja om bilparkering är något man behöver eller inte.

- Risk för en viss överetablering av parkeringar för verksamheter.

### Miljömässiga

- Minskningar av grönytor ger minskade

förutsättningar för biologisk mångfald, fler hårdgjorda parkeringsytor innebär också problem med dagvattenfördröjning och risker för översvämningar.

- Ökning av parkeringsytor och minskning av grönytorna medför ökade risker för föroreningar av grundvatten och minskad möjlighet till rening av luft och vatten.

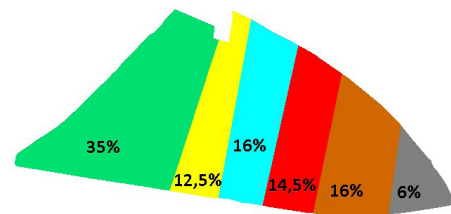
+ Nya och bättre bussförbindelser och bra placerade nya cykelparkeringar är positivt. Tillsammans med införande av en avgift för boendeparkeringar kan det leda till att fler väljer hållbara trafikslag.

- Med ett stort utbud av verksamhetsparkeringar kommer många att välja att ta bilen till arbetet i Drottninghög vilket leder till ökad bilkörning med högre bullernivåer och större utsläpp som följd.

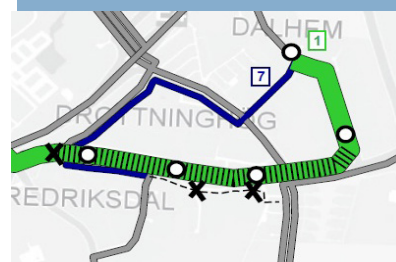
### Sociala

- Minskningar av grönytor innebär sämre förutsättningar för rekreation och möjlighet för barn att röra sig. Minskade förutsättningar för en god och grön närmiljö och rekreation minskar hälsan.

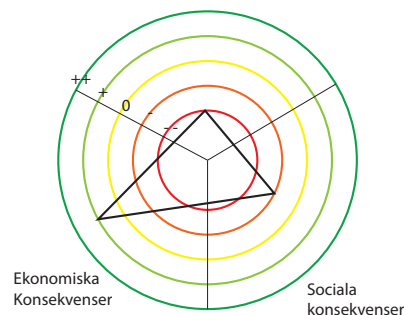
## Scenario "Proaktiv"



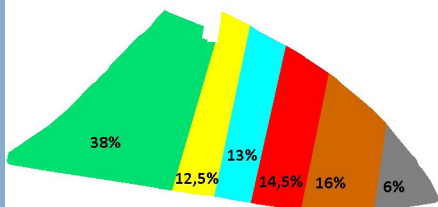
Figur 19. Markanvändning i Drottninghög för Scenario "Proaktiv". Scenariot innebär att kostnaderna för boendeparkering skiljs från hyreskostnaden och att p-normen för boendeparkering för kollektivtrafiknära läge tillämpas (0,6+0,1 bilplats per lägenhet). Detta medför en ökning av antalet hårdgjorda parkeringsytor till 16% av områdets yta och en minskning av grönytorna till 35% av områdets yta.



### Miljömässiga konsekvenser



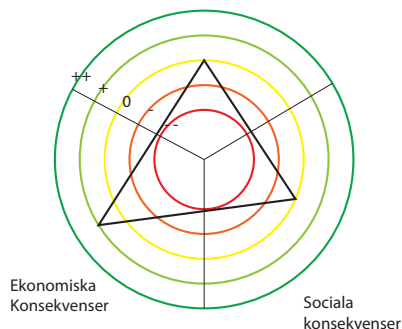
## Scenario "Offensiv"



Figur 20. Markanvändning i Drottninghög för Scenario "Offensiv". Scenarioet innebär att nya mobilitetslösningar införs vilket påverkar behovet av verksamhetsparkering. Detta medför en liten ökning av antalet hårdgjorda parkeringsytor till 13% av områdets yta och en minskning av grönytor till 39% av områdets yta.



Miljömässiga konsekvenser



### Scenario "Offensiv"

Scenarioet bygger på att nya mobilitetslösningar införs i området såsom bilpool och duschmöjligheter vid arbetsplatsen. Detta innebär att parkeringsnormen för verksamheter kan sänkas till den idag gällande normen för verksamheter i stadskärnan. För kontor gäller då 9 p-platser per 1000 BTA för arbetstagare samt 0,1 pl/ 1000 BTA för besökare och för butik gäller 2,5 pl/1000 BTA för anställda och 25 pl /1000 BTA för besökare.

- All bilparkering sker i markplan.

- Nya trygga och säkra cykelparkeringar i nära anslutning till målpunkter och entréer skapas.

- Parkeringsplatserna för boende betalas av de som väljer att hyra en plats och ingår inte längre i hyran.

- Nya mobilitetslösningar införs som t.ex. bilpool och duschmöjligheter för anställda.

### Konsekvenser

Detta scenario innebär ca 1900 parkeringsplatser vilket ger en yta på ca 46 000 kvadratmeter. Parkeringsytorna upptar ca 13% av den totala yta i detta scenario vilket gör att grönytor minskas till 39% av ytan.

### Ekonomiska

+ Investeringskostnaden för anläggande av markparkeringar är relativt låg (ca 15000 per bilplats)

+ Genom att skapa en egen marknad för parkeringar ökar möjligheten för boende att kunna påverka sin ekonomi och välja om bilparkering är något man behöver eller inte. Mobilitetslösningarna ger en ökad valmöjlighet.

- Parkeringarna tar fortfarande upp en stor yta som istället skulle kunna ge

andra ekonomiska värden med en annan användning.

### Miljömässiga

- En viss minskning av grönytor ger något minskade förutsättningar för biologisk mångfald, det kvarstår fortfarande en del hårdgjorda ytor för parkering.

- Minskning av grönytor kan medföra en minskad möjlighet till rening av luft och vatten.

+ Nya och bättre bussförbindelser bra cykelparkeringar och goda mobilitetslösningar ger goda förutsättningar för hållbara resor. Med dessa lösningar finns goda möjligheter att minska utsläppen från transporter per invånare i området.

+ Mobilitetslösningar såsom bilpool som kan samnyttjas av både boende och verksamheter minskar behovet av parkering och gör det lättare för arbetstagare i området att välja hållbara transporter till och från arbetet vilket minskar bullernivåer och utsläpp.

### Sociala

- En viss minskning av grönytor kan innebära något sämre förutsättningar för rekreation och kan ge en viss negativ effekt på hälsan. Genom att höja kvalitén på grönytor kan detta kompenseras till viss del.

+ Mobilitetslösningar leder till minskat behov för parkeringsytor vilket ger möjlighet för större utrymme för trygga mötesplatser för en bättre social sammanhållning. Trygga och väl utformade busshållplatser och gång och cykelvägar bidrar till en ökad social övervakning.

## Scenario "I framkant"

Scenariot bygger förutom att nya mobilitetslösningar införs i området också på att minska ytbehovet i markplan per fordon genom att uppföra parkeringshus. Beräkningen bygger på 2 parkeringshus i 3 våningar med plats för 300 bilar i varje p-hus uppförs och att resterande parkeringar sker i markplan. Samma parkeringsnorm som i scenario "offensiv" tillämpas. Det går givetvis att minska ner ytan för parkering ytterligare både genom bra mobilitetslösningar och genom ytterligare eller större p-hus. Generellt kan ett p-hus i 3 plan för 300 bilar kunna spara ca 5000 kvm mark som skulle kunna användas till annat än parkering.

- En stor del av bilparkeringen sker i parkeringshusen där de bästa platserna reserveras för bilpool. Resterande parkeringar sker i markplan. (ytberäkningen i detta scenario bygger på att 1/3 av bilparkeringen sker i p-hus)

- Nya trygga och säkra cykelparkeringar i nära anslutning till målpunkter och entréer skapas med bra väderskydd.

- Kollektivtrafiken utvecklas med en superbuss på Vasatorpsvägen.

- Parkeringsplatserna för boende och verksamheter betalas av de som väljer att hyra en plats.

- Nya mobilitetslösningar införs som t.ex. bilpool och lådcykelpool. De bästa platserna reserveras för bilpoolbilar.

## Konsekvenser

Detta scenario innebär ca 1900 parkeringsplatser som med p-husen innebär en yta på ca 36 000 kvadratmeter. Parkeringsytorna upptar ca 10% av den totala ytan i detta scenario vilket gör att grönytona behöver minskas till 41% av ytan.

## Ekonomiska

- Investeringskostnaden för parkeringshus är högre än markparkering (ca 125 000-200 000 kr per bilplats), vilket är ungefär hälften av kostnaden för underjordiska garage.

+ En egen marknad för parkeringar ökar möjligheten för boende att kunna påverka sin ekonomi och välja om bilparkering är något man behöver eller inte. Mobilitetslösningarna ger en ökad valmöjlighet.

+ Parkeringarna tar upp en mindre yta, ytor som istället kan ge andra ekonomiska värden med en annan användning.

## Miljömässiga

+ Minskning av hårdgjorda ytor medför en minskad risk för föroreningar av grundvatten med gröna väggar och tak på p-husen kan en viss rening av luft återskapas som också kan ge ett bättre mikro klimat.

+ Nya och bättre bussförbindelser bra cykelparkeringar och goda mobilitetslösningar med samlade parkeringsanläggningar ger goda förutsättningar för hållbara resor. Med dessa lösningar finns goda möjligheter att minska utsläppen och bullernivåer från transporter per invånare i området.

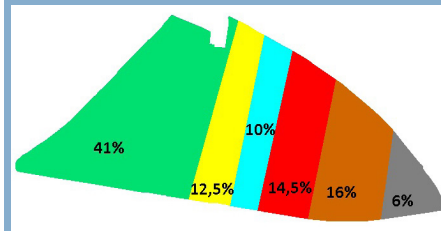
## Sociala

+ P-hus möjliggör en större andel grönytor vilket ger bättre förutsättningar för rekreation och därmed hälsan.

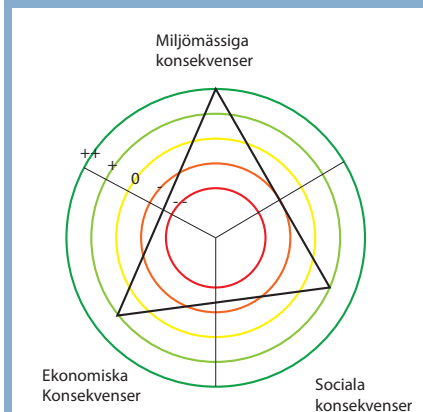
- Parkeringshus kan upplevas som otrygga, vilket gör att särskild kraft måste sättas på en trygg och säker utformning.

+ P-hus innebär mer yta till annat t.ex. trygga mötesplatser för en ökad social sammanhållning.

## Scenario "I framkant"



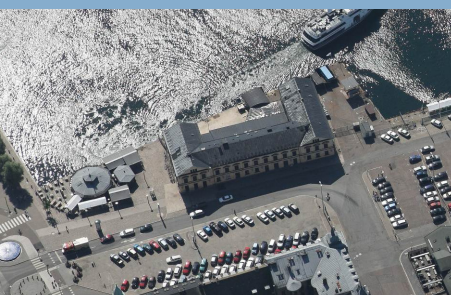
Figur 21. Markanvändning i Drottninghög för Scenario "I framkant". Scenariot innebär att mobilitetslösningar tillämpas och att . Detta medför en minskning av antalet hårdgjorda parkeringsytor till 10% av områdets yta och en liten minskning av grönytona till 41% av områdets yta.



# parkeringsmarknaden och parkeringstrender



Figur 22. Boendeparkering på Stattena. Mittytan till vänster är en anordnad boendeparkering med en avgift på 300 kr/månad. Parkeringarna i mitten till höger och längs gatan är gratis parkeringar på allmän platsmark. Det är svårt att locka till bra boendeparkering med gratis gattumarksparkering i närheten.



Figur 23. Besöksparkeringar är inte avgiftskänsliga. Bilden ovan visar Hamntorget i Helsingborg med en avgift på 20 kr/timmen i max 2 timmar. Trots relativt högt pris är parkeringen oftast full då butikerna i centrum har öppet.

”71 % i Skåne har tillgång till fri parkering vid sin arbetsplats”

(Källa: M Hedman sid 55)

## Parkeringsmarknaden

En genomsnittlig bil är parkerad 95% av dygnet, det innebär att bilparken nästan alltid står parkerad. Om man ser tillbaka historiskt har inriktningen varit att fullt ut tillfredsställa de parkeringsbehov som uppstår och erbjuda fri parkering för alla typer av parkering så långt det går. Att på detta sätt tillmötesgå efterfrågan på parkering till låga eller inga kostnader kan innebära ett hinder för städers utveckling och förmåga att attrahera boende, besökare och verksamheter. (Svensson T, Hedström R, 2010).

Kostnader för parkering är inte transparenta och betalas ofta sammankopplat med hyresavgifter, fastighetspriser, produktpriser, löner mm. För den enskilde konsumenten av parkeringsplatser innebär det att den inte ser den faktiska kostnaden för parkeringen vilket leder till en större efterfrågan på parkeringar än vad som är samhällsekonomiskt motiverat. Det innebär också att storkonsumenterna av parkering nettosubventioneras och de som sällan eller aldrig parkerar får betala. Värst drabbas de som inte äger någon bil som får betala parkeringskostnaderna indirekt genom skatter, högre hyror, högre priser, lägre löner o.s.v. Den viktigaste rekommendationen från en nyligen gjord studie, (Parkering i täta attraktiva städer, Dags att förändra synsätt, E Sandberg P Envall 2013) är att arbeta för att skilja marknaden för bostäder och bilparkering åt i växande storstäder. Det innebär att fler får köpa eller hyra sin parkering på öppna marknaden vilket i sin tur leder till att individen kan värdera kostnaden för parkering mot andra kostnader för att resa. Det leder också till att hyresnivån och i slutändan byggkostnader kan sänkas för de individer som idag inte äger någon bil.

Hur parkeringskostnader hanteras i detaljplaner och i byggande kan påverka den sociala sammanhållningen. Om t.ex. månadsavgiften för en p-plats i ett underjordiskt garage inte täcker kostna-

den för anläggning och drift för garaget kan kostnaden läggas gemensamt på en bostadsrättsförenings lån och tas ut via bostads eller lokalhyra. Ett nästan fullt garage med låga avgifter är bättre ekonomiskt än ett nästan tomt garage med högre pris (ett pris som täcker de verkliga kostnaderna). Detta riskerar att utestänga kapitalsvaga grupper från nybyggda bostäder. De som inte äger bil eller är medlemmar i en bilpool betalar alltså för ett garage de inte använder. (E Sandberg P Envall 2013)

Efterfrågan av parkering kan delas in i tre segment som fungerar på olika sätt och är olika känsliga för prissättning och tillgång till parkeringsplatser.

## Parkering för besökare

En effektiv besöksparkering har en positiv inverkan på städers ekonomiska utveckling. För att vara effektiv måste parkeringen inriktas på ett optimalt kapacitetsutnyttjande där söktrafiken minimeras och blockerande långtidsparkeringar undviks. Priselasticiteten för besöksparkeringar är låg vilket innebär att avgiftsnivån på denna typ av parkering inte påverkar valet att använda besöksparkeringar i någon större utsträckning i innerstäder. Rätt tids och avgiftsreglering möjliggör för fler besökare att använda samma platser vilket är ett effektivt utnyttjande.

## Parkering för arbetstagare

Tvärt emot besöksparkeringen har arbetsplatsparkeringen en hög priselasticitet. Det innebär att utbudet och prissättningen av parkeringsplatser för anställda har stor betydelse för val av färdmedel till arbetet. Om arbetsgivare erbjuder gratis eller låga parkeringsavgifter kommer en stor andel av de anställda köra bil till jobbet. Begränsas däremot utbudet och /eller avgifterna höjs, kommer istället en stor andel att cykla gå eller åka kollektivt. Förändringar i tillgång och pris vid arbetsplatsparke-

ringar är därför ett område med mycket stor potential att påverka färdmedelsval och trafikvolym i städerna.

### Parkering för boende

För att minska biltrafikens negativa effekter måste det vara ekonomiskt fördelaktigt att kunna lämna bilen hemma. Eftersom det finns mål om att ändra färdmedelsfördelningen och få fler att gå, cykla och åka kollektivt får det inte finnas några möjligheter att undvika den egna parkeringskostnaden genom att ta bilen till jobbet, vilket det kan innebära om kostnaden för boendeparkering är rörlig och tas ut per timme samtidigt som avgiften är lägre eller noll, för att parkera vid arbetsplatsen. Avgiften för boendeparkering bör därför baseras på ett fast pris för en längre tidsperiod, t.ex. en månad för att inte ge incitament att flytta bilen dagtid. Som för all parkering bör avgifterna baseras på de verkliga kostnaderna och inte subventioneras av boendekostnaderna generellt. Boendeparkering på gatumark ska undvikas då gatumark främst är till för rörelser, och upplevelse och inte är lämplig för uppställning av bilar. Boendeparkering ska därför anordnas på tomtmark i parkeringsgarage eller andra parkeringsanläggningar. (Svensson T, Hedström R, 2010)

### Framtidens behov- parkeringstrender

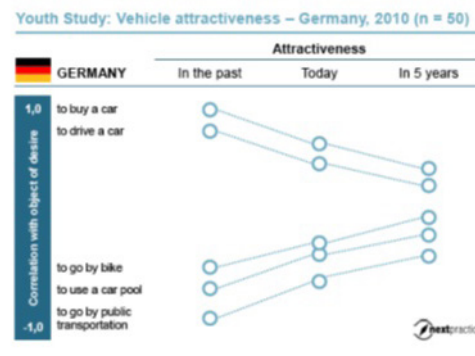
Trenderna pekar på att bilen tappar status. Framförallt när man tittar på unga människors attityder för olika transportmedel i städer. Bilen förknippas hos de unga stadsborna inte längre av den symbol för frihet och vuxenhet som den gjorde än gång utan förknippas istället med negativa egenskaper såsom föroreningar, trafikstockningar, och dyr parkering. Samtidigt som bilen tappar som statussymbol blir andra färdmedel mer populära såsom cykeln och kollektivtrafiken. Trenden är som starkast i billänder som Tyskland och USA där bl.a. cykelpendling ökat med 50% sedan

2000. Den urbanisering som pågår innebär ökade priser och mindre utrymme. Att hantera en trängre miljö med mindre plats kommer vara en del av framtidens stadsliv. En generation stadsbor uppstår som helst vill undvika ägande av saker speciellt skrymmande saker samtidigt som tekniken gjort det möjligt att i större skala dela, hyra eller låna saker såsom bil, verktyg eller sportutrustning som man inte använder så ofta eller vill ha hemma och ta upp dyrbar plats. (sid 14-15 *Cairos Future*, Pernilla Jonsson m.fl 2012)

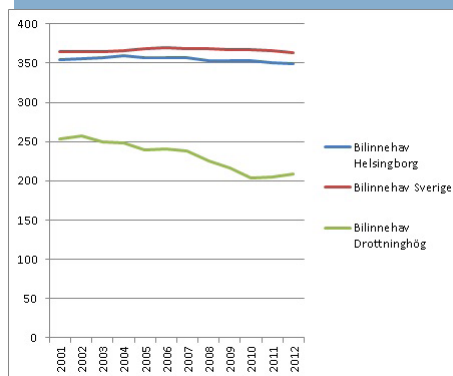
”I Helsingborg ökar fortfarande bilnehavet, men endast från 425 till 432 personbilar per 1000 invånare (inkl företagsbilar). Under toppåret 2007 var siffran 445. Utvecklingen innebär att bilnehavet per invånare har minskat både jämfört med år 2000 och toppåret 2007. Fordonens hastighet kommer att differentieras och behovet av utrymme för både framfart och vid parkering kommer att förändras.”

När staden förtätas allt mer blir det svårare att hitta ytor för parkeringsplatser i den omfattning som idag är norm. Detta ställer nya krav på hur man ser på behovet av parkering för olika ändamål. Ytorna som parkering en upptar bör effektiviseras i takt med en ökad förtätning. Utrymmet för trafiken i städerna är begränsat och antal resenärer är högt vilket innebär att system som kan transportera många resenärer med ett litet ytanspråk blir avgörande för hur effektivt transportflödet i städerna blir. I Helsingborg utvecklas trafiken som starkast inom cykel, buss och tåg. De senaste 10 åren har antalet resenärer i stadsbusstrafiken nästan fördubblats. Andelen invånare med bil ökar dock inte och biltrafikmängden ser ut att ha stagnerat längs de större gatorna i centrum.

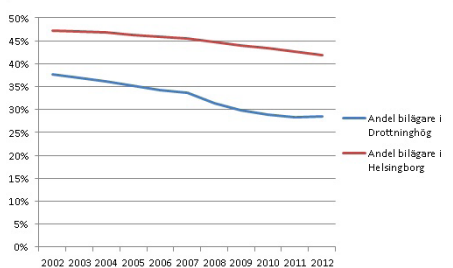
(Trend och omvärldsanalys, Helsingborgs stad 2013, Linda Fastén m.fl.)



Figur 24. En tysk studie av ungdommars syn på olika färdmedels attraktion visar att trenden snabbt går mot att färre kommer att äga eller köra bil medans fler kommer att cykla åka kollektivt eller gå med i bilpool. (Källa: *Cairos Future P Jonsson m.fl*)



Figur 25. Antal bilar per 1000 inv i Sverige, Helsingborg och Drottninghög. Innehavet är exklusive företagsbilar.



Figur 26. Andel av invånarna mellan 20 och 64 år som har bil i trafik. Trenden visar tydligt att andelen av både invånarna i Helsingborg och i Drottninghög som har bil i trafik stadigt minskar. Andelen bilägare i Drottninghög minskar från en redan låg nivå.

# Referensexempel på trygga parkeringslösningar

## Trygghets och säkerhetsaspekter

### Allmänna råd för säker parkering

- Ordna parkering i mindre grupper
- Placera inte parkeringen på avlägsna folktomma platser med dålig insyn
- Placera gångstråk nära parkeringen och underlätta insyn
- Placera parkering så att insyn kan fås från närliggande byggnader
- Håll parkeringen snygg och välstädad och laga uppkomna skador
- Se till att det inte finns några mörka vrår genom att ordna god belysning vilket även gäller gångstråken till och från parkeringen

### Speciellt för säkerhet i P-hus

- Planera p-huset så att onödiga vinklar och vrår undviks
- Glas och genombrutna betongväggar ökar insynen. Kan väggar ersättas med pelare eller öppna partier ökas insynen ytterligare
- Belysning anordnas så att inga mörka utrymmen uppstår
- Verksamheter i bottenplan ökar den sociala övervakningen och bör övervägas
- Entréer och trapphus ska vara ljusa och ha insyn
- Grindar och portar öppnas natetid med nyckel, kort eller kod

## Goda exempel på trygga parkeringslösningar i socialt utsatta områden

Utformningen av parkeringslösningar både i markplan och för parkeringshus är viktiga för den upplevda tryggheten och säkerheten. Dels handlar det om att skapa trivsamma miljöer med bra insyn för den personliga tryggheten, men också om brottsförebyggande åtgärder gällande bilen. Projektet har efterforskat referensexempel på nyligen gjorda trygga parkeringslösningar i miljonprogramsområden men har ännu inte lyckats hitta några sådana referenser. Det finns dock bra och goda exempel från olika delar av Sverige där stor omsorg lagts på trygghet och säkerhet och som mycket väl kan tillämpas i miljonprogramsområden. Nedan beskrivs kortfattat sådana exempel ifrån Malmö och Göteborg. Till vänster ges råd på vad man bör tänka på ur trygghet och säkerhet vid planering av parkeringsanläggningar både allmänt i markplan men även särskilt i p-hus.

## Referensexempel

### P-huset Fullriggaren i Malmö

P-huset fullriggaren stod klart 2012 och har 450 bilparkeringsplatser. P-huset kostade ca 100 miljoner vilket innebär en kostnad på ca 220 000 kr per plats. För att öka tryggheten finns en nettobutik i bottenplan som skapar liv och rörelse. Eftersom man arbetat med långa balkar har man skapat öppna ytor med god genomsiktighet. Trapphusen har glaspartier med god genomsikt in i parkeringshuset. Alla som bor och arbetar i området har ett gratis medlemskap i en bilpool de första fem åren. Tillgång till bilpool har sänkt p-normen från 1,1 till 0,8 per lägenhet.



Figur 27. P-huset Fullriggaren i Västra hamnen i Malmö. I bottenplan finns en nettobutik och parkeringshuset är ljust och upplevs som tryggt och säkert.



### P-huset Godsmagasinet i Malmö

Detta parkeringshus var klart 2013 och har byggts med möjlighet till påbyggnad med ytterligare plan. P-huset rymmer 220 platser och har kostat ca 60 miljoner kr vilket innebär en kostnad på ca 270 000 kr per bilplats. Liksom i p-huset fullriggaren har p-huset uppförts med spännbalkssystem för att få en bra överblick och insyn. I husets ena hörna finns ett café som skapar liv till gatan och ökar tryggheten. Öppna glasade partier ut mot gatan ger en god insyn.



Figur 28. P-huset Godsmagasinet i Malmö. I bottenplan finns ett Café och parkeringshuset har stora glasade partier och lameller som släpper in ljus.

## P-huset Lindholmen i Göteborg

Parkeringshuset öppnade i Augusti 2012 och har 5 plan där plan 1-2 är besöksparering med avgift i automat och plan 3-5 är reserverat till företag. I bottenplan finns även butikslokaler. Stommen består av prefabricerade balkar, pelare och väggar i betong och taket hålls uppe med limträbalkar. En träspalje ger extra ljus in i parkeringshuset och stor omsorg har lagts på trygghet och säkerhet. P-huset är det första i Göteborg att uppfylla det så kallade EPA-kraven (European Parking-Association) - villkor för säkerhet och trivsel. "Älvstranden Utveckling" äger och driftar det nya parkeringshuset.



Figur 29. P-huset Lindholmen, Norra Älvstranden i Göteborg. I bottenplan finns butikslokaler. P-husets fasad består i stora delar av en träspalje som släpper in ljus

# Hur är framtidens parkeringsbehov?

Trenderna för bilinnehav och bilägandet går mot ett minskat biläggande och därmed ett totalt minskat behov av att parkera. Om man ser till bilinnehavet per invånare i stort för Sverige och i Helsingborg så är förändringarna av det totala antalet bilar relativt små. Andelen bilägare minskar stadigt vilket är en trend för i stort sätt alla stadsdelar i Helsingborg dock är variationen stor mellan de med högst andel bilägare (Vallåkra 61%) och de med lägst (Söder 23%). Lägst andel bilägare återfinns i centrumnära områden som Söder och centrum medans högst andel återfinns i stadens ytterområden såsom i Kattarp, Vallåkra och Allerum. Boendeform (lägenheter lågt bilinnehav, villor högre bilinnehav) och avstånd från centrum verkar vara avgörande parametrar för andelen bilägare i ett område.

Även om trenderna visar på minskat biläggande behöver man tillgodose det behov som förväntas uppstå efter ett direkt genomförande av en första detaljplan. Vad man också måste vara medveten om är att det också går att påverka behovet av parkering med nya lösningar såsom införande av bilpool och genom att skapa bra förutsättningar för cykel och kollektivtrafik.

## Bilparkering

Tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser på Drottninghög idag varierar inom området, där Rökullaområdet har en hög belägningsgrad medans blåkullaområdet har ett stort överskott på parkeringsplatser. Drottninghög är stort till ytan och strategierna för parkering behöver därför konkretiseras för varje delområde i det fortsatta arbetet. Området kommer att byggas ut under 20 år och behovet av parkering under denna period kommer att ändras. De parkeringsytorna som skapas behöver därför vara mångfunktionella (tex fungera som del i dagvattenlösningar mm.) och vara

möjliga att ändra till en annan användning när behoven ändras. T.ex. kan delar av framtida parkeringshus vara möjliga att bygga om till kontor för att bevara en robusthet mot förändringar av parkeringsbehovet.

## Parkering för besökare

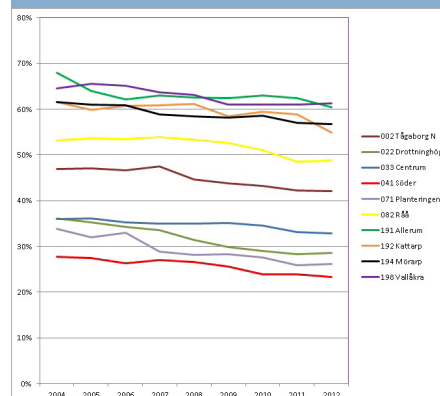
Parkering för besökare räknas i gällande parkeringsnorm in som ett tillägg till boende och arbetsplatsparkeringar. Grundregeln är att dessa parkeringar ska lösas i samlade anläggningar tillsammans med boende och arbetsplatsparkeringar för ett högt samutnyttjande. Dock kan viss kantstensparkering erbjuda en viktig möjlighet att uträtta korta ärenden och kan fungera även som besöksparkering.

## Parkering för arbetstagare

Enligt stadens parkeringsnorm finns siffror för antal p-platser för olika verksamheter. De verksamheter som är mest aktuella i Drottning H är butiker och kontor. Vilka krav på parkering som ställs beskrivs i figur 11 sid 10.

Prissättning och utbud av parkeringsplatser vid arbetsplatsen påverkar hur anställda tar sig till arbetet. Det finns därför stora möjligheter att få fler att åka kollektivt och cykla genom att dels göra det lättare och bättre för dessa trafikslag men också genom att minska utbudet eller tillämpa rätt prissättning av denna typ av parkeringsplatser.

Genom att ha samlade och samutnyttjade parkeringsanläggningar, införa bilpool och utveckla bra cykelparkeringar och satsa på en förbättrad kollektivtrafik är en bedömning att parkeringstalen för verksamheter kan sänkas



Figur 30. Andel bilägare (mellan 20-64 år) i % i olika stadsdelar i Helsingborg mellan åren 2004-2012.



Figur 31. Elbilpool i Helsingborg.



Figur 32. Exempel på cykelparkeringar.  
Källa: [www.Flickr.com](http://www.Flickr.com)

### Parkering för boende

Enligt dagens parkeringsnorm för kollektivtrafikhållplatser anges **0,6 bilplatser** för boende och ett tillägg på 0,1 för besökare. Stadens parkeringsnorm och parkeringspolicy har behov av att ses över. P-normen motsvarar relativt väl dagens parkeringsbehov i Drottninghög men ligger under genomsnittet för parkeringsbehovet i Helsingborg generellt.

### Påverkan

Bilpoolslösningar brukar generellt kunna minska behovet av antalet parkeringsplatser. Erfarenheter från kvarteret Fullriggaren i Malmö visar på att en bilpoolplats kan ersätta ca 6-7 vanliga parkeringsplatser. Bilpool används med fördel både för boende, besökare och arbetsplatser då underlaget för bilpoolen då blir större och bilen nyttjas mer effektivt. För att en parkering ska vara effektiv både ekonomiskt och ytmässigt måste den ha en hög nyttjandegrad. Ett mål med parkering i Drottning H projektet bör därför vara att det inte ska finnas några onödiga lågt utnyttjade parkeringsplatser. För att lyckas med detta kommer det finnas behov av att reservera mark för parkering som först anläggs om behovet uppstår.

### Cykelparkering

Hur väl man lyckas med att göra cykeln till det naturliga sättet att transportera sig påverkar resbeteende och även behovet av parkeringsplatser för bil. För att lyckas med att hålla ner behovet av bilparkering behövs därför bra förutsättningar för att cykla. Trygga, säkra och lättillgängliga cykelparkeringar i nära anslutning till entréer och kollektivtrafikhållplatser är viktiga i sammanhanget.

### Parkering för boende och besökare

Den parkeringsnorm som tillämpas idag pekar på ett behov av 2 cykelparkeringsplatser per lägenhet för boende samt ett tillägg på 0,5 cykelparkeringar per lägenhet för besökare. Det är viktigt att

i tidiga skeden ta höjd för den yta som cykelparkeringar tar. Erfarenhetsmässigt behandlas denna fråga relativt sent i processen vilket gör det svårt att hitta de bästa lösningarna med tillräckliga ytor för cykelparkering.

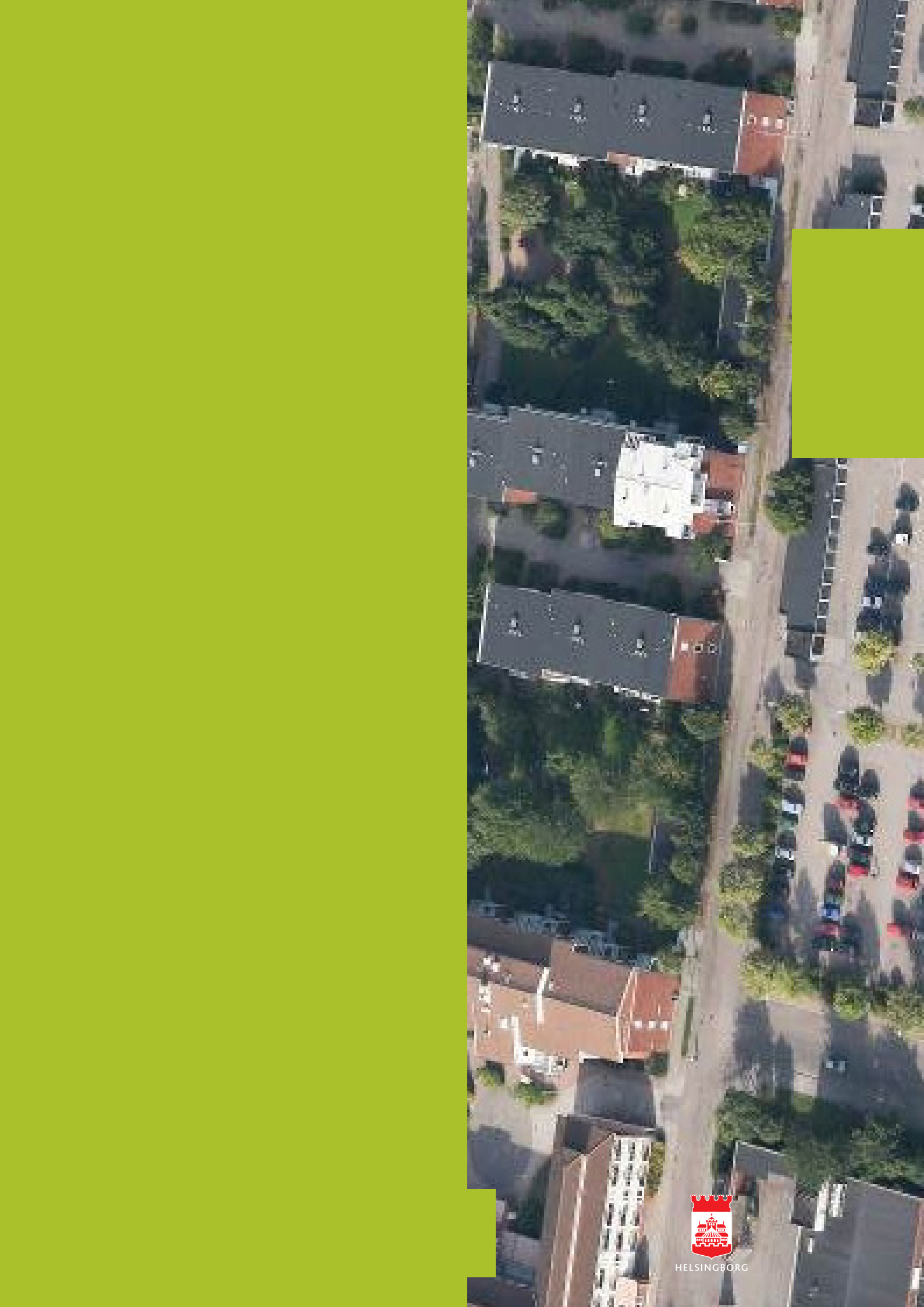
### Parkering för arbetstagare och besökare till verksamheter

För arbetstagare utanför centrum säger p-normen att det finns behov för **0,2 cykelparkeringsplatser per anställd** vilket är ett svårt mått att förhålla sig till då man i tidiga skeden har svårt att avgöra hur personalintensiv en verksamhet blir. Måttet är även relativt trubbigt och bör anpassas efter dels behovet idag men också efter en önskad utveckling.

### Kvalitet lika viktigt som kvantitet

Utöver parkeringsnormerna är det viktigt med kvalitet. Säkra, trygga och enkla cykelparkeringar kan t.ex. innebära att det ska gå att låsa fast ramen i ett fast föremål eller att det är ett utrymme med dörrar som kan låsas. Bra ljusförhållande med väderskydd och god genomskiktighet är också viktiga parametrar. Elcykeln är på frammarsch så behov av att kunna ladda sin cykel behöver också tänkas in i framtida lösningar.





HELINGBORG