

RAPPORT  
**SCENARIOANALYS AV PARKERINGSYTOR I  
STADSPLANEN**



2016-01-22

**Uppdrag** 266036, Scenarioanalys av parkeringsytor i stadsplanen

Titel på rapport: Scenarioanalys av parkeringsytor i stadsplanen

Status: Koncept

Datum: 2016-01-22

## Medverkande

Beställare: Helsingborgs stad

Kontaktperson: Martin Wester

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Karin Caesar (Sara Lindman)

Handläggare: Johanna Hellsten, Martin Larsson och Elouise Le Veau

Kvalitetsgranskare:

## Revideringar

Revideringsdatum ÅR-MÅN-DAG

Version: Namn, Företag

Initialer: Namn, Företag

Författare:

---

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av: Sofia Öreberg

---

Datum: 2015-12-10

## Tyréns AB

205 19 Malmö  
Besök: Isbergs gata 15

Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm  
Org.Nr: 556194-7986

## Innehållsförteckning

<b>Inledning.....</b>	<b>4</b>
Bakgrund .....	4
Syfte .....	4
Avgränsning .....	4
<b>Utgångspunkter .....</b>	<b>5</b>
Nuläge – Helsingborg 2015.....	5
Stadsplanen 2035 .....	6
Faktorer som påverkar parkeringsbehovet .....	6
Parkeringslösningar .....	8
<b>Planering för parkering som en del av hållbar stadsutveckling .....</b>	<b>11</b>
Ekonomiskt hållbar .....	11
Miljömässigt hållbar .....	12
Socialt hållbar.....	12
<b>Scenarier för behov av parkeringsytor i Helsingborg år 2035 .....</b>	<b>13</b>
Nuläget .....	13
Nollalternativ .....	13
Scenario A: Enligt plan .....	15
Scenario B: Färre bilar .....	17
Scenario C: Fler bilar .....	19
<b>Slutsatser .....</b>	<b>22</b>

## Inledning

### Bakgrund

Stadsbyggnadsförvaltningen och Helsingborg stad arbetar med Stadsplan 2017, en ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort. Det är många intressen som gör anspråk på stadens ytor. En av alla funktioner som ska få plats är bilparkering. Helsingborgs stad har gett Tyréns i uppdrag att studera det framtida behovet av parkeringsytor i staden. Uppdraget innefattar att formulera tre framtidsscenarioer där det för varje scenario anges hur stort bilinnehavet är och hur stor andel av alla resor som sker med bil. Utifrån detta ska ytbehovet för parkering analyseras för de olika scenarierna. Ett övergripande resonemang ska föras om olika parkeringslösningars ytbehov och om hur mängden parkeringsyta påverkar de olika hållbarhetsaspekterna (ekonomiskt, miljömässigt och socialt). Området för utredningen är Helsingborgs centralort och tidshorisonten för scenarierna är år 2035.

### Syfte

Syftet med uppdraget är att ta fram ett diskussionsunderlag kring behovet av parkeringsytor i det fortsatta arbetet med Stadsplanen 2017. Vidare är syftet med uppdraget är att visa hur behovet av parkeringsytor i Helsingborg ser ut för år 2035 med den befolkningsökning som kommunen räknar med fram till dess och hur ytbehovet skiljer sig åt mellan olika framtidsscenarioer.

### Avgränsning

Det område som behandlas i denna utredning är centralorten Helsingborg. Avgränsningen är densamma som för pågående arbete med Stadsplanen 2017.

## Utgångspunkter

### Nuläge – Helsingborg 2015

Idag (2015) har Helsingborg 136 000 invånare varav drygt 100 000 i centrala Helsingborg. Antalet arbetstillfällen inom området är knappt 50 000. Det totala antalet bilar inom området är idag 38 248 inklusive företagsbilar. Det motsvarar ett bilinnehav på 377 bilar per 1 000 invånare.

Enligt resvaneundersökningen (RVU) 2013 gör varje Helsingborgare 2,5 resor per vardag. Resorna kan delas upp i arbetsresor och inköps-/besöksresor. Andelen inköps- och besöksresor ligger enligt RVU 2013 på cirka 33% av det totala antalet resor för Helsingborg. 57% av samtliga resor görs idag med bil i Helsingborg. Andelen som kör bil vid arbetsresor är 58% och andelen vid inköps-/besöksresor är 65%.

Utifrån ovanstående förutsättningar har det totala antalet parkeringsplatser för boendeparkering, arbetsplatsparkering och besöksparkering beräknas, se tabell 1 nedan.

Med utgångspunkt i att alla registrerade bilar har en bilplats är antalet boendeparkeringsplatser inom området idag 38 248 platser. Med ett antagande om att 58% av de som arbetar inom centrala Helsingborg kör bil till jobbet och att det i genomsnitt är 1,2 personer som sitter i varje bil, blir antalet arbetsplatsparkeringar 23 762 platser. Beläggningsgraden antas här vara 100%.

Antalet besöksparkeringar inom centrala Helsingborg har uppskattats utifrån antalet inköps- och besöksresor som Helsingborgare gör enligt RVU 2013. Resonemanget bygger på att samtliga av Helsingborgsbarnas inköps- och besöksresor har målpunkt i centrala Helsingborg. Detta är en schablonartad bedömning, där de som åker till målpunkter utanför det aktuella området bedöms motsvara de som kommer utifrån och har målpunkt i centrala Helsingborg. Som utgångspunkt för hur många personer som sitter i varje bil vid inköps- och besöksresor har ett genomsnitt på 1,4 personer i varje bil använts, enligt antaganden i Trafikverkets trafikstringsverktyg avseende inköp/serviceresor. En parkeringsplats för besök och inköp antas i genomsnitt omsättas fyra gånger under en dag. Vidare har antalet parkeringsplatser dimensionerats utifrån en optimal beläggningsgrad på 85%.

Tabell 1 Totalt antalet parkeringsplatser för boendeparkering, arbetsplatsparkering och besöksparkering

Nuläge	Bedömt antal	Bedömt ytbehov (kvm)
Boendeparkeringar	38 250	956 000
Arbetsplatsparkeringar	23 760	594 000
Besöksparkeringar	15 320	383 000
Totalt	77 330	1 933 000

## Stadsplanen 2035

Stadsplanen tar sikte 20 år fram i tiden, med horisontåret 2035. Under denna period (2015-2035) räknar Helsingborgs stad med en befolkningsökning på närmare 40%, vilket motsvarar en ökning med 40 000 personer till 140 000 invånare (nattbefolkning). Stadsplanen räknar även med att antalet sysselsatta (dagbefolkning) ökar i motsvarande omfattning vilket medför en ökning av dagbefolkningen med närmare 20 000 personer, till 68 550 personer (antal sysselsatta).

Samtliga scenarier utgår från denna befolknings- och sysselsättningstillväxt och reseökning fram till år 2035.

## Faktorer som påverkar parkeringsbehovet

Det finns en mängd faktorer som kan påverka bilanvändande och parkeringsbehov. Huruvida människor väljer att äga och/eller köra bil kan till exempel påverkas av ekonomisk utveckling, teknisk utveckling, förändrade normer och beteenden, politiska beslut samt fysisk planering.

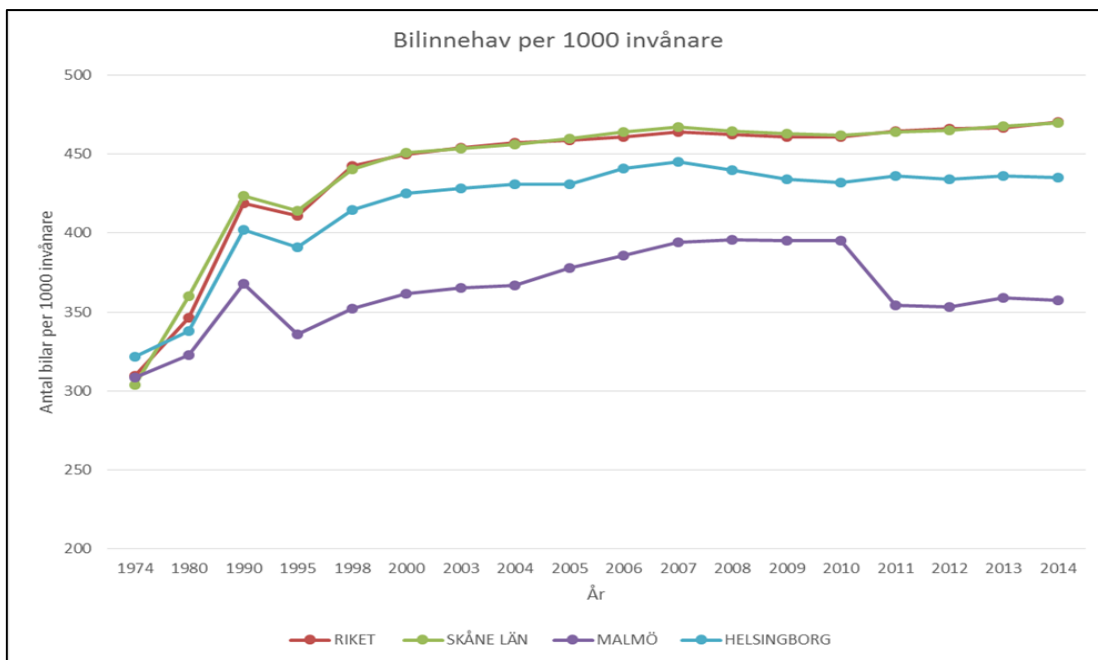
Det finns yttre påverkansfaktorer, stora samhällstrender, som påverkar. Men det finns också inre omständigheter inom kommunen som påverkar, till exempel politiska ställningstaganden och styrmedel.

## Bilnehav

Trenderna för bilnehav och antal personer som tar körkort har på senare tid planat ut och i en del länder även börjat dala. Detta skulle kunna vara tecken på att vi västvärlden har nått peak car.

Bilnehavet för riket ligger idag på 471 bilar/1 000 invånare (SCB, 2015). Enligt Trafikverkets basprognos 2015 ökar den genomsnittliga biltätheten i landet, alltså antal bilar per capita, med 12% mellan 2010 och 2030. För prognoser bortom 2030 har antaganden gjorts om en oförändrad biltäthet per område mellan 2030 och 2050. Detta leder till en svag minskning av genomsnittlig biltäthet per capita, eftersom befolkningen omfördelas från glesbygdsområden till tätorter, där biltätheten är lägre.

Bilnehavet för Helsingborg ligger idag på 435 bilar/1 000 invånare. Bilnehavet för Helsingborg har den senaste tiden legat relativt konstant men har under de senaste åren visat på en svagt nedåtgående trend. Sett över en längre tidsperiod visar dock statistiken på en ökning av bilnehavet, se figur 1 nedan. (SCB, 2015)



Figur 1 Diagram för bilnehav för riket, Skåne län, Malmö och Helsingborg (SCB, 2015)

### Bilpooler och samåkning

Bilpooler är ett bra tillvägagångssätt för att minska antalet bilar på städernas gator. Det finns ett antal olika varianter av bilpooler. Med de ökade möjligheterna som internet och annan IT har inneburit har det dykt upp nya bilpooler på senare tid, såsom Sun Fleet och Move About där ett stort antal medlemmar delar på många bilar i bilpoolen. Det finns också samåkningspooler där ett fåtal eller många personer, som kanske bor i samma område och/eller arbetar i närheten av varande, bildar en bildelningspool och samåker till och från arbetet. En del bilpooler är drivna av kommuner medan andra är drivna av föreningar eller företag.

Det finns en rad fördelar med bilpooler där en av de viktigaste är att det minskade bilnehavet bland användarna bidrar till mindre utsläpp och ett lägre parkeringsbehov.

### Tillgång till hållbara transporter

En förutsättning för att minska bilnehavet och i förlängningen även parkeringsbehovet är att staden kan tillhandahålla god tillgång och möjlighet att nyttja de hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik. En strategi är att lokalisera stadens målpunkter såsom arbetsplatser, verksamheter och bostäder. De platser i staden som ligger i anslutning till välfungerande kollektivtrafik kräver i regel färre parkeringsplatser. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik är det viktigt att avståndet mellan bostad/arbetsplats och hållplats inte upplevs längre än avståndet mellan bostad/arbetsplats och bilparkering.

Ytterligare ett led i att främja ett minskat bilanvändande är skapa en god cykelinfrastruktur vilket bland annat innefattar god tillgång till cykelparkering. Det är viktigt att cykelparkeringen är tillräckligt omfattande i antal cykelplatser, att de ligger i direkt anslutning till entréer till målpunkter och bostäder samt att det erbjuds cykelparkering vid kollektivtrafiknoderna. På så vis främjas hela-resan perspektivet vilket stärker de hållbara färdmedlens konkurrenskraft i förhållande till bilen.

Samtidigt är det viktigt att i det miljömässiga hållbarhetsarbetet ta hänsyn till att stadens målpunkter måste vara tillgängliga även för de som inte har möjlighet att använda andra färdmedel än bil.

Storleken på bilinnehavet behöver inte hänga samman med storleken på andelen bil i färdmedelsfördelningen. Många kan äga bil (stort bilinnehav) men i stor utsträckning välja andra färdmedel (låg andel bilresor).

## Parkeringslösningar

En parkeringsplats upptar ca 25 kvm inklusive de ytor som krävs för att svänga in och ut från parkeringsplatsen. I detta avsnitt presenteras några av de metoder som finns för att begränsa parkeringsbehovets markanspråk.

### Bilpool

En bilpoolsbil kan i snitt ersätta fem privata personbilar vilket leder till ett minskat ytbehov för parkering. En studie från 2014 visar på att de 7 000 Sunfleet-medlemmar som bor i storstadsregionerna (Malmö, Göteborg och Stockholm) har minskat sitt bilinnehav från 0,4 till 0,1 bil per hushåll. Enligt studien motsvarar detta ett minskat markanspråk på 40 000 kvm.<sup>1</sup>

Vidare skulle ett ökat medlemskap till 28 000 medlemmar i storstäderna medföra att cirka 400 000 kvm markyta frigörs och 24 000 färre bilar på gatorna.

Användandet av bilpooler kan främjas genom att kommunen ordnar plats åt bilpoolerna i attraktiva lägen i staden.

### Olika typer av parkering

Rent teoretiskt är parkering i underjordiska garage den mest yteffektiva lösningen eftersom en redan bebyggd yta utnyttjas till att anlägga parkering, alternativt att markytan kan komma att nyttjas för annat.

I tabell 2 nedan redovisas byggkostnaderna för de olika parkeringslösningarna. Kostnaden för en parkeringsplats i källargarage är betydligt högre än för såväl markparkering som parkering i parkeringshus. Byggkostnaden för en bilplats i källargarage (250 000 kronor) är mer än dubbelt så stor som för en parkeringsplats i parkeringshus (120 000 kronor). Absolut lägst byggkostnad har markparkering (15 000 kronor) men denna parkeringslösning innebär att gatumark tas i anspråk vilket generellt inte är önskvärt i städers centrala delar där trängselproblem ofta förekommer.<sup>2</sup>

Kostnaderna ska dock endast ses som en ungefärlig kostnad, eftersom kostnaderna till stor del är platsspecifika där både geotekniska förutsättningar och standard på utformning och funktion varierar.

Tabell 2 Kostnad för olika parkeringslösningar (Malmö stad, 2010)

Typ av parkering	Byggkostnad per bilplats (kronor)
Markparkering	15 000
P-hus	120 000
Garage plan -1	250 000
Garage plan -2	350 000
Garage plan -3	450 000

Vid nybyggnation av samlade parkeringsanläggningar är det viktigt att skapa flexibel utformning för att på så sätt möjliggöra för ombyggnation vid ett eventuellt minskat framtida parkeringsbehov.

<sup>1</sup> Malmö stad 2010 Parkeringsnorm och parkeringspolicy

<sup>2</sup> Malmö stad 2010 Parkeringsnorm och parkeringspolicy



## Samnyttjande

Samnyttjande av parkeringsplatser är ett sätt att minska parkeringsbehovets markanspråk. Principen av samnyttjande är att belägningsgraden för parkering maximeras genom att samma parkeringsplats kan utnyttjas av olika användare vid olika tidpunkter på dygnet. En förutsättning för ett välfungerande samnyttjande är att parkeringsplatserna är tillgängliga för allmänheten eller åtminstone att de obehindrat kan utnyttjas för olika ärendetyper såsom exempelvis boende, inköp, besök eller arbete. För att beräkna samnyttjandet av parkeringsplatser för olika ärendetyper och tidpunkter ges i tabell 2 ett exempel från Malmö på hur detta kan användas. (Malmö stad, 2010)

Tabell 2 Beläggning i % för olika verksamhetstyper och tidpunkter (Malmö stad, 2010)

Belägningsgrad (%)	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder				
- boende	55-75	55	50	80-90
- besökande	30	70	40	50
Kontor	60-80	20	10	20
Handel	40	80-90	100	-
Industri	60-80	20	10	20
Hotell	50	50	30	80
Restaurang	75	40	60	-
Skolor	90	10	5	-

Den optimala belägningsgraden för besöksparkering är 85%. Är belägningsgraden lägre anses markanvändningen vara ineffektiv. En högre belägningsgrad leder till söktrafik, det vill säga trafik som, utöver trafiken till och från ärendet, uppstår då bilresenärerna letar efter lediga parkeringsplatser.

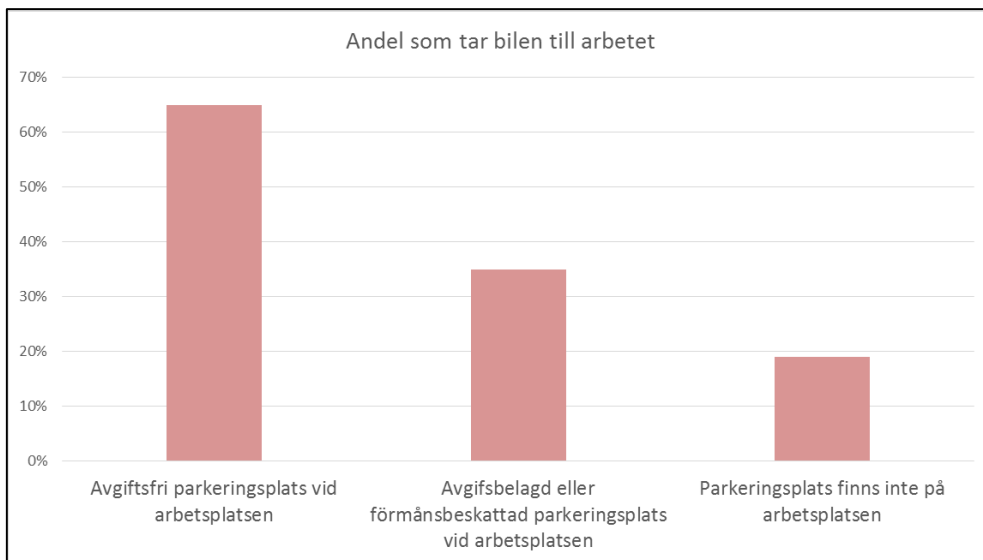
Vid planering av samnyttjande är det viktigt att beakta att det alltid ska vara möjligt att lämna bilen ståendes hemma eftersom det främja att resenären väljer ett annat färdmedel för sin resa.

Enligt Malmö stads parkeringspolicy (2010) görs bedömningen att det i blandad bebyggelse går att uppnå ett samnyttjande på 30% vilket skulle frigöra 30% av parkeringsytorna till annan användning.

Rent praktiskt går det att skapa möjlighet för samnyttjande genom att med parkeringshus erbjuda parkeringsplatser i en och samma anläggning för flera olika ärendetyper. Parkeringshus är naturligt mer yteffektiva än gemensamma parkeringsanläggningar i markplan.

### Avgiftsbelagd parkering

Ytterligare ett sätt skapa effektivare markanvändning är att införa avgiftsbelagd parkering. Om det är dyrare att ha bilen parkerad på arbetsplatsen än att ha den parkerad vid bostaden lockar det resenärerna att välja andra färdmedel till arbetsplatsen. Figur 2 nedan är hämtat från resevaneundersökning 2007 och visar hur parkeringsavgifter och olika parkeringsutbud för arbetsplatser kan påverka färdmedelsvalet och därmed markanspråket för parkering.



Figur 2 Diagram för hur färdmedelsvalet påverkar markanspråket för parkering (Resevaneundersökning, 2007)

På en del platser förekommer att arbetspendlare parkerar på parkeringsplatser som är avsedda för besökare och upptar dessa under större delen av dygnet. Detta leder till en försämrad tillgänglighet för de bilresenärer som ska utföra kortare besöks- eller inköpsärenden. I förlängningen leder detta till söktrafik. För att främja att besöksparkeringar används för kortare ärenden kan avgifts- eller tidsreglering användas för att styra arbetspendlare till avsedda parkeringar. Det är viktigt att det är ett samspel mellan reglering av parkering på gatumark och parkering på kvartermark.

Ett tillvägagångssätt skulle kunna vara att införa parkeringszoner med högre avgifter i de centrala delarna av staden och lägre avgifter eller gratis parkering i utkanten av staden för att på så sätt bidra till ett minskat parkeringsbehov i de centrala delarna.

Avgiftsreglering är ett kraftfullt styrmedel för att skapa en effektiv parkering och minska markanspråken.

## Planering för parkering som en del av hållbar stadsutveckling

Kampen om ytorna är ständigt pågående i planeringen av den hållbara staden. Förutsättningarna för biltrafiken är en av många nyckelaspekter i arbetet med att fördela ytbehovet för olika funktioner och ytor för bilparkering är en viktig planeringsfråga med stort signalvärde.

Hållbarhetsbegreppets tre delar ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet kan användas som ett hjälpmedel för att belysa vilken påverkan en fysisk åtgärd har i ett helhetsperspektiv. I sådana resonemang kan det underlätta att jämföra olika lösningar för samma funktion men också att jämföra alternativa användningsområden för den specifika. Genom att på olika sätt minimera ytorna som behövs för parkering kan ytorna användas till andra funktioner som främjar en hållbar utveckling. Hur de parkeringsytorna som behövs planeras och utformas påverkar också de olika hållbarhetsperspektiven.

Nedan följer ett övergripande resonemang om hur stadens planering för bilparkering kan påverka en hållbar stadsutveckling utifrån de tre aspekterna ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.

### Ekonomiskt hållbar

Ekonomisk hållbarhet handlar om att skapa förutsättningar för en god ekonomisk tillväxt för staden och långsiktiga skatteintäkter. Tillgänglighet till olika funktioner i staden är en viktig pusselbit i detta, exempelvis tillgänglighet till en stor arbetsmarknad, till en variation av boendemiljöer, handel, kulturliv samt andra urbana kvaliteter. Infrastruktur för bilen fyller här en central och betydelsefull funktion. Att nyttja stadens ytor för parkering är därmed en pusselbit bland många kring förutsättningar för ekonomisk utveckling och hållbarhet. Att minimera de ytor som behövs för parkering innebär dock att ytorna kan användas till en rad andra funktioner som starkt kan bidra till den ekonomiska utvecklingen.

I stora drag handlar det om stadens attraktionsfaktorer. Vad gör att människor vill och kan bo och verka i staden? Tillgänglighet och förutsättningar för bil är en attraktionsfaktor. Men att nyttja ytor för bebyggelse med bostäder, handel och företag samt öppna torg- och grönytor är andra helt avgörande attraktionsfaktorer och funktioner som främjar de ekonomiska perspektiven. Att bostäder, handel och verksamheter kopplas samman med befolkning, sysselsättning och skattekraft är något som tas för självklart. Att grönytor är viktiga för ekonomin är dock ofta en faktor som kan tappas bort. Men grönytor bidrar både direkt och indirekt med stora ekonomiska värden. Genom ekologiska tjänster och rekreation främjas t.ex. luftkvalitet, dagvattenhantering och folkhälsoaspekter. Grönska i staden är också en stark attraktionsfaktor för såväl invånare som besökare för företag. Hur grönstrukturen ser ut i staden är en viktig del i valet av bostadsort och även en etableringsfaktor för näringsliv. Det ekonomiska värdet av att hindra översvämningar, genom grönska och bra dagvattenhantering, kan vara mycket stort med hänsyn till de skador som kan uppkomma på grund av översvämningar.

Vilken funktion en yta kan och bör användas till ur ekonomiska aspekter påverkas av ytans lokalisering i staden. Det är t.ex. generellt skillnad på centrala och perifera lägen, på bostadsområden, handels-/verksamhetsområden och blandad stad.

I föregående avsnitt konstaterades att olika parkeringslösningar innebär olika stora investeringar, där kostnaden generellt beror på hur effektivt markutnyttjandet är. Att anlägga markparkering är minst kostsamt investeringsmässigt men tar mycket mark i anspråk och hindrar därmed att marken används till annat. Ett underjordiskt garage är motsatt den mest kostsamma investeringen men medför å andra sidan att marken ovan jord kan användas för andra funktioner, vilket skapar möjligheter för andra ekonomiska intäkter på samma yta. Marken kan användas för exempelvis bostäder eller kontor och handel vilket gynnar sysselsättning och tillväxt.

En annan viktig aspekt i planeringen av stadens parkeringsytor är hur effektivt de kan nyttjas. Olika funktioner använder parkering vid olika tidpunkter på dygnet. Genom samnyttjande, det vill säga att samma parkeringsyta används för olika typer av parkering under olika tider på dygnet, kan behovet av parkeringsytor begränsas och ytor frigöras då till andra funktioner i staden som stärker den ekonomiska utvecklingen.

## Miljömässigt hållbar

Miljömässig hållbarhet handlar om kvaliteter som biologisk mångfald, fungerande ekosystem, ekosystemtjänster och luftkvalitet. Alla ingrepp som görs på tidigare oexploaterad mark innebär en miljöpåverkan. I stadsmiljö handlar miljömässig hållbarhet generellt om att kompensera den miljöpåverkan som den bebyggda miljön innebär.

Att minimera behovet av ytor för parkering innebär att maximera möjligheten att frigöra ytor till gröna lungor i staden så som parker och annan grönska. I ett stadsbyggnadssammanhang är det viktigt att tillföra grönska på olika sätt. Olika sorters grönska säkra förutsättningarna för grundläggande ekosystemtjänster som i sin tur bidrar till god hälsa och stora estetiska dimensioner. Med gröna ytor (istället för hårdgjorda ytor) skapas också förutsättningar för dagvattenhantering, vilket minskar översvämningsriskerna i staden. Grönskan bidrar också till att jämna ut temperaturen och har en luftrenande effekt som spelar en nyckelroll i klimatanpassningssammanhang. Alla dessa aspekter har både stora ekonomiska och sociala värden och främjar därmed inte bara en miljömässig hållbarhet, utan även ekonomisk och social hållbarhet.

Det går också att inkludera gröna värden i samband med parkeringsytor. Förutom att använda stadens markytor till grönska kan gröna ytor anläggas både som gröna tak och på väggar. På detta sätt kan exempelvis ett parkeringshus utformas med miljömässiga kompensationsåtgärder, genom att ha såväl grönt tak som gröna väggar. Även en markparkering kan ha gröna inslag med en medveten utformning. Att anlägga parkeringsgarage frigör den aktuella markytan som möjlig användning för park/grönska.

## Socialt hållbar

Social hållbarhet i staden handlar om att skapa en miljö som är trygg, hälsosam samt trivsam och där alla medborgare är jämställda och jämlika. Ett nyckelbegrepp när det gäller social hållbarhet är mötesplats. En framgångsfaktor för att skapa en bra mötesplats är att olika funktioner finns på samma ställe. Torg brukar ses som det klassiska exemplet på mötesplats i staden. Att minimera ytor för parkering möjliggör att fler ytor kan utformas som attraktiva och variationsrika mötesplatser av olika slag vilket skapar en levande stadsmiljö där människan står i centrum och inte bilen.

Även parkeringsplatsen kan i sig utformas som en plats för möten, beroende på dess placering, utformning och funktion. En samlad parkeringsplats alstrar ett gångflöde vilket kan ses som en tillgång för stadsmiljön. Vid lokalisering av parkeringsplatser är det därför även viktigt att belysa de positiva konsekvenserna det ger till stadens sociala funktioner.

Att planera för social hållbarhet handlar väldigt mycket om HUR något görs. En bilparkering är en funktion som med rätt utformning och placering kan integreras med andra funktioner och bli en del av sociala värden i staden. Parkeringsytor, parkeringshus och parkeringsgarage kan lätt upplevas som mörka samt öde platser, i alla fall delar av dygnet, som upplevs otrygga och ogästvänliga. Så behöver det inte vara. Gestaltningen har en nyckelroll när det gäller att göra parkeringslösningar mer socialt hållbar. För att en plats ska upplevas trygg är det exempelvis avgörande med en väl utformad miljö med hänsyn till belysning, öppna fasader och goda siktförhållanden. Att samplanera parkering med andra funktioner är en annan nyckelaspekt för att skapa det flöde av människor som bidrar till trygghet och trivsel.

Att planera en socialt hållbar stad innebär att skapa starka attraktionsvärde, vilket påverkar människor och företag att vilja bo och verka i staden. Det ger därmed även starka ekonomiska värden.

## Scenarier för behov av parkeringsytor i Helsingborg år 2035

Nedan presenteras fyra olika möjliga framtidsscenarier för år 2035. Nollalternativ samt scenario A, B och C. Gemensamt för samtliga scenarier är att antalet invånare, sysselsatta och besökare har ökat enligt uppsatta antagandena i stadsplanen för 2035.

I samtliga scenarier är utgångspunkten också att en parkeringsplats är 25 kvm.

Det som skiljer de olika scenarierna åt är bilinnehavet (antal bilar per 1 000 invånare) samt färdmedelsfördelning vilka båda är faktorer som påverkar parkeringsbehovet. En lägre andel bilresor som görs för varje ärendetyp ger ett lägre parkeringsbehov. Även färdmedelsfördelning varierar mellan scenarierna.

### Nuläget

För beskrivning av Nuläget, se sid. 5.

### Nollalternativ

#### Bakgrund till en utveckling enligt nollalternativet

En utveckling enligt nollalternativet grundar sig på att inga större förändringar har skett vad det gäller samhällsutvecklingen och de faktorer som påverkar bilinnehav och resvanor. Detta innebär att Helsingborgs stad har kvar samma parkeringsnorm och parkeringsavgifter som år 2015 samt att standarden på gång- och cykel och kollektivtrafikplanering bibehålls. Förutsättningarna är således de samma som i Nuläget, förutom att befolkningen har ökat med ca 40 000 fram till år 2035.

#### Nollalternativet

I tabell 3 nedan redovisas förutsättningar, mängd/antal och kommentar för scenario Nollalternativet. Nollalternativet motsvarar en framtidsbild som speglar nuläget (det vill säga år 2015) vad gäller bilinnehav och färdmedelsfördelning. Följaktligen innebär detta att det finns 377 bilar per 1 000 invånare samt att 58% av arbetsresorna sker med bil och att 65% av inköps- och besöksresor sker med bil.

Trenden inom området för Helsingborgs stadsplan är att bilinnehavet minskar (nuvarande trend mellan åren 2002 och 2012). Om bilinnehavet skulle fortsätta att minska fram till år 2035 enligt samma trend som har skett mellan åren 2002-2012 skulle det innebära en minskning med 12%. Trafikverkets basprognos för biltätheten i Sverige visar istället på en ökning med 12%. Mot denna bakgrund har nollalternativet utformats som en spegling av idag, varken minskning eller ökning av bilinnehavet per invånare. Följaktligen är bilinnehavet 377 bilar per 1 000 invånare.

Sker utvecklingen enligt Nollalternativet ökar det totala markanspråket för parkering från cirka 1 933 000 kvm till cirka 2 654 000 kvm.

Tabell 3 Nollalternativ för Helsingborg

Förutsättningar för beräkningar	Mängd/antal	Kommentar
Antal invånare i Helsingborg 2035 (för hela kommunen)	175 000	Enligt befolkningsprognos för 2035
Antal invånare (nattbefolkning) (innanför stadsplanegränsen)	140 000	Enligt Stadsplanen 2035
Antal arbetstillfällen (innanför stadsplanegränsen)	69 000	Enligt Stadsplanen 2035
Antal besöksresor (innanför stadsplanegränsen)	144 000	Enligt Stadsplanen 2035
Bilnehav (innanför stadsplanegränsen)	377 bilar/1 000 inv.	Bilnehav idag, inklusive företagsbilar
Färdmedelsfördelning för alla resor	57% bilresor	Enligt RVU 2013
Färdmedelsfördelning för arbetsresor	58% bilresor	Enligt RVU 2013
Färdmedelsfördelning för inköp/besök	65% bilresor	Enligt RVU 2013
Beräknat behov	Mängd/antal	Kommentar
Parkeringsbehov bostad	53 320	Utan samnyttjan
Parkeringsbehov arbetsplats	33 130	Utan samnyttjan (1,2 sitter i varje bil)
Parkeringsbehov inköp/ besök	19 720	Utan samnyttjan (1,4 sitter i varje bil)
<b>Parkeringsyta bostad</b>	<b>1 333 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta arbetsplats</b>	<b>828 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta inköp/besök</b>	<b>493 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta totalt</b>	<b>2 654 000 kvm</b>	Markparkering

### Ytbehov för parkering

Den totala parkeringsytan är 2 654 000 kvm vilket utgör 7% av Helsingborgs centralort.

## Scenario A: Enligt plan

### Bakgrund till en utveckling enligt scenario A

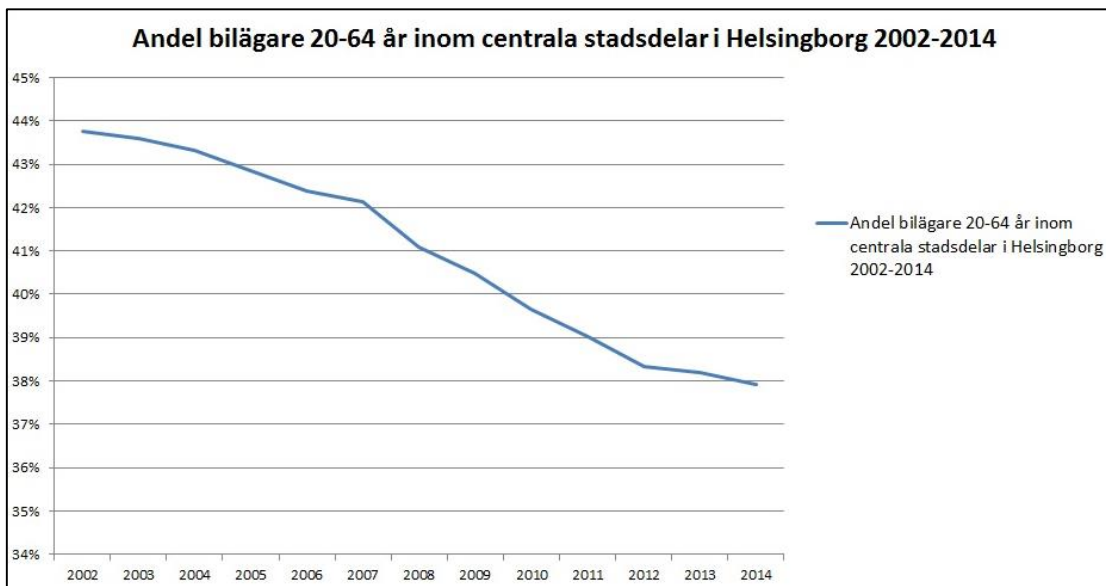
En utveckling enligt scenario A grundar sig i att kommunen (tillsammans med regionen) har utvecklat en väl fungerande kollektivtrafik och välutbyggd cykelinfrastruktur, som främjar dessa färdmedelssätt framför bil. Kommunen har också arbetat för ett minskat bilanvändande genom att avgiftsbelägga all arbetsplatsparkering. Bilinnehavet har också minskat eftersom bilpooler har utvecklats starkt, något som kommunen har varit drivande i. Därtill har samhällsutvecklingen och normer gått mot en större miljömedvetenhet vilket bidrar till att många väljer bort att äga och/eller använda en egen bil.

Scenario A är en framtidsbild som speglar en utveckling i linje med Helsingborgs Översiktsplan 2010 och Helsingborgs Trafikprogram 2014. Dessutom vägs den regionala målbilden för år 2030 in för påverkansfaktorerna i Scenario A.

### Scenario A

I tabell 4 nedan redovisas förutsättningar, mängd/antal och kommentarer för scenario A. Den regionala målbilden för år 2030 anger en bilandel på 42% för det totala antalet resor i regionen. Med hänsyn till att det aktuella området ligger centralt i en större stad i regionen samt att särskilda insatser görs för att minska antalet arbetsresor med bil har andelen arbetsresor med bil antagits minska från 58% till 30% i detta scenario. Andelen bilresor för inköps- och besöksresor har antagits minska från 65% till 50%.

Bilinnehavet har också minskat i det här scenariot. Den trend av minskat bilinnehav som skett i Helsingborgs centrala delar (det vill säga innanför stadsplaneområdet) under perioden år 2002-2012 har bibehållits. Under denna tioårsperiod minskade bilinnehavet från 44% (440 bilar per 1 000 invånare) till 38% (377 bilar per 1 000 invånare). Se diagram i figur 3. Det innebär en minskning med 63 bilar per 100 invånare, motsvarande en minskning med 1,4% per år. Antas denna trend fortsätta under perioden 2015-2035 så kommer en minskning ske med cirka 100 bilar per 1 000 invånare till 278 bilar per 1000 invånare (28%). Detta är ett bilinnehav som ligger i nivå med bilinnehavet i centrala Göteborg år 2015 (270 bilar per 1 000 invånare).



Figur 3 Diagram över hur andelen bilägare har minskat inom de centrala delarna av Helsingborg under åren 2002-2014. (Helsingborgs stad, 2015)

Med utgångspunkt i att utvecklingen leder till ett bilinnehav på cirka 280 bilar per 1 000 invånare samt att andelen bilresor för arbetsresor uppgår till 30% och för inköps- och besöksresor till 50% erhålls ett parkeringsbehov enligt tabell 4.

Sker utvecklingen enligt Scenario A minskar det totala markanspråket för parkering från cirka 1 933 000 kvm till cirka 1 798 000 kvm trots att det blir fler invånare.

Tabell 4 Scenario A

Förutsättningar för beräkningar	Mängd/antal	Kommentar
Antal invånare i Helsingborg 2035 (för hela kommunen)	175 000	Enligt förutsättningar
Antal invånare (nattbefolkning) (innanför stadsplanegränsen)	140 000	Enligt förutsättningar
Antal arbetstillfällen (innanför stadsplanegränsen)	69 000	Enligt förutsättningar
Antal besöksresor (innanför stadsplanegränsen)	144 000	Enligt förutsättningar
Bilnehav (innanför stadsplanegränsen)	280 bilar/1 000 invånare	Linjär minskning av bilnehav utifrån dagens trend. I nivå med centrala Göteborg 2015 (270 bilar/1 000 invånare)
Färdmedelsfördelning för alla resor	42% bilresor	Regional målbild 2030
Färdmedelsfördelning för arbetsresor	30% bilresor	Rimligt med 30% för arbetsresor i centrala Helsingborg. Hälften jämfört med nollalternativet. Malmös målbild är 30% för alla resor.
Färdmedelsfördelning för inköp/besök	50% bilresor	Bedöms ligga något högre än den regionala målbilden då denna typ av resa är svårare att flytta över till andra färdmedel. Andelen bilresor sätts därmed till 50%. Det ska vara smidigt för besökare att parkera i centrum.
Beräknat behov	Mängd/antal	Kommentar
Parkeringsbehov bostad	39 600	Utan samnyttjan
Parkeringsbehov arbetsplats	17 140	Utan samnyttjan (1,2 sitter i varje bil)
Parkeringsbehov inköp/ besök	15 170	Utan samnyttjan (1,4 sitter i varje bil)
<b>Parkeringsyta bostad</b>	<b>990 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta arbetsplats</b>	<b>428 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta inköp/besök</b>	<b>379 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta totalt</b>	<b>1 798 000 kvm</b>	Markparkering

### Ytbehov för parkering

Den totala parkeringsytan är 1 798 000 kvm vilket utgör 5% av Helsingborgs centralort.



## Scenario B: Färre bilar

### Bakgrund till en utveckling enligt scenario B

Scenario B är en framtidsbild där de hållbara transportslagen har tagit större plats än i visionerna i översiktsplanen 2010 och Trafikprogrammet 2014.

I Scenario B är utgångspunkten att antalet bilar per invånare har minskat drastiskt. Dels beror detta på att staden gjort mycket kraftfulla satsningar på både cykelvägnätet samt för kollektivtrafiken som nu i stort sett har samma restider som bilen. Behovet av att använda bilen har därmed minskat. Dagens trend om att färre äger sin egen bil i framtiden har även fått genomslag. En kraftig utveckling av bilpoolsystem som också knyts till kollektivtrafiken har skett, vilket gjort att varannan bil har ersatts med en bilpoolsbil. Färdmedelsandelen för resor till arbetet har minskat kraftigt då det inte längre byggs parkeringsplatser enbart för de som pendlar till arbetet.

Scenariot bygger också på att man på en europeisk och statlig nivå genomfört åtgärder och lagstiftning som skapar en marknad där användarna av p-platserna står för de kostnader som parkeringarna innebär. Arbetsgivare subventionerar inte längre sina anställda med gratis parkering vid arbetsplatsen utan har växlat över till att få de anställda att cykla och åka kollektivt till sina arbeten. Även andelen besöksresor med bil har minskat i och med utveckling av e-handel, digitala mötesplatser samt tjänster i form av hemkörning.

Utvecklingen har också påverkats av att tekniken har gått framåt vad gäller självkörande bilar och har lett till ett väl utvecklat hop-on-hop-off-system. Resbehovet har också minskat eftersom bebyggelsen i staden har blivit betydligt mer funktionsblandad.

Vidare har den ekonomiska situationen medfört att få människor har råd att äga bil eftersom det exempelvis har blivit dyrt med bränsle. Att det blivit mer kostsamt att köra bil har även medfört att fler personer samåker i en bil.

### Scenario B

I tabell 5 nedan redovisas förutsättningar, mängd/antal och kommentar för scenario B. Eftersom varannan privatbil har ersatts genom bilpool har bilinnehavet kraftigt reducerats. En bilpoolsbil kan i snitt ersätta fem privatbilar vilket innebär att hälften av det tidigare bilinnehavet på 377 bilar per 1 000 invånare ( $377/2 = 188$  bilar) har kunnat ersättas av 38 bilpoolsbilar.

I samverkan med det välutvecklade systemet för självkörande bilar har bilinnehavet reducerats till 130 bilar per 1 000 invånare. Som jämförelse kan nämnas Köpenhamn, som idag har ett bilinnehav på 236 bilar per invånare (Koglin, 2013) och Hammarby Sjöstad med 210 bilar per invånare (Trivector, 2015).

Jämfört med scenario A har Helsingborg i scenario B tagit ett steg närmre mot regionens målbild för Malmö/Lund/Helsingborg år 2050. Endast 20% av alla resor sker med bil och andelen bilresor vid arbetsresor är i scenario B endast 15% och för inköps- och besöksresor 26%.

Med utgångspunkt i att utvecklingen leder till ett bilinnehav på 130 bilar per 1 000 invånare samt att andelen bilresor för arbetsresor uppgår till 15% och för inköps- och besöksresor till 26% erhålls ett parkeringsbehov enligt tabell 5 nedan.

De ökade kostnaderna för att köra bil i scenario B medför att antalet personer som sitter i varje bil vid arbetsresor och inköp/besöksresor antas öka till 1,8 personer.

Skär utvecklingen enligt Scenario B minskar det totala markanspråket för parkering från cirka 1 933 000 kvm till cirka 756 000 kvm.

Tabell 5 Scenario B

Förutsättningar för beräkningar	Mängd/antal	Kommentar
Antal invånare i Helsingborg 2035 (för hela kommunen)	175 000	Enligt förutsättningar
Antal invånare (nattbefolkning) (innanför stadsplanegränsen)	140 000	Enligt förutsättningar
Antal arbetstillfällen (innanför stadsplanegränsen)	69 000	Enligt förutsättningar
Antal besöksresor (innanför stadsplanegränsen)	144 000	Enligt förutsättningar
Bilnehav (innanför stadsplanegränsen)	130 bilar/1 000 invånare	Ett utvecklat bilpoolssystem och kraftiga satsningar på gc- och kollektivtrafik. Det är väldigt dyrt att äga och köra sin egen bil. Hälften av antalet privatbilar har ersatts med bilpool. En bilpoolsbil ersätter i snitt 5 privatbilar.
Färdmedelsfördelning för alla resor	20% bilresor	Regional målbild för 2050=30% för hela regionen, 15% för Malmö/Lund/Helsingborg
Färdmedelsfördelning för arbetsresor	15% bilresor	Kraftiga restriktioner och avgifter för arbetsplats-parkering. Rimligt med 15% för arbetsresor centrala Helsingborg.
Färdmedelsfördelning för inköp/besök	26% bilresor	Kraftigt utökad e-handel/service samt höga avgifter för parkering. Rimligt med 26% för inköpsresor centrala Helsingborg.
Beräknat behov	Mängd/antal	Kommentar
Parkeringsbehov bostad	18 390	Utan samnyttjan
Parkeringsbehov arbetsplats	5 710	Utan samnyttjan (1,8 sitter i varje bil)
Parkeringsbehov inköp/ besök	6 130	Utan samnyttjan (1,8 sitter i varje bil)
Parkeringsyta bostad	460 000 kvm	Markparkering
Parkeringsyta arbetsplats	143 000 kvm	Markparkering
Parkeringsyta inköp/besök	153 000 kvm	Markparkering
Parkeringsyta totalt	756 000 kvm	Markparkering

### Ytbehov för parkering

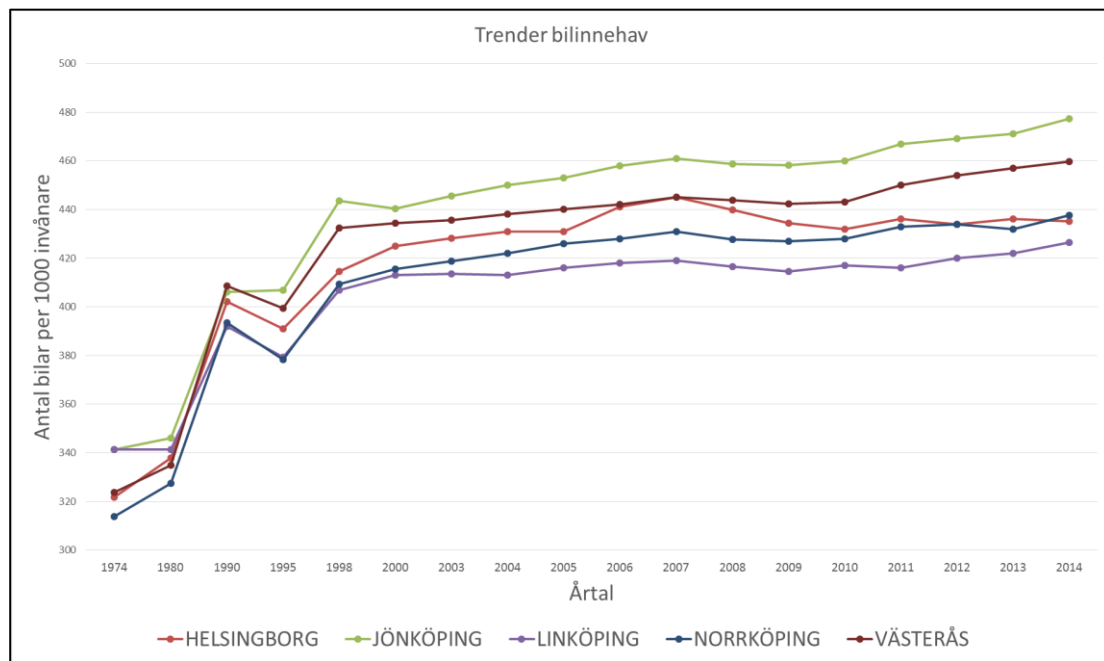
Den totala parkeringsytan är 756 000 kvm vilket utgör 2% av Helsingborgs centralort.

## Scenario C: Fler bilar

### Bakgrund till en utveckling enligt scenario B

Trafikverkets prognos för utvecklingen av bilnehavet säger att det ska öka med 12%. Historiskt sett förekommer det emellertid perioder då bilnehavet har ökat i betydligt raskare takt.

I figur 4 nedan redovisas ett diagram som presenterar bilnehavets utveckling för Helsingborg och några andra svenska städer (med ungefär samma storlek som Helsingborg). Det framgår att bilnehavet mellan 1974 och 1990 ökar med 15-25% för de betraktade städerna. Denna utveckling berodde främst på att man under 1950-talet, då Sverige stod under kraftig ekonomisk tillväxt, planerade för en påtaglig ökning av bilanvändandet. Planeringssättet innebar bland annat att bilen var det högst prioriterade färdmedlet vilket ledde till utglesade samhällen med externhandel och minskad handel och service i stadskärnorna. Under början av 70-talet inträffar emellertid oljekrisen och trenden planar ut något. Samhällsplaneringen sker fortfarande till stor del efter de normer som togs fram under 1950-talet och städerna fortsätter att planeras för att det ska vara smidigt att köra bil. När ekonomin under 1980-talet hämtar sig från krisen under 70-talet sker återigen en kraftig ökning av bilnehavet vilken håller i sig fram till 1990-talet. (SCB, 2015)



Figur 4 Diagram för bilnehavets utveckling för Helsingborg och några andra svenska städer (SCB, 2015)

Gällande färdmedelsandel ligger några av USA:s mest bilprioriterade städer högt. Dallas och Los Angeles är exempel på städer med högt bilanvändande och där ligger färdmedelsandelen för arbetsresor på 95% respektive 85%.<sup>3</sup>

Utvecklingen till scenario C kan grunda sig i en mängd faktorer/omständigheter. Låg sysselsättningsgrad och dålig skattekraft kan ha gjort att kollektivtrafiken blivit lidande och försämrats. Bristande underhåll och utveckling av gång- och cykelnätet och prioritering av bilen i både gaturummet och planeringen kan ha gjort att färre väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.

En annan faktor kan vara att bilar och bränsle blivit förhållandevis prisvärt och/eller att människor har en bättre ekonomi, det vill säga att fler har råd med bil eller att äga fler bilar. Det

<sup>3</sup> <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/modalsplit.html>

kan också ha skett en teknikutveckling av bilar som gjort dem miljövänliga, trafiksäkra och tysta, vilket gör att många tidigare nackdelar med bilen inte finns längre.

### **Scenario C**

I tabell 6 nedan redovisas förutsättningar, mängder/antal och kommentarer för scenario C. Scenario C är en framtidsbild där bilinnehavet visar på en kraftig ökning och där största andel resor sker med bil.

Utvecklingen av bilinnehavet i Scenario C har skett på likartat sätt som under perioden mellan 1970 och 1990, det vill säga med en ökning på cirka 20%. Detta innebär att bilinnehavet mellan 2015 och 2035 har ökat från 377 till cirka 450 bilar per 1 000 invånare innanför stadsplaneområdet.

Utvecklingen har också inneburit att färdmedelsandelen har närmat sig några av de mest bilprioriterade städerna som USA. Helsingborg är inte riktigt där än men färdmedelsandelen för bil har antagits öka med samma procentsats som det antagna bilinnehavet, dvs. med 20% vilket ger en färdmedelsandel för bil på 78%. Andelen arbetsresor med bil är 78% och motsvarande andel för inköps- och besöksresor är 85%.

Kostnaderna för att äga och köra bil är små, vilket gör att incitamentet för samåkning minskar. Antalet personer som sitter i varje bil antas därför minska till 1,0 för arbetsresor och 1,2 för inköp/besöksresor i scenario C.

Till skillnad från scenario B, där kraftiga satsningar görs på kollektivtrafik, görs i scenario C istället stora satsningar på infrastrukturen för biltrafiken för att möta upp behovet.

Sker utvecklingen enligt Scenario C ökar det totala markanspråket för parkering från cirka 1 933 000 kvm till cirka 3 680 000 kvm.

Tabell 6 Scenario C

Förutsättningar för beräkningar	Mängd/antal	Kommentar
Antal invånare i Helsingborg 2035 (för hela kommunen)	175 000	Enligt förutsättningar
Antal invånare (nattbefolkning) (innanför stadsplanegränsen)	140 000	Enligt förutsättningar
Antal arbetstillfällen (innanför stadsplanegränsen)	69 000	Enligt förutsättningar
Antal besöksresor (innanför stadsplanegränsen)	144 000	Enl. förutsättningar
Bilnehav (innanför stadsplanegränsen)	450 bilar/1 000 invånare	Billigt att äga bil, få nackdelar med att köra bil med hänsyn till miljö, trafiksäkerhet och buller.  Baserat på trender under 1970-90-talet.
Färdmedelsfördelning för alla resor	78% bilresor	En ökning med 20% jmf med nuläget.
Färdmedelsfördelning för arbetsresor	78% bilresor	Gratis parkering och god tillgång. Billigt att köra.
Färdmedelsfördelning för inköp/besök	85% bilresor	Gratis parkering och god tillgång. Billigt att köra.
Beräknat behov	Mängd/antal	Kommentar
Parkeringsbehov bostad	63 640	Utan samnyttjan
Parkeringsbehov arbetsplats	53 470	Utan samnyttjan (1,0 sitter i varje bil)
Parkeringsbehov inköp/ besök	30 080	Utan samnyttjan (1,2 sitter i varje bil)
<b>Parkeringsyta bostad</b>	<b>1 591 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta arbetsplats</b>	<b>1 337 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta inköp/besök</b>	<b>752 000 kvm</b>	Markparkering
<b>Parkeringsyta Totalt</b>	<b>3 680 000 kvm</b>	Markparkering

### Ytbehov för parkering

Den totala parkeringsytan är 3 680 000 kvm vilket utgör 9% av Helsingborgs centralort.

## Slutsatser

Analysen av de olika scenariernas behov av parkeringsyta visar på en variation mellan cirka 76 hektar (Scenario B) och cirka 368 hektar (Scenario C) vilket motsvarar en variation mellan 2% och 9% av stadens totala yta. Skillnaden mellan scenario B och C är ett ytbehov för parkering motsvarande cirka 504 stycken Sundstorg (Sundstorget i Helsingborg är 5 800 kvm stort).

Att inte göra något och ha en utveckling i linje med Nollalternativet innebär att behovet av parkeringsyta i Helsingborgs stad år 2035 kommer öka med en yta motsvarande 125 Sundstorg jämfört med idag (år 2015). I nollalternativet utgör parkeringsytorna 7% av den totala ytan i centrala Helsingborg.

Det scenario som tar mest mark i anspråk för parkering är scenario C, där parkeringsytorna utgör 9% av centrala Helsingborgs totala yta, vilket motsvarar en yta av cirka 634 Sundstorg. Det innebär en ökning på cirka 90% jämfört med idag (år 2015).

Scenario B är det scenario som ger minst ytbehov för parkering. Parkeringsytorna utgör här 2% av den totala ytan i centrala Helsingborg, motsvarande 130 Sundstorg. Jämfört med idag har ytbehovet för parkering mer än halverats i scenario B.

Att arbeta på enligt plan och ha en utveckling i linje med scenario A innebär att det totala behovet av parkeringsyta kan minska något jämfört med idag, trots befolkningsökningen. Behovet av parkeringsytor i scenario A utgör 5% av den totala ytan för centrala Helsingborg, motsvarande 310 Sundstorg. Jämfört med idag har parkeringsytorna minskat med 23 Sundstorg.

En utveckling mot Scenario B och C kommer att innebära stora samhällsförändringar som Helsingborg behöver anpassa sig till.

### Samnyttjande av parkering

Genom mer storskaliga och lättillgängliga parkeringslösningar kan ett effektivt samnyttjande av parkeringsplatserna ske. Med en blandad bebyggelse kan därigenom en optimal samnyttjandegrad på cirka 30% uppnås. Att alla parkeringsplatser är lokaliserade och utformade så att ett optimalt samnyttjande kan ske bedöms dock inte som troligt. Sannolikt kommer det att finnas ett fortsatt behov av mer småskaliga och privata parkeringsanläggningar vilket medför en minskad möjlighet för samnyttjande. En mer rimlig samnyttjandegrad har därför antagits till 15%.

Parkeringsytorna i scenario C kan då minskas med 95 Sundstorg och i scenario B med 19 Sundstorg. I scenario A kan parkeringsytorna minska med cirka 47 Sundstorg, ytor som istället kan användas till andra funktioner.

### Parkeringshus

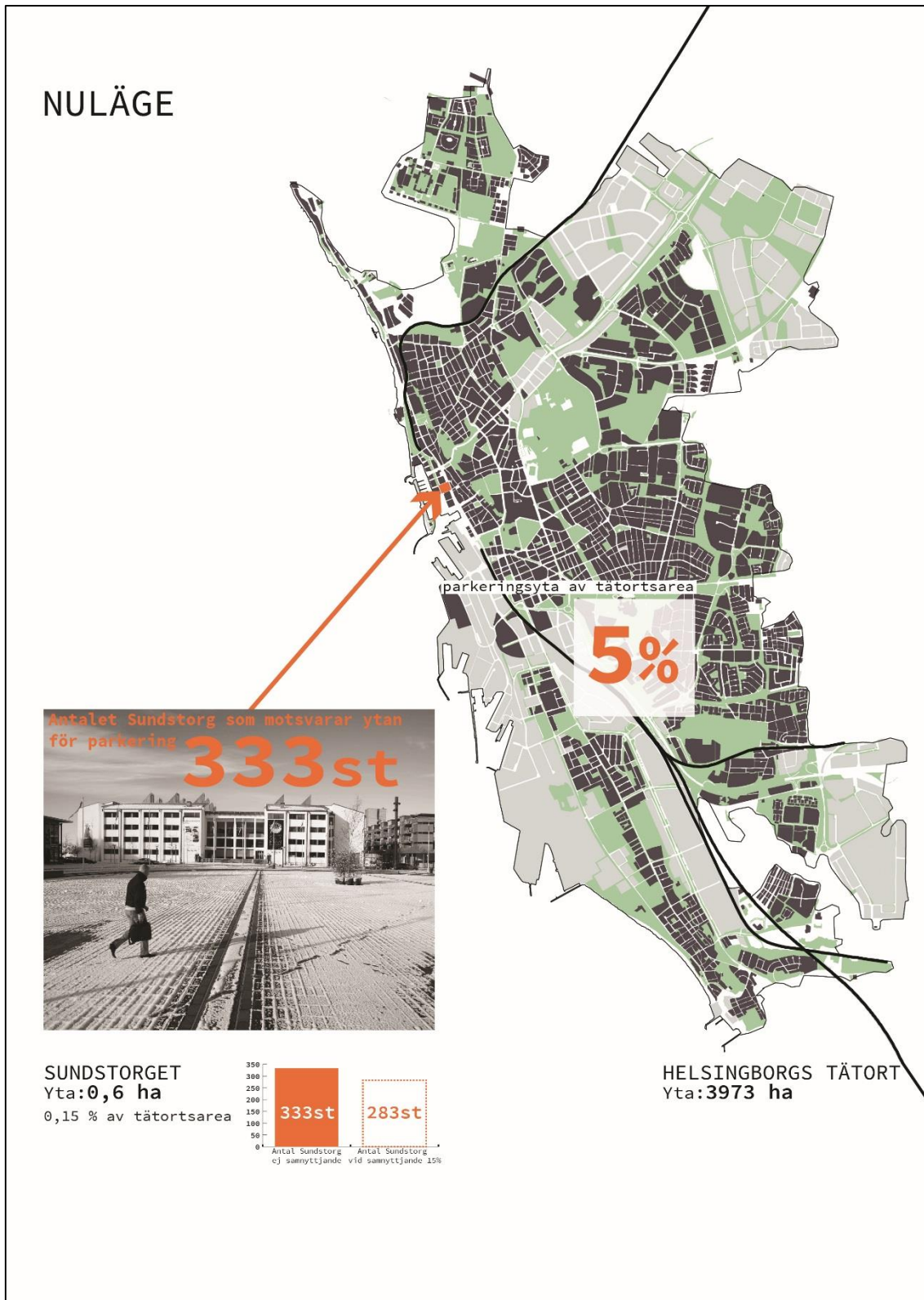
Ovanstående beräkningar av parkeringsytor bygger på att parkeringen är markparkering. Att istället anlägga parkering i parkeringshus är mer yteffektivt, eftersom ytan fördelas på flera våningar. Om all parkering i respektive scenario anläggs i parkeringshus istället för på markparkering minskar ytbehovet ytterligare. Ett genomsnittligt parkeringshus har då antagits vara i fyra våningar där ytbehovet per bilplats är 25 kvm. Ytbehovet i scenario C kan då rent teoretiskt minskas till 135 Sundstorg medan scenario B kan minskas till 28 Sundstorg.

I tabell 7 redovisas en sammanställning av utan samnyttjande, med samnyttjande och med p-hus i 4-plan och samnyttjande (15 %) inom stadsplanegränsen.

Tabell 7 sammanställning av utan samnyttjande, med samnyttjande och med p-hus i 4-plan och samnyttjande (15 %).

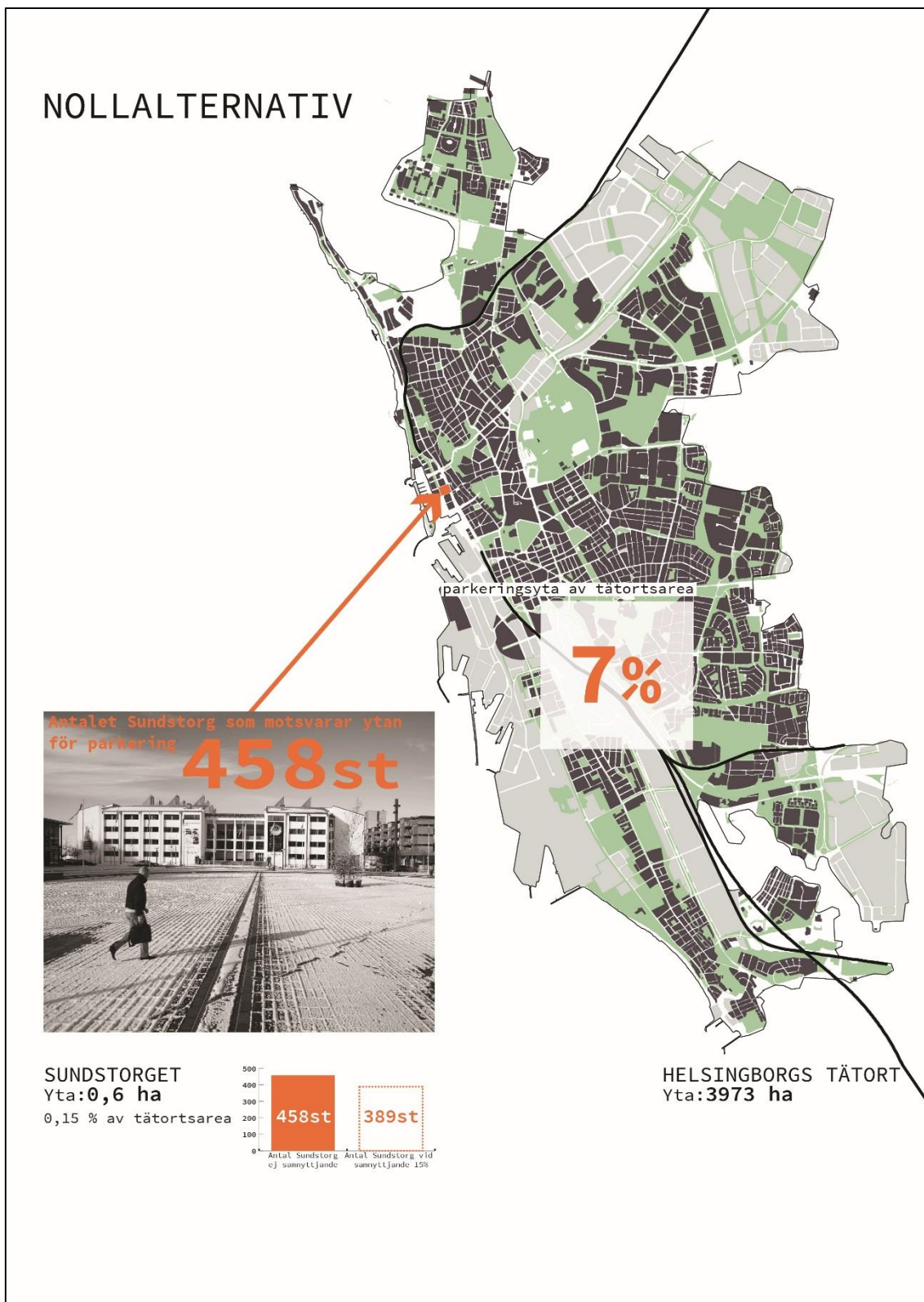
Utan samnyttjande	Nuläge	Noll-alternativ	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Totalt ytbehov för parkering (kvm)	1 933 000	2 654 000	1 798 000	756 000	3 680 000
Parkeringsyta Bostad (kvm)	956 000	1 333 000	990 000	460 000	1 591 000
Parkeringsyta Arbetsplats (kvm)	594 000	828 000	428 000	143 000	1 337 000
Parkeringsyta Inköp/Besök (kvm)	383 000	493 000	379 000	153 000	752 000
<b>Andel av centrala Helsingborgs yta som behöver tas i anspråk av parkeringsytor</b>	<b>5%</b>	<b>7%</b>	<b>5%</b>	<b>2%</b>	<b>9%</b>
<b>Den totala ytan för parkering angiven i antal Sundstorg</b>	<b>333</b>	<b>458</b>	<b>310</b>	<b>130</b>	<b>634</b>
Med samnyttjande (15%)	Nuläge	Noll-alternativ	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Totalt ytbehov för parkering (kvm)	1 641 000	2 256 000	1 525 000	644 000	3 126 000
<b>Andel av centrala Helsingborgs yta som behöver tas i anspråk av parkeringsytor</b>	<b>4%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>2%</b>	<b>8%</b>
<b>Den totala ytan för parkering angiven i antal Sundstorg</b>	<b>283</b>	<b>389</b>	<b>263</b>	<b>111</b>	<b>539</b>
Med p-hus i 4-plan och samnyttjande (15 %)	Nuläge	Noll-alternativ	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Totalt ytbehov för parkering (kvm)	412 000	563 000	383 000	162 000	783 000
<b>Den totala ytan för parkering angiven i antal Sundstorg</b>	<b>71</b>	<b>97</b>	<b>66</b>	<b>28</b>	<b>135</b>

I figur 5-10 illustreras skillnaderna mellan ytbehov för nuläge och de olika scenarierna.

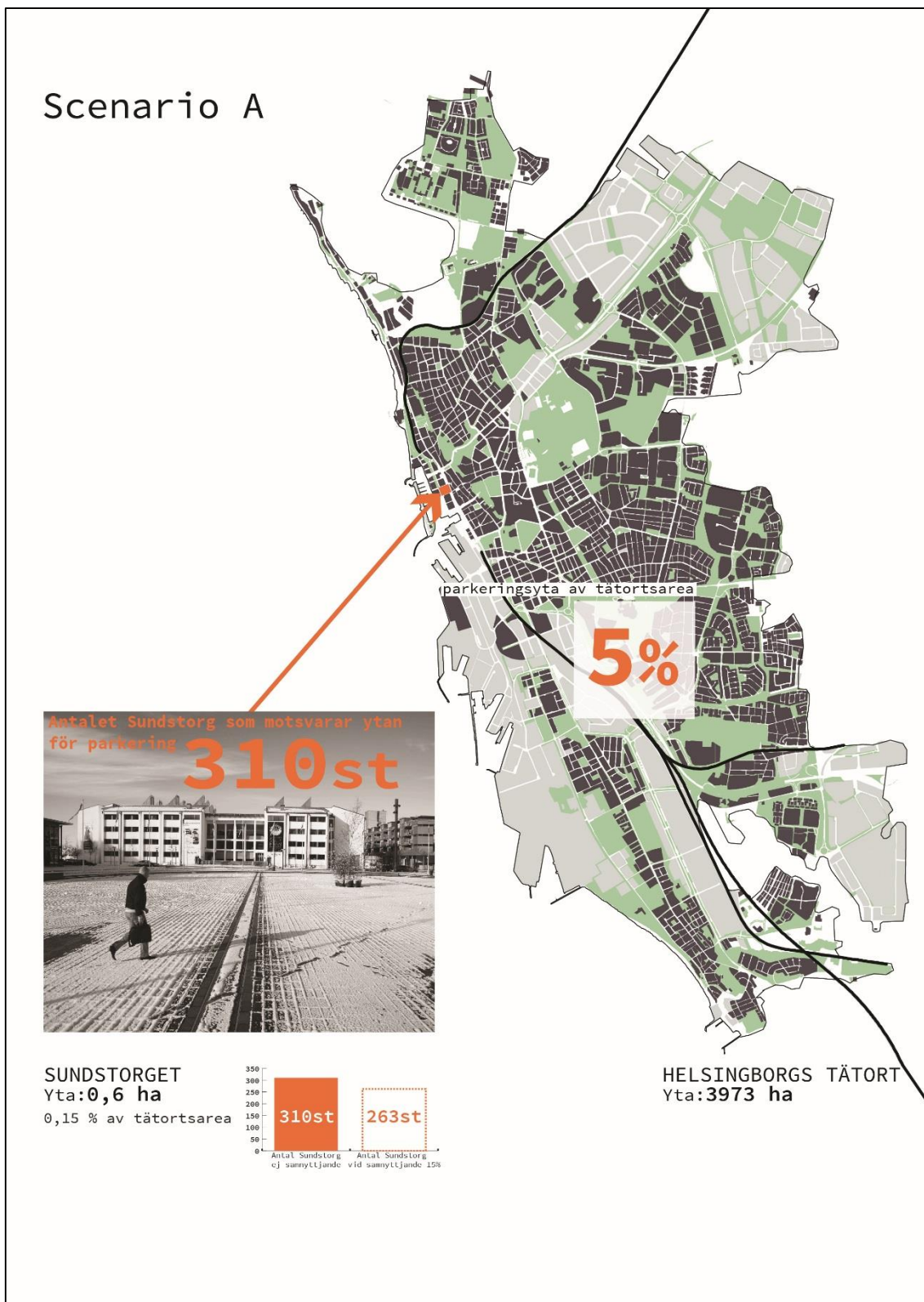


Figur 5 Nuläge



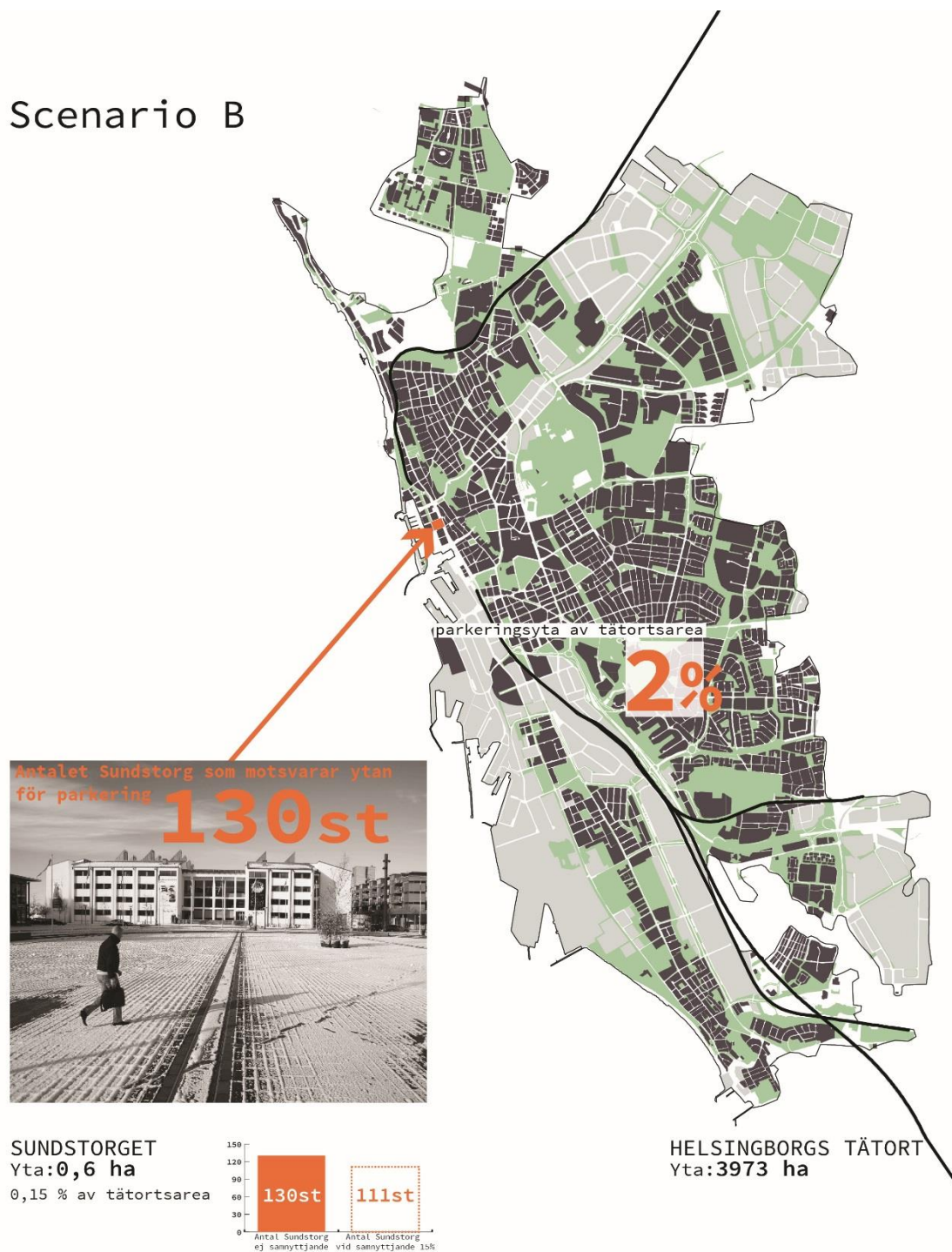


Figur 6 Nollalternativ

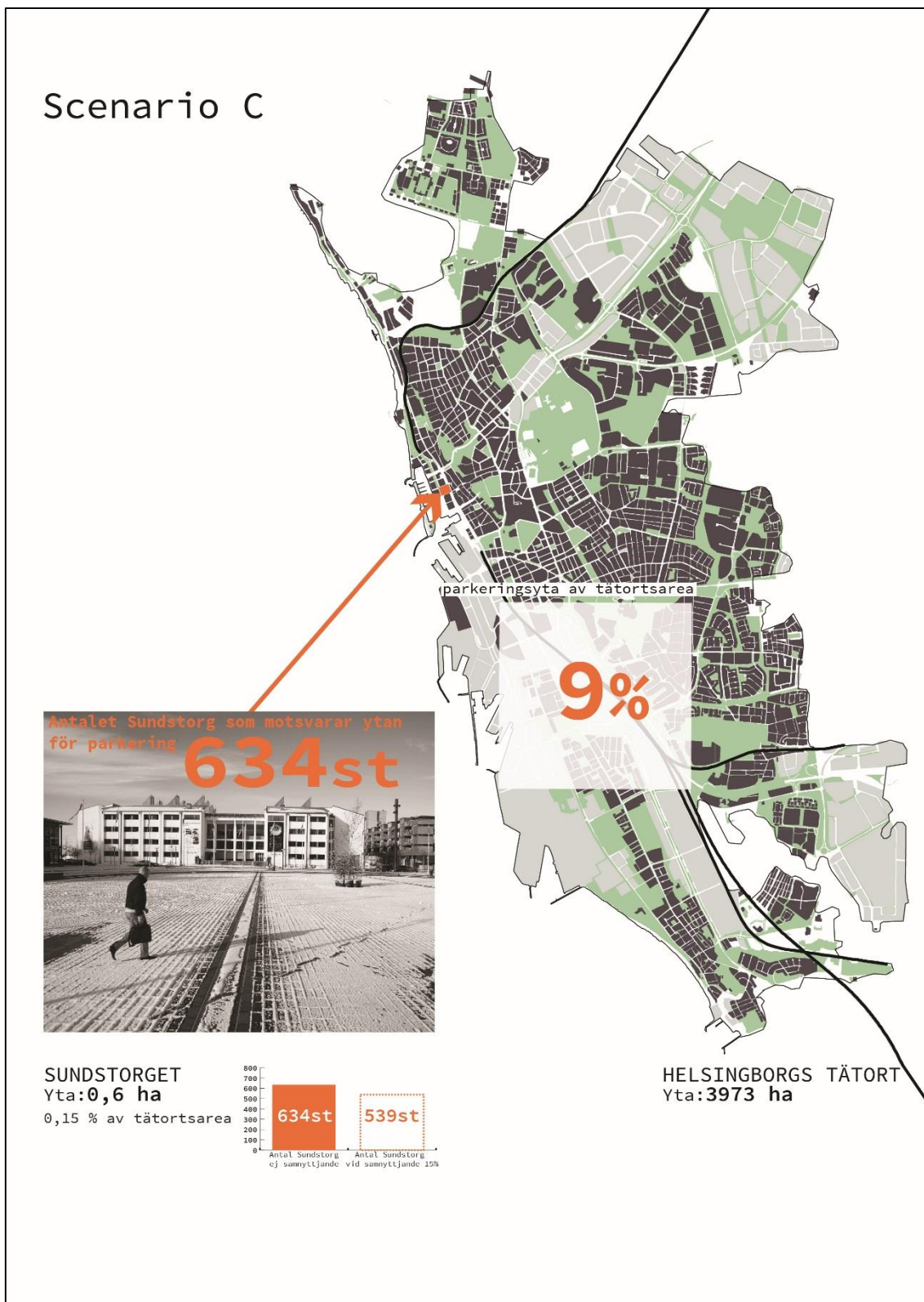


Figur 7 Scenario A

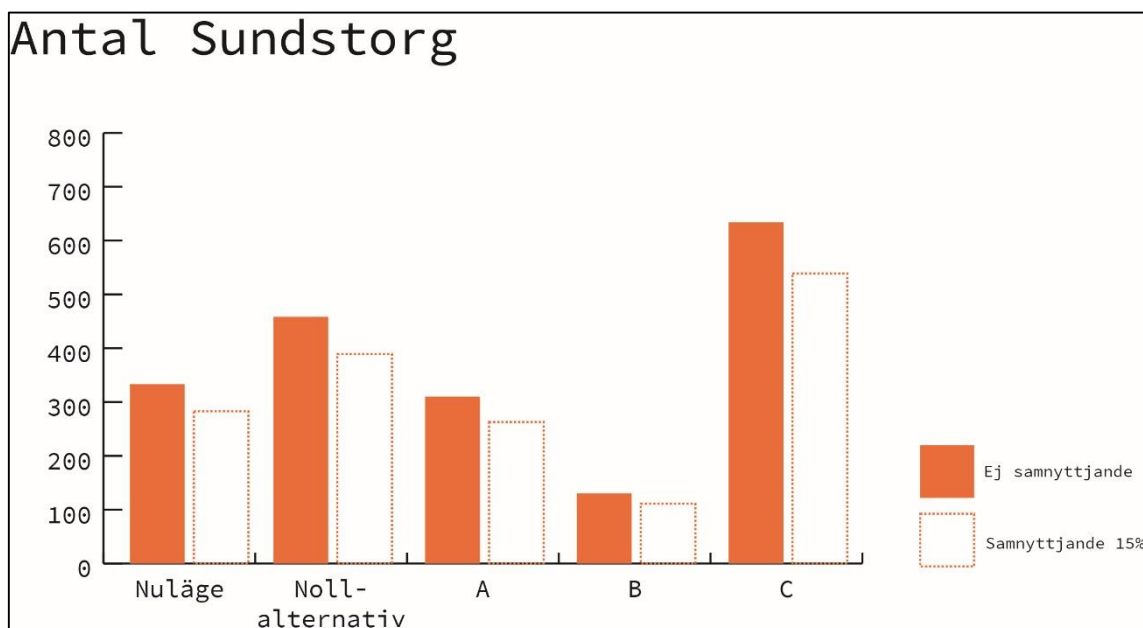
Scenario B



Figur 8 Scenario B



Figur 9 Scenario C



Figur 10 Sammanställning scenarier – antal Sundstorg