



# RAPPORT

## Parkeringsplan för Perstorps kommun



Författare  
Jakob Sarvik

Helena Denvall

E-post  
jakob.sarvik@afconsult.com

helena.denvall@afconsult.com

Kund  
Perstorps kommun

Datum  
2019-07-03

Projekt-ID  
76681602



# RAPPORT

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund .....	3
1.2	Syfte .....	4
1.3	Rapportens upplägg.....	4
2	Tidigare parkeringsutredning .....	5
3	Nulägesbeskrivning.....	6
3.1	Inventering .....	6
3.1.1	Utbud .....	6
3.1.2	Skyltning och reglering .....	10
3.1.3	Avstånd till parkering.....	11
3.1.4	Beläggingsstudie .....	12
3.2	Övervakning .....	19
3.3	Utformning .....	20
3.4	Antal boende och bilinnehav i centrala Perstorp .....	20
3.5	Tågpendling och pendlarparkering i Perstorp.....	21
4	Riktlinjer för parkering .....	22
5	Tillkommande exploatering .....	24
6	Omvärldsstudie: strategier och normer för parkering .....	26
6.1	Parkeringsnorm för Örkelljunga kommun .....	26
6.2	Parkeringsnorm för Bollebygds kommun .....	27
6.3	Eksjö kommuns parkeringsnorm .....	27
7	Förslag på strategisk inriktning och parkeringsnorm .....	29
7.1	Slutsatser från parkeringsutredningen .....	29
7.2	Förslag på strategisk inriktning och parkeringsnorm .....	30
7.2.1	Strategisk inriktning för parkering .....	30
7.2.2	Parkeringsnorm .....	32

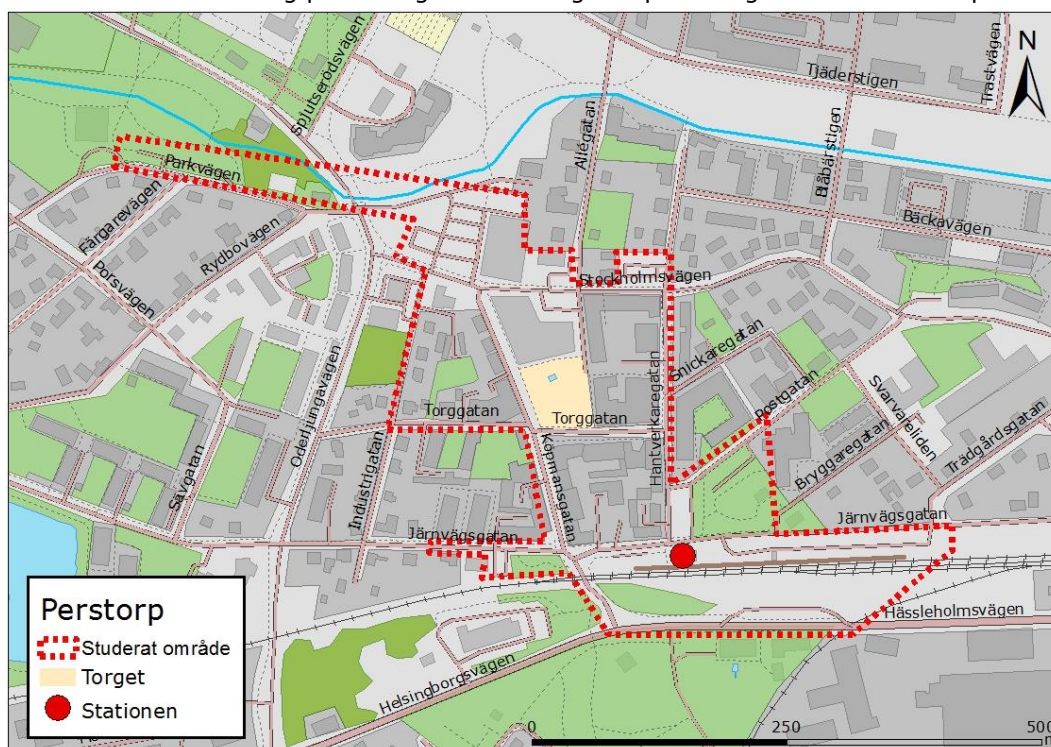
### Bilaga 1: Beläggingsstudie



# RAPPORT

## 1 Inledning

Perstorps kommun är en till ytan och invånarantalet liten kommun i norra Skåne, där majoriteten av invånarna bor i centralorten Perstorp. I utställningsförslaget till ny översiktsplan har kommunen fastställt ett behov av att strategiskt samla sig i parkeringsfrågan. Denna Parkeringsplan kommer ge en nulägesbeskrivning av bland annat utbud, beläggning och reglering på de allmänna parkeringsytorna som finns i centrala Perstorp, Figur 1 visar det studerade området. Vidare kommer generella riktlinjer för parkering sammanställas samt en omvärldsstudie. Parkeringsplanen avslutas med ett förslag på strategisk inriktning och parkeringsnorm för Perstorp.



Figur 1. Det studerade området för parkering i centrala Perstorp.

### 1.1 Bakgrund

Perstorps kommun har sett ett behov av att kartlägga utbud och behov av parkering samt forma en strategi för parkeringsfrågor. I kommunen råder oklarheter om vilka parkeringstal som ska användas vid exploatering. I centrala Perstorp är den huvudsakliga gatuparkeringen tidsreglerad till trettio minuter eller två timmar.

I kommunens Gång- och Cykelplan finns riktlinjer framtagna för cykelparkering på kommunens mark och det uttrycks ett behov av att införa en norm för hur cykelparkering ska lösas på fastighetsmark.

Studien från 2014 inkluderade ej cykelparkering och efter studien genomfördes har det även skett en del förändringar gällande utbudet av både cykel- och bilparkering. Det är i det centrala Perstorp som utbud och beläggning studeras, se Figur 1. Området är något större än i utredningen från 2014 i syfte att täcka in parkeringsytan söder om järnvägen samt den stora parkeringsytan vid Folkets Park.



# RAPPORT

## 1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att uppdatera den befintliga parkeringsutredningen och göra en nulägesbeskrivning av parkeringssituationen i centrala Perstorp. Detta innefattar beläggningsutredning samt beskrivning av aktuell utformning och reglering.

Syftet är även att ta fram ett förslag på strategisk inriktning för arbetet med parkering och ett förslag till parkeringsnorm i Perstorps kommun.

## 1.3 Rapportens upplägg

I rapportens andra kapitel sammanfattas utredningen från 2014 kort, med fokus på vilka resultat analysen gav och vilka slutsatser som kunde dras från resultatet.

I rapportens tredje kapitel, *Nulägesbeskrivning*, sammanställs en uppdaterad nulägesbeskrivning med bland annat en inventering för utbudet av bil- och cykelparkeringsplatser i centrala Perstorp samt hur dessa är reglerade. Inventeringen inkluderar även resultatet från beläggningsstudien som gjordes under april 2019.

I rapportens fjärde kapitel, *Riktlinjer för parkering*, presenteras riktlinjer för parkering som anses tillgodose Perstorps kommuns förutsättningar.

I rapportens femte kapitel, *Tillkommande exploatering*, sammanställs planerad och föreslagen exploatering i eller med anslutning till centrala Perstorp.

I rapportens sjätte kapitel, *Omvärldsstudie: strategier och normer för parkering*, redovisas hur andra svenska kommuner med liknande förutsättningar som Perstorp arbetar med strategier, policy eller norm inom parkering.

I rapportens avslutande kapitel redovisas utredningens slutsatser och ges förslag på hur Perstorp kan arbeta med en parkeringsstrategi och/eller parkeringsnorm.



# RAPPORT

## 2 Tidigare parkeringsutredning

2014 gjordes en parkeringsutredning av Tyréns för Perstorps centrala delar, "Parkeringsutredning Perstorp - Nulägesbeskrivning". Syftet var att göra en nulägesbeskrivning av parkeringssituationen i centrala Perstorp. Projektets genomfördes genom att utföra parkeringsräkningar samt en inventering av antal parkeringsplatser, skyltning, reglering, med mera. Efter sammanställning av fältarbetet analyserades resultatet med syfte att identifiera eventuella brister avseende parkering i centrala Perstorp. Rapporten avslutades med att föreslå tänkbara åtgärder.

Följande brister identifierades i analysen:

- För hög beläggning på parkeringsytan vid kommunhuset på vardagar.
- Högre beläggning på oreglerade gator och lägre beläggning på reglerade gator.
- Eventuell avsaknad av skyltar, framför allt gällande tidsreglering.
- Avsaknad av strategi för bland annat tidsreglering av parkering i centrala och perifera områden.
- Risk för parkering på utfarter på grund av bristande utformning av gatumiljön.

Tänkbara åtgärder föreslås gällande beläggning, skyltning och reglering samt utformning. Åtgärder för att hantera beläggning är bland annat att hänvisa kommunanställda till den stora parkeringen vid Folkets park och att tillskapa ytterligare parkering genom att nyttja grönytan väster om Köpmangatan och den gamla busstationen vid Hantverksgatans södra del.

Gällande skyltning och reglering föreslås en allmän översyn, såväl för att komplettera och förtydliga skyltningen som för att plocka bort överflödiga skyltar. Det föreslås även en utökning av tidsregleringen för att innefatta ytterligare områden. Utformningsmässigt så föreslås att styra trafiken och de parkerade bilarna med hjälp av till exempel varierande beläggning och möblering av gaturummen.

Sammanfattningsvis drogs följande slutsatser i parkeringsutredningen från 2014:

- Det finns tillräckligt med parkeringsplatser för att täcka parkeringsbehovet idag.
- Oreglerade ytor kan användas effektivare.
- Skyltning behöver ses över.
- Det finns utformningsbrister längs med Köpmangatan.
- En uttalad parkeringsstrategi saknas som stöd i kommunens arbete med parkering.

Ett allmänt förslag i slutsatsen av utredningen är att en strategi för parkering i Perstorp bör tas fram. Strategin bör bland annat omfatta en tydlig plan för hur kommunen vill arbeta med reglering av parkering på allmän plats samt hur parkeringsfrågan ska hanteras i samband med ny- och ombyggnad. Detta förslag och slutsatserna som dras i utredningen blir utgångspunkten för denna nya utredning.

Den tidigare utredningen kommer uppdateras och kompletteras i en ny nulägesbeskrivning, inkluderat en ny beläggingsstudie, som kommer ligga till grund för vidare resonemang kring rekommendationer om strategisk inriktning och parkeringsnorm.





# RAPPORT

## 3 Nulägesbeskrivning

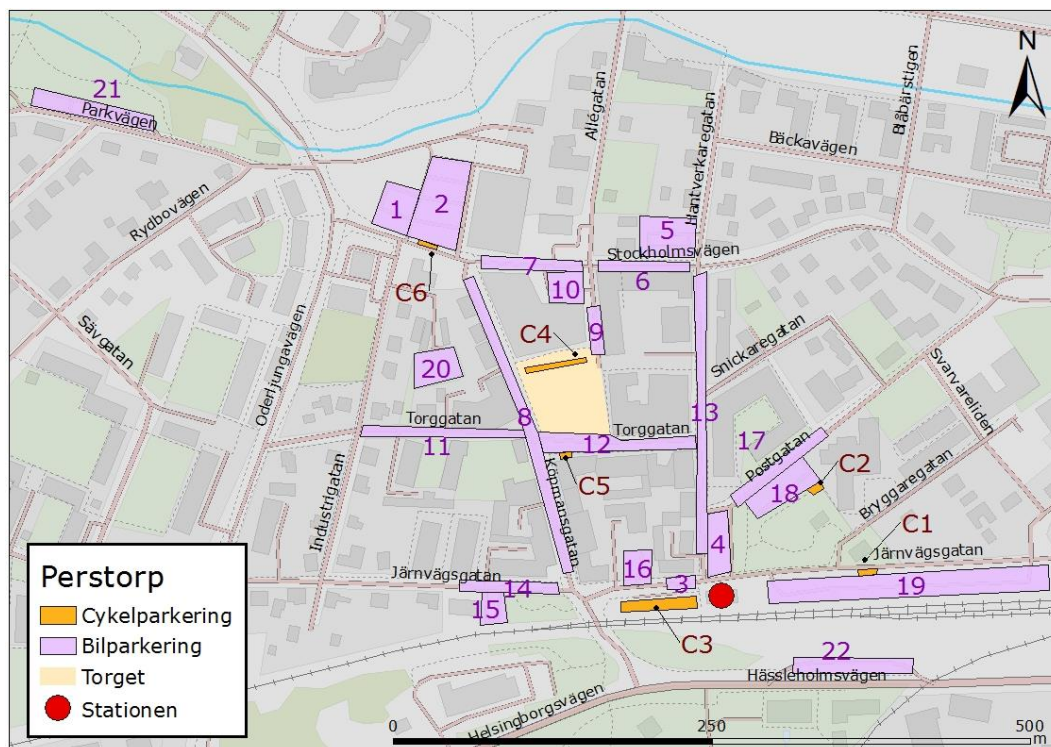
Nuläget i Perstorps centrum beskrivs genom en sammanställning över utbudet av bil- och cykelparkering, hur parkeringen regleras samt kort om utformning och övervakning. Vidare ges en översikt av parkeringsläget vid de skolor som ligger i, eller i nära anslutning till, centrala Perstorp. Efterfrågan på boendeparkering i centrala Perstorp studeras utifrån boendeantal och bilinnehav. Den beräknade efterfrågan jämförs i kapitel 6, *Inventering*, med beläggningsgraden och antalet parkeringsplatser. Slutligen görs en övergripande analys av pendlarparkeringens funktion i förhållande till antal tågresor som görs till och från Perstorp.

### 3.1 Inventering

Inom ramarna för projektet gjordes i april 2019 en inventering av utbud, reglering samt beläggning av parkeringsplatserna för bil och cykel i centrala Perstorp. Parkeringsplatser har både tagits bort och tillkommit sedan den senaste inventeringen av parkering i Perstorp. Det studerade området har utökats i jämförelse med den senaste inventeringen till att inkludera parkeringsanläggningen söder om järnvägen samt den stora parkeringsanläggningen vid Folkets park. Även om den sistnämnda inte är allmän parkering har kommunen visst inflytande över parkeringsytan.

#### 3.1.1 Utbud

I detta delkapitel ges en sammanställning av centrala Perstorps utbud av bil- och cykelparkering samt en översikt av parkeringssituationen vid skolorna i och i nära anslutning till centrala Perstorp. Totalt finns det ca 570 bilplatser och ca 330 cykelplatser i centrala Perstorp. I Figur 2 visas parkeringsytorna för bil och cykel i centrala Perstorp. Bilparkeringen är numrerad 1,2,3... och cykelparkeringen är numrerad C1, C2, C3...



Figur 2. Parkeringsytor för bil och cykel i det studerade området.



# RAPPORT

## 3.1.1.1 Bilparkering

I Tabell 1 sammanställs information för bilparkeringarna i centrala Perstorp. Totalt finns 569 parkeringsplatser att tillgå, inklusive pendlarparkeringen (19), parkeringen vid Turistbyrån (22) och parkeringen vid Folkets park (21). Parkeringen vid Folkets park är inte en allmän parkering, men inkluderas ändå i studien då kommunen har visst inflytande samt med anledning av potentiell omfördelning i framtiden. Dessa tre ligger i utkanten av centrala Perstorp, men inkluderas i studien.

I utredningen som gjordes 2014 konstaterades att det fanns ca 575 parkeringsplatser att tillgå. Då ingick parkeringen norr om ICA (40 platser) och kundparkeringen vid Allt i el (18 platser), men då båda dessa är privata inkluderas de ej i denna studie. Däremot ingick inte parkeringen vid Turistbyrån i studien, som även har byggts om sedan dess. Parkeringsytan vid Stockholmsvägen (5) kommer försvinna när Kv Enen ska bebyggas, men kan användas fram till byggstart. Parkeringsyta nr 16 är egentligen privat område men definieras som allmän parkering enligt kommunen.

Tabell 1. Förteckning av bilparkeringarna i det studerade området.

Nr	Typ	Namn	Antal platser	Antal HCP
1	Anläggning	ICA	42	0
2	Anläggning	ICA	46	2
3	Gatuparkering	Östra Järnvägsgatan	3	0
4	Anläggning	Ybbes plats	5	0
5	Anläggning	Stockholmsvägen	40	1
6	Gatuparkering	Kemtvätt	7	0
7	Gatuparkering	Spelbutik	5	0
8	Gatuparkering	Köpmangatan	78	1
9	Gatuparkering	Allégatan	11	1
10	Anläggning	Kommunhuset	16	1
11	Gatuparkering	Västra delen av Torggatan	15	0
12	Gatuparkering	Östra delen av Torggatan	33	3
13	Gatuparkering	Hantverksgatan	25	0
14	Gatuparkering	Västra Järnvägsgatan	11	0
15	Anläggning	Kulturhuset	23	1
16	Anläggning	Linden	16	0
17	Gatuparkering	Postgatan	11	0
18	Anläggning	Postgatan P	23	0
19	Anläggning	Pendlarparkering	48	2
20	Anläggning	Vid Torggatan	20	0
21	Anläggning	Folkets park	80	0
22	Anläggning	Turistbyrån	15	1



# RAPPORT

13 av de 569 parkeringsplatserna är reserverade för funktionsnedsatta, vilket resulterar i bristfällig tillgänglighet för funktionsnedsatta. På tre olika platser (10, 19 och 22) finns det parkeringsplatser reserverade för elbilar med elladdstolpar, totalt 14 parkeringsplatser.

## 3.1.1.2 Cykelparkering

Figur 2 visar de platser där det finns allmänna cykelparkeringar i centrala Perstorp och Tabell 2 visar kompletterande information till kartan. Totalt finns det 329 cykelplatser i centrala Perstorp, varav nästan tre fjärdedelar finns i anslutning till stationen (3). Den vanligaste utformningen av cykelställ är enkla ställ för framhjulet, och utgör ca 240 av platserna. Ca 90 utgörs av bågar, i två olika utformningar, för att luta cykelns ram mot. På Torget (4) är det enkla bågar att luta cykeln mot, vid stationen (3) inkluderas en kedja i utformningen för att kunna låsa fast cykeln ytterligare.

Tabell 2. Förteckning av cykelparkeringarna i det studerade området.

Nr	Namn	Antal platser	Ev. kommentar
C1	Pendlarparkering	12	Tak. Tryckluftpump.
C2	Ybbåsen	15	
C3	Stationen	244	32 platser med tak.
C4	Torget	24	Tryckluftpump.
C5	Biblioteket	4	
C6	ICA	30	

Cykelstället vid pendlarparkeringen (1) har väderskydd över samtliga platser och vid stationen (3) har 32 av platserna tak. På Torget och vid pendlarparkeringen är tryckluftspumpar placerade.

## 3.1.1.3 Skolor i angränsning till centrala Perstorp

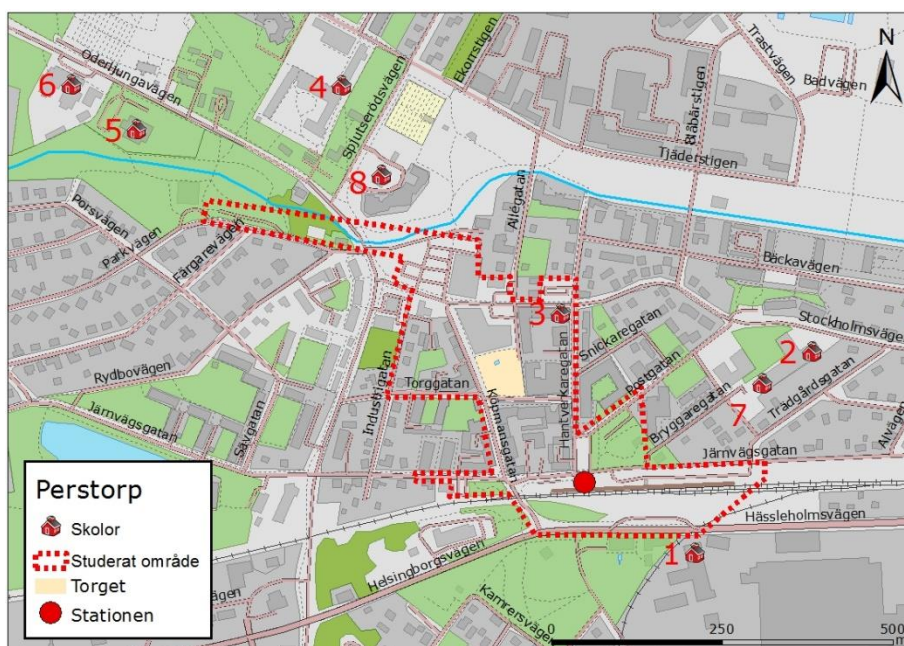
Det finns ett flertal olika skolor som ligger i eller strax utanför centrala Perstorp. Det är förskolor, grundskolor, kommunal vuxenskola samt folkhögskola. I detta delkapitel följer en kort sammanfattning av parkeringssituation vid samtliga skolor i eller strax utanför centrala Perstorp, se

Tabell 3. Det som har studerats är antalet bil- och cykelplatser, eventuell personalparkering, reserverade platser för funktionsnedsatta samt annan eventuell reglering. Det kan konstateras att det i anslutning till skolor i Perstorp inte förekommer någon reserverad personalparkering och inte heller någon tidsreglering.





# RAPPORT



Figur 3. Skolor i anslutning till centrala Perstorp.

Tabell 3. Förteckning av skolorna i nära anslutning till centrala Perstorp.

Nr	Skola	Antal cykel	Antal bil	Antal HCP
1	Perstorp Gymnasium	50	0	0
2	Munka folkhögskola, Rosenhill	20	9	1
3	Munka folkhögskola, Stockholmsv./Hantverksg.	0	0	0
4	Centralskolan	280	49	3
5	Solparkens förskola	15	46	2
6	Parkskolan	20	31	1
7	Förskolan Bokebacken	20	28	2
8	Östra Skolan Komvux	15	19	0

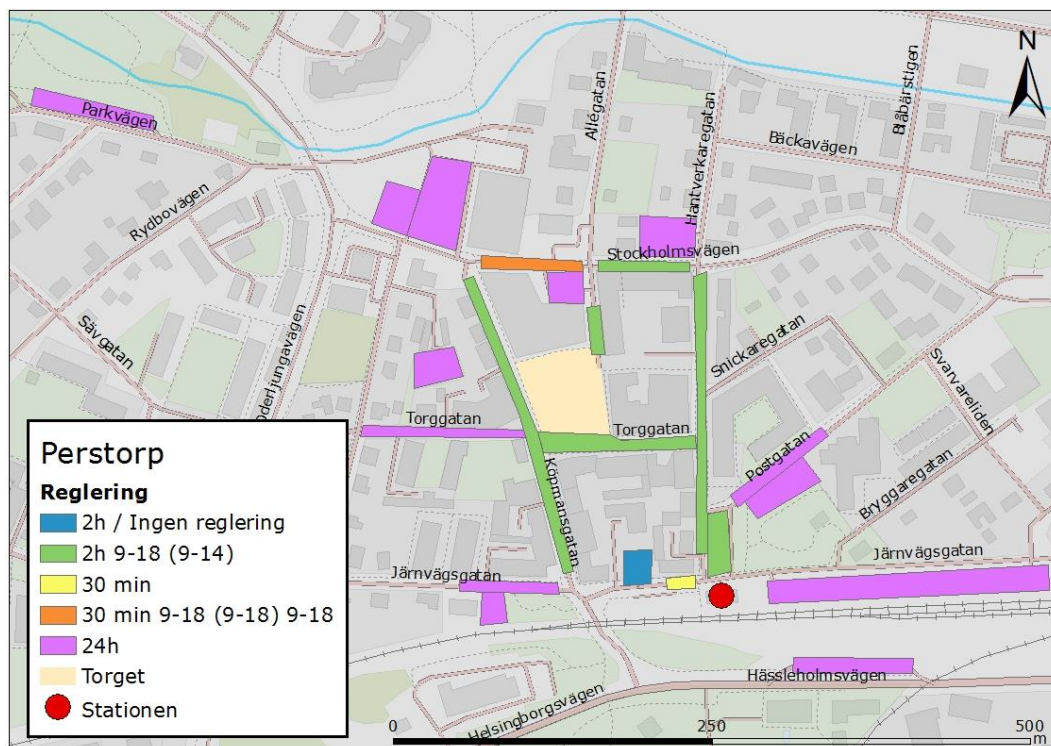
Solparkens förskola har dels en gemensam parkeringsyta med Parkskolan och dels en egen parkeringsyta med 15 platser. Parkskolan har en avlämningszon ut mot Oderljugavägen. Besökare till Munka folkhögskola har tillgång till en parkeringsyta med 9 platser, som är reserverad för besökare till Rosenhill. Munka folkhögskola har även en liten lokal på Stockholmsvägen som inte har någon tillhörande parkeringsyta. Förskolan Bokebacken, som ligger på andra sidan Rosenhill än folkhögskolan, delar på parkeringsytan tillsammans med Vårdcentralen. 5 av de 28 parkeringsplatserna som förskolan delar med vårdcentralen är specifikt reserverade för besökare till förskolan.



# RAPPORT

## 3.1.2 Skytning och reglering

I Figur 4 går det att utläsa hur de olika parkeringarna i Perstorp är reglerade.



Figur 4. Visualisering av de studerade parkeringarnas reglering.

All gatuparkering och parkering på allmän mark är i dagsläget gratis i Perstorp. Bland de parkeringsplatser som finns tillgängliga i centrala Perstorp är mer än hälften 24-timmarsparkering.

Det är tillåtet att parkera i 24 timmar dels på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, dels inom vägområde för allmän väg inom tätbebyggt område om inte annat föreskrivits med lokal trafikföreskrift (TrF<sup>1</sup> 3 kap 49 a §). Bestämmelsen gäller vardagar utom vardag före sön- och helgdag och behöver inte vara utmärkt. Det vill säga att de parkeringsplatser som inte är skyltade med tidsreglering tillåter parkering i 24 timmar.

Bland de 24-timmarsreglerade parkeringsytorna är skyltningen bristfällig. En tredjedel av parkeringarna som är reglerade till 24 timmar saknar skyltning över huvud taget. Även om det inte är ett krav med skyltning så underlättar det för att minska söktrafik.

I Tabell 4 redovisas hur samtliga parkeringsytor regleras samt var det finns parkering reserverat för funktionsnedsatta eller för elbil.

<sup>1</sup> Trafikförordningen (1998:1276)



# RAPPORT

Tabell 4. Reglering av de olika parkeringarna i det studerade området samt eventuella reserverade platser.

Nr	Reglering	Ev. kommentar
1	24h	
2	24h	2 HCP
3	30 min	
4	2h 9-18 (9-14)	
5	24h	1 HCP
6	2h 9-18 (9-14)	
7	30 min 9-18 (9-18) 9-18	
8	2h 9-18 (9-14)	1 HCP
9	2h 9-18 (9-14)	1 HCP
10	24h	1 HCP, 4 elbilsplatser
11	24h	
12	2h 9-18 (9-14)	3 HCP
13	2h 9-18 (9-14)	
14	24h	
15	24h	1 HCP
16	2h / 24h	4 bpl med 2h tidsreglering, resterande 24h
17	24h	
18	24h	
19	24h	2 HCP, 4 elbilsplatser, 4 MC-platser, 1 personalplats (Trafikverket)
20	24h	
21	24h	
22	24h	1 HCP, 6 elbilsplatser

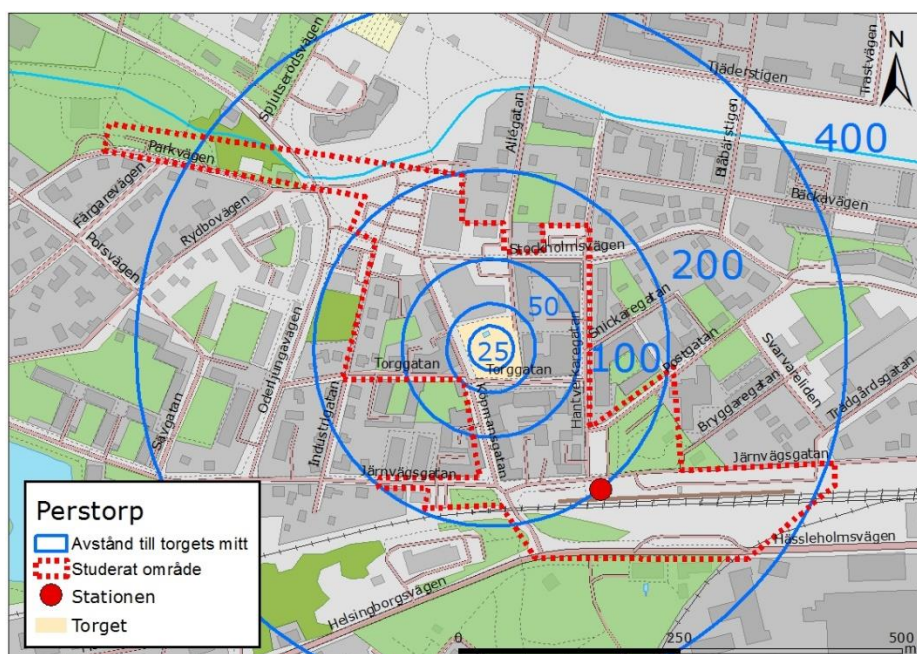
### 3.1.3 Avstånd till parkering

Som ungefärlig geografisk mittpunkt i centrala Perstorp ligger Torget, se . Med utgångspunkt från Torgets lokalisering finns det ett stort utbud av parkeringsmöjligheter för bil i centrala Perstorp. Det finns ca 420 parkeringsplatser inom 200 meter från torget i Perstorp och samtliga 569 parkeringsplatser som inventerats ligger inom 400 meter. Det finns även flera cykelparkeringar på eller i direkt anslutning till torget. Det finns en parkeringsplats reserverad för funktionsnedsatta på Köpmangatan i direkt anslutning till torget samt en på Allégatan, också i direkt anslutning till torget. Det finns möjlighet för angöring under kortare tid (30 min) ca 100 meter från torget och ca 50 meter från stationen.



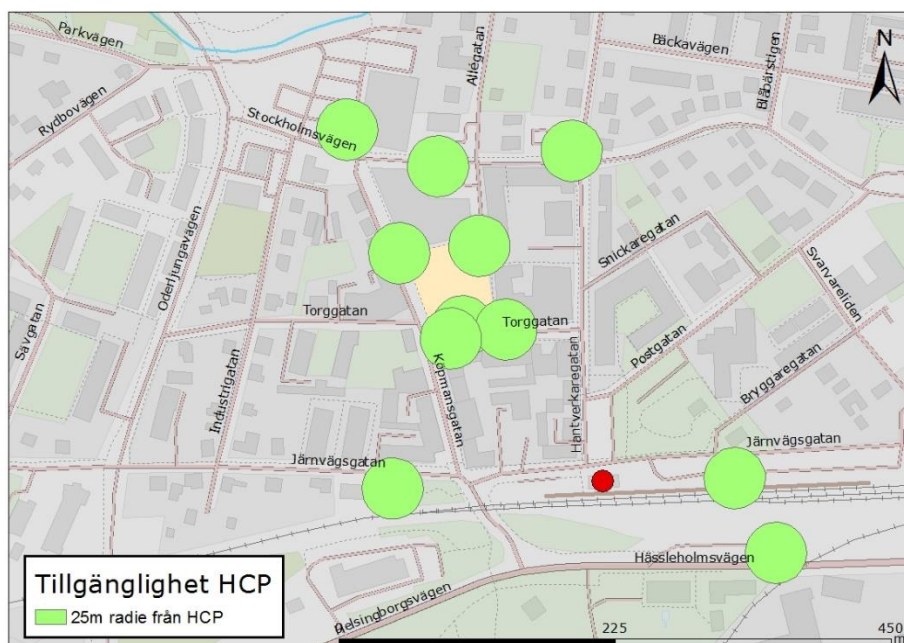


# RAPPORT



Figur 5. Avstånd från Torgets mittpunkt i centrala Perstorp.

Enligt Boverkets byggregler (BFS 2011:6) ska parkeringsplats för funktionsnedsatta ordnas inom 25 meter från målpunktens entré. I Figur 6 visas samtliga parkeringsplatser för funktionsnedsatta i det studerade området och en radie av 25 meter från platsen för att visa vilka målpunkter som är tillgängliga för funktionsnedsatta. Funktionsnedsattas tillgänglighet till centrumverksamheterna är bristfällig.



Figur 6. Parkeringsplatser för funktionsnedsatta med 25 meters radie.

## 3.1.4 Beläggingsstudie

I april 2019 gjordes en inventering av totalt 569 bilparkeringsplatser och 329 cykelparkeringsplatser. Inventeringen gjordes vid två tillfällen: fredagen den 26 april kl. 10-13 och lördagen 27 april kl. 11-12. Beläggningen studerades på







# RAPPORT

Jämfört med utredningen från 2014 så ser den genomsnittliga beläggningen för centrum ungefär likadan ut, den är något lägre men det antas bero på det dåliga vädret. Det är ungefär samma parkeringar som har hög respektive låg beläggning som i utredningen från 2014. Jämförelse för beläggning beroende på reglering görs i kap. 3.1.4.5.

Tabell 5. Sammanfattande resultat av beläggningsstudien.

Kategori	Antal platser	Fredag fm	Lördag fm	Genomsnitt
<i>Bil, hela området</i>	569	49 %	31 %	40 %
<i>Bil, centrum</i>	420	59 %	41 %	50 %
<i>Bil, utkanten centrum</i>	149	19 %	4 %	12 %
<i>Bil, gatuparkering</i>	191	54 %	41 %	48 %
<i>Bil, anläggning</i>	378	46 %	26 %	36 %
<i>Bil, anläggning centrum</i>	229	62 %	41 %	52 %
<i>Cykel</i>	329	54 %	20 %	37 %

## 3.1.4.1 Cykel

Förutom en stor cykelparkering vid stationen har centrala Perstorp inte ett stort utbud av cykelparkering, men enligt inventeringen tillräckligt för att möta behovet. I Tabell 6 redovisas beläggningen för de cykelparkeringar som inventerats i centrala Perstorp. Lördagens ihållande regn antas påverka beläggningen mycket. Den enda cykelparkeringen med högre beläggning på lördagen än söndagen är den vid Ybbåsen. Vid fredagens inventering var cykelparkeringen vid Biblioteket fullbelagd, utöver det var det gott om lediga platser på samtliga cykelparkeringar.

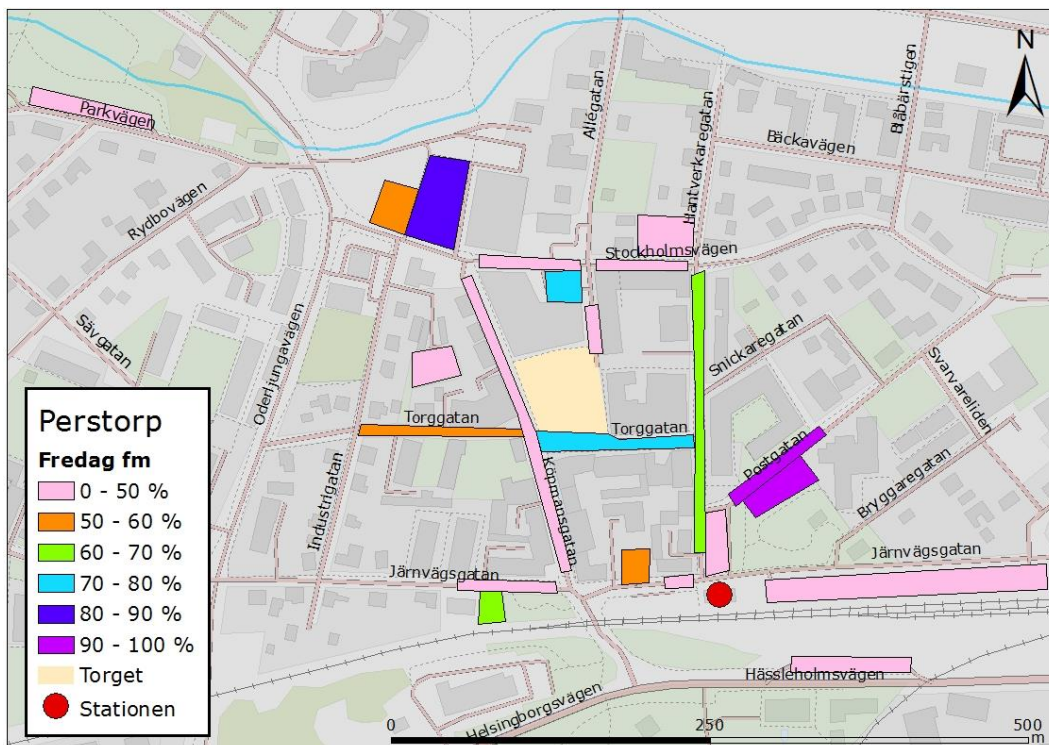
Tabell 6. Resultatet av beläggningsstudien för cykelparkering i centrala Perstorp.

Nr	Namn	Antal platser	Fredag fm	Lördag fm	Genomsnitt
C1	Pendlar-parkering	12	58 %	0 %	29 %
C2	Ybbåsen	15	60 %	67 %	63 %
C3	Stationen	244	62 %	22 %	42 %
C4	Torget	24	4 %	0 %	2 %
C5	Biblioteket	4	100 %	0 %	50 %
C6	ICA	30	17 %	7 %	12 %
	Total	329	54	20	37



# RAPPORT

## 3.1.4.2 Fredag förmiddag



Figur 8. Beläggingsgrad för de olika parkeringarna under fredagens inventering.

Under fredagsförmiddagen var 59 % av parkeringsplatserna i centrala Perstorp upptagna. Inkluderas parkeringen vid Folkets Park, pendelparkeringen och parkeringen vid Turistbyrå så var 49 % av parkeringarna upptagna. Gatuparkeringen på Postgatan och parkeringsanläggningen vid Ybbåsen var de två platserna med över 90 % beläggning och ena parkeringsytan vid ICA hade över 80 %.

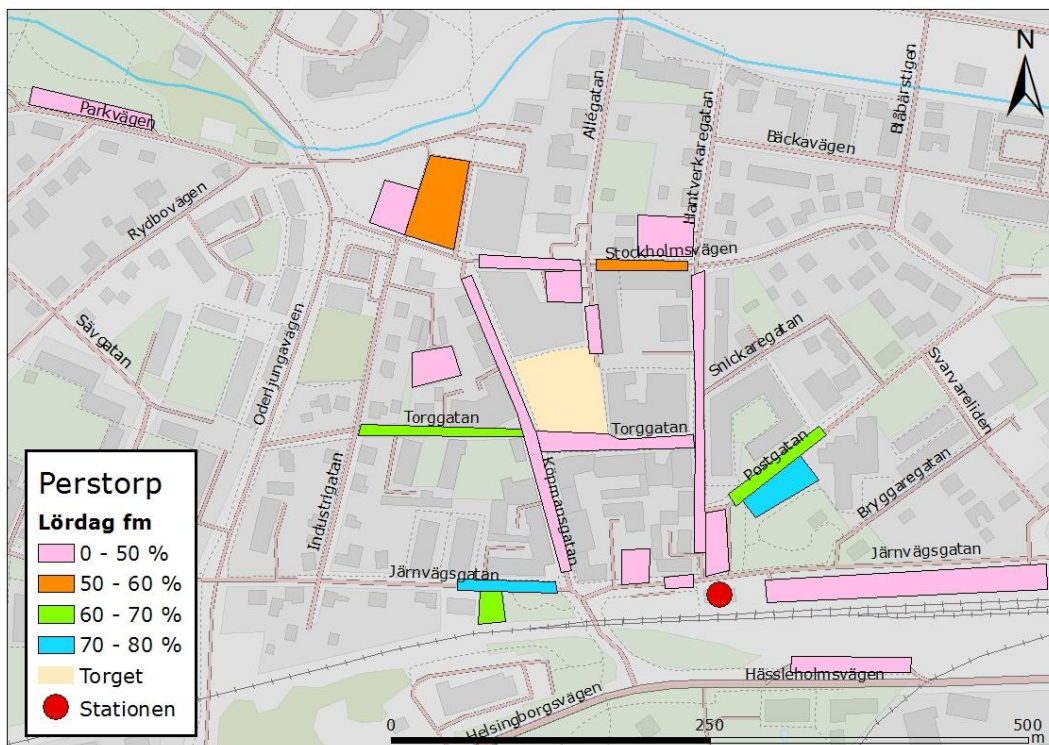
Parkeringsanläggningen vid Kulturhuset, gatuparkeringen på Hantverksgatan, gatuparkeringen på västra delen av Torggatan, samt parkeringsanläggningen vid kommunhuset, var de parkeringar med högst beläggning, men ändå under 80 %.

Kommunhusets parkering har fyra platser som är reserverade för elbilar. Vid fredagens inventeringstillfälle var det tre platser reserverade för elbilar och en plats reserverad för funktionsnedsatta som var lediga, vilket betyder att om enbart "vanliga" parkeringsplatser tas i beaktning så var parkeringsytan fullbelagd.



# RAPPORT

## 3.1.4.3 Lördag förmiddag

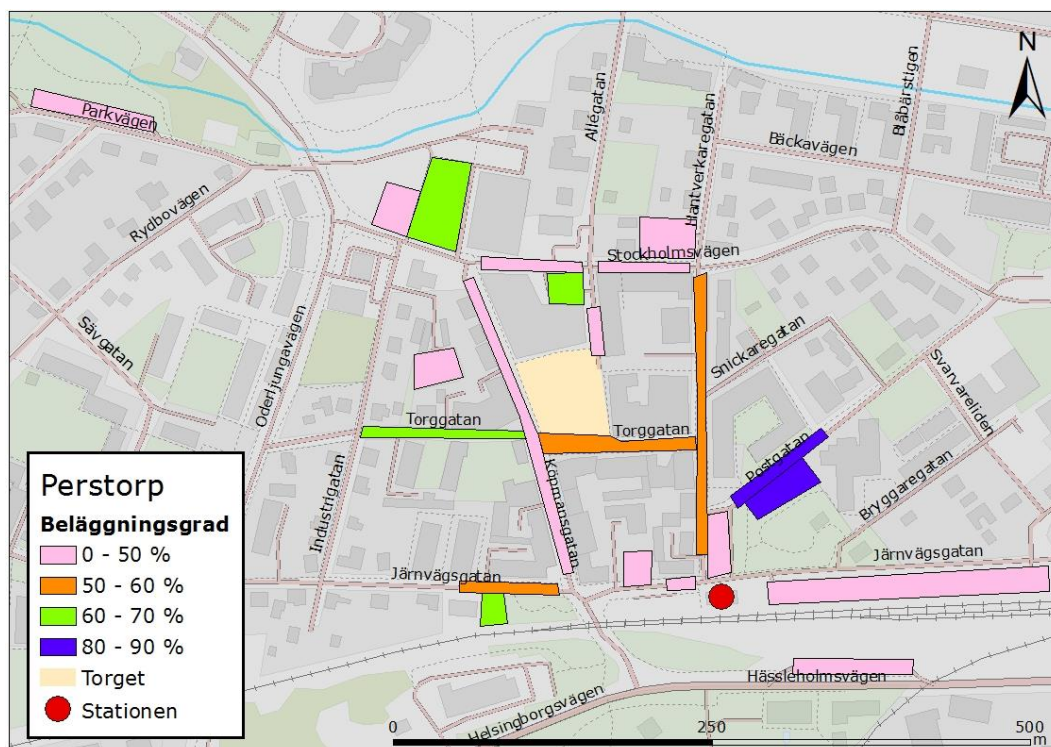


Figur 9. Beläggingsgrad för de olika parkeringarna under lördagens inventering.

Under lördag förmiddag var 41 % av parkeringsplatserna i centrala Perstorp upptagna. Inkluderas parkeringen vid Folkets Park, pendlarparkeringen och parkeringen vid Turistbyrån så var 31 % av parkeringarna upptagna. Samtliga parkeringar i Perstorp hade en beläggingsgrad under 80 % på lördagsförmiddagen. Gatuparkeringen på Postgatan, parkeringsanläggningen vid Ybbåsen, parkeringsanläggningen vid Kulturhuset, samt gatuparkeringen på västra delen av Torggatan, var de parkeringar med högst beläggning, men ändå under 80 %. Det dåliga vädret antas ha påverkat besökantalet till centrumverksamheterna.

# RAPPORT

## 3.1.4.4 Genomsnittlig beläggning



Figur 10. Genomsnittlig beläggningsgrad för de olika parkeringarna i det studerade området.

I genomsnitt under de två inventeringarna var 50 % av parkeringsplatserna i centrala Perstorp upptagna. Inkluderas parkeringsanläggningen vid Folkets Park, pendelparkeringen och parkeringsanläggningen vid Turistbyrån så var 40 % av parkeringarna upptagna i genomsnitt. I Figur 10 illustreras den genomsnittliga beläggningen för de olika parkeringarna. Av figuren framgår att det enbart är gatuparkeringen på Postgatan och parkeringsanläggningen vid Ybbåsen som är fullbelagda eller nästan fullbelagda större delen av tiden.

Parkeringsanläggningen vid Folkets Park, pendelparkeringen och parkeringsanläggningen vid Turistbyrån hade alla väldigt låg beläggning. Parkeringsanläggningen vid Folkets Park hade 4 % beläggningsgrad i genomsnitt. Även parkeringsanläggningen vid Turistbyrån hade väldigt låg beläggningsgrad, 10 % i genomsnitt. Pendelparkeringen hade något högre genomsnitt (26 %) som en följd av en högre beläggning på fredagen (44 %), då fler arbetspendlande med tåg förväntas utnyttja parkeringen.

## 3.1.4.5 Beläggning beroende på reglering

I Figur 11 visas hur parkeringsplatserna i centrala Perstorp regleras. Av figuren framgår att på gatuparkeringarna i anslutning till torget är parkering tillåten i två timmar under vardagar mellan 9–18 och lördag mellan 9–14, med undantag för västra delen av Torggatan som är 24-timmarsparkering. Gatuparkeringen på östra delen av Järnvägsgatan och gatuparkeringen mellan kommunhuset och ICA är 30-minutersparkeringar.

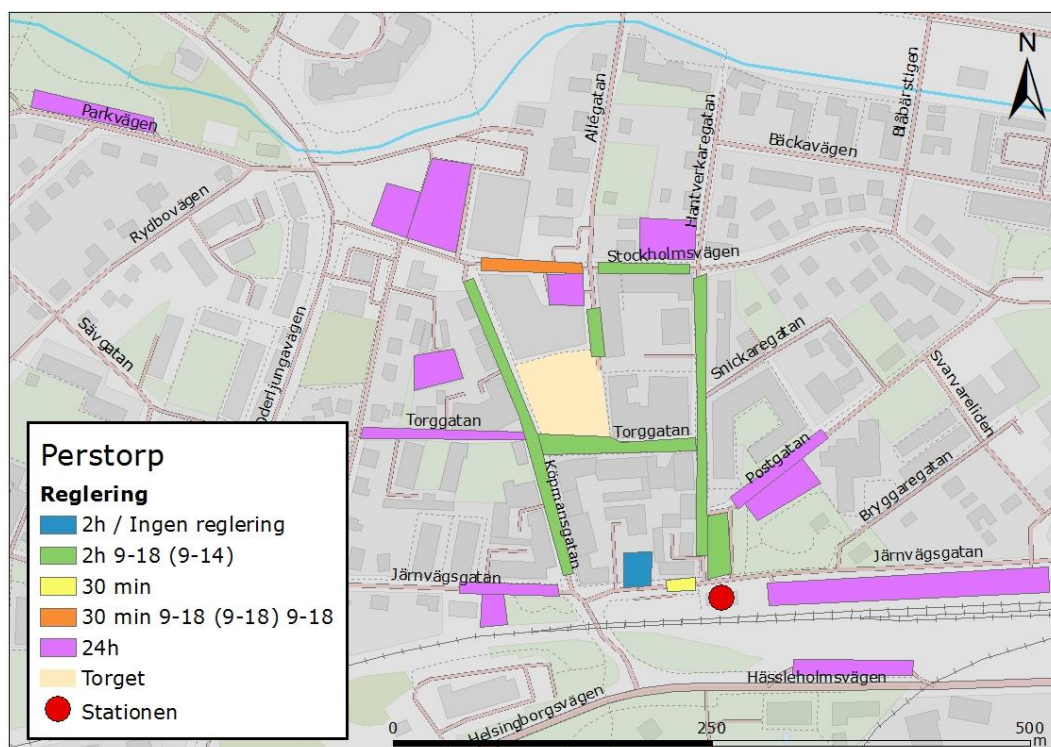
Den enda parkeringsanläggningen som inte är 24-timmarsparkering är den på Ybbes plats där parkering är tillåten i två timmar under vardagar mellan 9–18 och lördag mellan 9–14. Fyra av de sexton platserna på parkeringsanläggningen Linden är även de tvåtimmarsparkering, medan de resterande tolv platserna är 24-timmarsparkering.





# RAPPORT

Utöver ovan nämnda är resterande parkeringsanläggningar och gatuparkeringar 24-timmarsparkering. Samtliga parkeringar med två timmar eller kortare tillåten parkering befinner sig i det inre centrum av Perstorp.



Figur 11. Visualisering av de studerade parkeringarnas reglering.

I Tabell 7 visas hur beläggningen på de olika parkeringarna varierade beroende på parkeringarnas tidsreglering. Av tabellen framgår att de centrala parkeringarna med 24-timmarsreglering har högst beläggning, men även att de parkeringarna med två timmar tillåten parkering har relativt hög beläggning. Sett till hela området 24-timmarsparkering så följer de siffrorna för den totala parkeringsbilden i Perstorp, men då ska det återigen påpekas att de låga beläggningsgraderna på parkeringsanläggningen vid Folkets Park, pendlarparkeringen samt parkeringsanläggningen vid Turistbyrå drar ner snittet för de 24-timmarsreglerade parkeringarna.

Tabell 7. Beläggning beroende på reglering.

Reglering	Antal platser	Fredag fm	Lördag fm	Genomsnitt
30 min	8	13 %	38 %	25 %
2 timmar	155	54 %	36 %	45 %
24 h, hela området	406	49 %	32 %	40 %
24h, centrum	257	66 %	47 %	57 %
24h, utkanten centrum	149	19 %	4 %	12 %
Totalt	569	49 %	31 %	40 %

### 3.1.4.6 Slutsats beläggingsstudie

I både resultatet från inventeringen som gjordes 2014 och resultatet från inventeringen i april 2019 konstateras att parkeringsutbudet i centrala Perstorp totalt sett är mycket större än behovet, då det generellt sett är en låg beläggning. Det är en likartad fördelning av vilka parkeringar som utnyttjas mest i de båda inventeringarna.





# RAPPORT

Gatuparkeringen i centrala Perstorp har en högre beläggning än parkeringsanläggningarna. Det är önskvärt med max 80 % beläggning på gatuparkering och max 90 % beläggning på parkeringsanläggningar. Det finns således goda möjligheter att utnyttja parkeringsanläggningarna i högre grad, för att frigöra ytor i gaturummen, eller att frigöra ytor från utvalda anläggningar till andra ändamål och skapa en attraktivare stadsmiljö.

Det dåliga vädret antas ha påverkat lördagens inventering och påverkat resultatet för både bil- och cykelparkeringarnas beläggningsgrad. Resultatet från 2014 års inventering visade att under samtliga vardagars förmiddag var det en högre beläggning på än på lördagens förmiddag. Det dåliga vädret antas således inte ha påverkat inventeringens resultat mer än att en lönelördag förmodas ha något högre genomsnittlig beläggning än vid inventeringstillfället, dock ej högre än beläggningsgraden vid fredagens inventeringstillfälle. Det dåliga vädret antas ha påverkat beläggningsgraden på cykelparkeringarna desto mer, då cykeln är ett väderutsatt fordon samt att det enbart är vid stationen och på pendlarparkeringen det finns väderskyddad cykelparkering.

Vid stationen är 32 av 244 cykelplatser väderskyddade och vid pendlarparkeringen är samtliga 12 platser väderskyddade. Parkeringsutbudet för cykel i centrala Perstorp består till en majoritet av den stora parkeringen vid stationen. För att öka attraktiviteten och få invånarna att vilja välja cykeln, vilket är en av målbilderna i kommunens Gång- och Cykelplan, behövs ett attraktivare utbud av cykelparkering i centrum och en utbyggnad av cykelvägar i kommunen. Beläggningsstudien konstaterar att det finns tillräckligt med cykelparkeringsplatser för att klara behovet idag. Det ska dock noteras att med mer attraktiva parkeringsmöjligheter med väderskydd och närhet till målpunkterna kommer möjligheten för att fler väljer cykeln öka.

De tre bilparkeringsanläggningarna i utkanten av centrum har väldigt låg beläggning, med undantag för pendlarparkeringen under fredagen då beläggningsgraden var i en mer lik nivå som beläggningsgraden för resterande centrala Perstorps bilparkeringar. Då samtliga av dessa parkeringar ligger inom 400 meter från torget finns således en möjlighet av att hänvisa anställda i centrala Perstorp till dessa bilparkeringar för att frigöra parkeringsplatser för besökare till handel eller boende.

De 24-timmarsreglerade bilparkeringsplatserna i centrum har en högre beläggning än de med parkering tillåten två timmar eller kortare. Vill kommunen säkerställa effektivt utnyttjande av parkeringen i centrum med prioritering för besökare till handel och boende så bör en kortare tidsreglering behållas i de centrala delarna.

## 3.2 Övervakning

Sedan oktober 2018 gäller parkeringsövervakning i hela Perstorps kommun. Övervakningen sker i snitt 3 timmar per vecka och genomförs med varierande intervall, på varierande tidpunkter och på varierande dagar. All typ av felparkering i centrala Perstorp genererar en bot om 700 kronor. Utanför de centrala delarna gäller 300 kronor som bötesbelopp, med undantag för områden som uppenbart blockerar utryckningsfordon, parkering för funktionsnedsatta samt lastkajer där bötesbeloppet är 700 kronor oavsett var i kommunen det sker. En bedömning och analys av efterlevnaden anses irrelevant då övervakningen endast skett sedan en kort tid tillbaka.



# RAPPORT

## 3.3 Utformning

Nedan följer en kort sammanställning av identifierade brister kring utformning av parkeringsytor som antingen inte togs upp i utredningen från 2014 eller som har förändrats/tillkommit sedan dess.

Snedställda parkeringsytor utan markeringar för platserna skapar en möjlighet för bilar att ställa sig med större mellanrum och på så vis kan inte den fulla kapaciteten av parkeringsytan uppnås. Detta gäller på de snedställda gatuparkeringarna på Köpmangatan, den grusbelagda tillfälliga parkeringsytan vid Stockholmsvägen (nr 5), den grusbelagda parkeringsytan vid Torggatan, samt parkeringsanläggningen vid Folkets park.



Figur 12. Köpmangatan: sektionen mellan Stockholmsvägen och Torggatan, foto: Jakob Sarvik.

Gatuparkeringarna på östra delen av Torggatan och på Allégatan är båda snedställda parkeringsytor med målade platser. Gemensamt för båda parkeringsytorna är inkonsekventa avstånd på parkeringsfickorna, vissa platser är väldigt breda medan vissa är väldigt smala och målningen är något slarvigt utförd. Helhetsintrycket är en otydlig parkeringsyta.

Utformningen av cykelparkering i centrala Perstorp varierar i stor utsträckning. Det är endast ett fåtal platser sett till det totala utbudet som är väderskyddade. Cykelparkeringen vid pendlarparkeringen är väderskyddad samt 32 av 244 cykelplatser vid stationshuset. Det är flertalet trasiga platser i stället vid stationen och vid Ybbåsens cykelparkering är markytan ojämn och 1-2 platser blockeras av en lyktstolpe. Det stod även ett flertal trasiga cyklar som blockerade flera platser vid stationen, cyklarna stod kvar vid samtliga inventeringstillfällen.

## 3.4 Antal boende och bilinnehav i centrala Perstorp

År 2018 var bilinnehavet i Perstorps kommun 458 personbilar per 1000 invånare<sup>2</sup>, inkluderat bilar ägda av enskilda näringsidkare. Antalet personbilar i Sverige år 2018 var 477 per 1000 invånare<sup>3</sup>. Bilinnehavet varierar beroende på var i kommunen bostaden är lokaliserad, se Tabell 8. Det genomsnittliga bilinnehavet för hela

<sup>2</sup> Källa: SCB

<sup>3</sup> Källa: SCB



# RAPPORT

kommunen är 0,458 bilar per person. I tätorten Perstorp är bilägandet något mindre än det totala genomsnittet för kommunen, 0,372 bilar per person. I de centrala delarna av Perstorp är det genomsnittliga bilinnehavet endast 0,282 bilar per person.

Tabell 8. Antal invånare och bilinnehav för olika delar av kommunen.

Bostadens lokalisering	Antal invånare	Bilinnehav per invånare, inkl. enskilda näringsidkare
Centrala Perstorp <sup>4</sup>	793	0,282
Övriga delar av Perstorp tätort	5908	0,384
Perstorp tätort <sup>5</sup>	6701	0,372
Perstorp kommun	7479	0,458

I centrala Perstorp utgörs majoriteten av bostadsbeståndet av flerbostadshus, övriga delar av kommunen består till huvudsak av småhus. I Perstorp bor i genomsnitt 1,94 personer per lägenhet och i genomsnitt 2,45 personer per småhus<sup>6</sup>. Efterfrågan på parkering i Perstorp bör således vara kring 0,6 bilplatser per lägenhet i centrum, kring 0,8 bilplatser per lägenhet och minst 2,0 bilplatser per småhus i övriga tätorten. Behovet för besöksparkering anges normalt som 0,1 bilplatser per lägenhet.

## 3.5 Tågpendling och pendlarparkering i Perstorp

Från Perstorp station avgår tåg i riktning mot Hässleholm och i riktning mot Helsingborg. Tågen avgår i pendlingsstider två gånger per timme i vardera riktningen. Övriga tider avgår tågen en gång per timme i vardera riktningen<sup>7</sup>. Det är totalt sett, inkluderat alla färdmedel, 1304 personer som arbetspendlar ut från Perstorps kommun varje dag och 1632 som arbetspendlar in till Perstorps kommun<sup>8</sup>. Tågresandet på Perstorp station består av totalt 1499 på- och avstigande per dag<sup>9</sup>.

Vid stationen i Perstorp finns en pendlarparkeringsyta med totalt 48 platser. Två av platserna är reserverade för funktionsnedsatta, fyra av platserna är reserverade för elbilar, fyra av platserna är MC-platser och en plats är reserverad för Trafikverkets personal.

<sup>4</sup> Postnummer 28431

<sup>5</sup> Postnummer 28431-28438

<sup>6</sup> Källa: SCB

<sup>7</sup> Källa: Skånetrafiken

<sup>8</sup> Källa: SCB

<sup>9</sup> Källa: Skånetrafiken & Trivector



# RAPPORT

## 4 Riktlinjer för parkering

Det finns många tillvägagångssätt för en kommun som vill arbeta med strategisk parkeringsplanering. I detta kapitel sammanställs kort några generella riktlinjer för strategiskt arbete med parkering som anses relevanta för en kommun som Perstorps kommun.

### Tillgänglighet

Tillgängligheten till bilparkering avgörs av gångavstånd mellan platsen och målpunkten. Bilplatsbehovet ska vara tillfredsställt inom rimliga gångavstånd. Generellt sett så tenderar arbetspendlare att acceptera ett större gångavstånd än vad boende gör. I Tabell 9 redovisas rimliga gångavstånd till parkering för de olika grupperna.

Tabell 9. Acceptabla gångavstånd till parkering för olika grupper.

Kategori	Gångavstånd till bilparkering
Funktionsnedsatta	25 meter
Besökare till verksamhet	100 meter
Besökare till boende	200 meter
Boende	200 meter
Personalparkering	400 meter

### Beläggningsgrad

Mellan 80–90 % beläggning är ett generellt riktvärde som används av kommuner som arbetar med parkeringsstrategier. Stora anlagda parkeringsytor i en centrummiljö är inte önskvärdt, därav anses en högre beläggningsgrad rimlig för anläggningar än för gatuparkering.

### Boendeparkering

Boendeparkering ska främst ske på kvartersmark, och lösas inom fastigheten. Där parkering inte kan tillgodoses inom fastigheten är avtal om parkeringsköp med kommunen ett alternativ, se senare i detta kapitel.

### Besöksparkering

Besöksparkering innefattar både besökare till handel, verksamheter och service samt besökare till boende. Det ska vara enkelt att nå målpunkter såsom affärer, restauranger och kulturverksamheter. Tidsreglering av parkeringen skapar en större omsättning av parkeringsplatserna och bidrar till att det alltid finns tillgängliga platser för besökare till centrumverksamheter.

### Parkering för anställda

Eftersom arbetspendlare generellt sett är mer benägna att acceptera längre gångavstånd till parkering bör parkering i stadskärnan prioriteras för besökare och boende, och arbetsplatsparkeringar istället erbjudas i angränsning till centrum.

### Parkering för funktionsnedsatta

Parkering för personer med funktionsnedsättning skall ordnas inom 25 meter från målpunktens entré enligt Boverkets byggregler (BFS 2011:6), den ska finnas strategiskt i förhållande till offentlig service samt tillgodoses framför annan parkering och anpassas efter behov.



# RAPPORT

## **Angöringsplatser**

Till bostadshus, arbetsplatser, handel och service ska det finnas en angöringsplats inom 25 meters gångavstånd från dess entré. Med angöring menas en plats eller zon för av- och påstigning, lastning eller lossning, beroende på ändamål.

## **Cykelparkering**

Platser för cykelparkering bör finnas i direkt anslutning till hållplatser för kollektivtrafik samt vid inköpsställen och verksamheter för att bidra till att cykeln är ett attraktivt färdmedel. Inom 25 meter från cykelparkering till entré/målpunkt är ett rimligt avstånd.

## **Tidsreglerad parkering**

Skyltning och reglering av parkering måste vara tydlig och väl synlig för att undvika onödig söktrafik. Hur reglering av parkering utförs i olika områden är även ett nyttigt verktyg för att styra biltrafiken i en tätort. Tidsreglerad parkering är ett verktyg för att säkerställa tillgängligheten av parkering när målpunkter.

## **Parkeringsköp**

Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren löser skyldigheten att anlägga parkering genom att upprätta ett avtal med kommunen där kommunen åtar sig att anlägga platserna eller erbjuda plats i befintlig anläggning. Parkeringsköp kan antingen göras genom friköp eller så kallade gröna parkeringsköp. Att friköpa parkering innebär att fastighetsägaren betalar en summa per parkeringsplats denne önskar flytta från fastighetsmarken. Det innebär då att fastighetsägaren åtar sig att lösa parkering på annan plats än på fastigheten. Gröna parkeringsköp innebär istället att köpesumman inte går till parkeringsplatser på annan fastighet utan istället används för att förbättra tillgängligheten på fastigheten på ett alternativt sätt, till exempel genom att förbättra möjligheterna för cykling, kollektivtrafik eller bilpool. Det vill säga att fastighetsägaren investerar i Mobility Management-åtgärder för att minska parkeringsbehovet, se nedan.

## **Mobility Management**

Det finns mjuka åtgärder som kan användas för att påverka resval och resebehov, att förändra resebeteende samt förbättra de hållbara transportsättens konkurrenskraft. Detta arbetssätt kallas Mobility Management (MM). Några vanliga Mobility Management-åtgärder som kan vara effektiva kopplat till parkering i små kommuner är tids- och avgiftsreglerade parkeringsplatser, parkeringsköp och skyltning till underutnyttjade parkeringsytor.

## **Flexibilitet i parkeringsnormer**

För att skapa ett bra exploateringsklimat bör kommunen vara förberedd på de problem som kan uppstå för fastighetsägare och exploatörer när de försöker få fram lösningar för parkeringsfrågan. Ett sätt att behandla parkeringsnormen är att kommunens strategi innehåller en flexibilitet för parkeringslösningar och genomtänkta alternativ.







Figur 14. Visionsbild för Ybbes plats, bild: Sweco.

Det är oklart om de fem parkeringsplatserna på Ybbes plats kommer påverkas av en framtida exploatering av platsen. Inom en radie på 100 meter från det tänkta området finns ca 95 bilplatser och ca 260 cykelplatser. Inom 200 meter från det tänkta området finns ca 250 bilplatser och ca 300 cykelplatser.

40 lägenheter innebär enligt genomsnittligt antal boende per lägenhet och föreslagen parkeringsnorm (kap. 7.2) ett behov av 55 bilplatser och 80 cykelplatser. Dessa kan med fördel lösas med hjälp av parkeringsköp på de p-ytor med överkapacitet, se beläggningsstudie.

## **Zodiaken och Norregård**

Exploateringsområdet Zodiaken och Norregård ligger norr om Stockholmsvägen i nordöstra Perstorp, i utkanten av tätorten, och befinner sig i ett utredningsskede. De bostadsvisioner som finns för östra Perstorp innefattar radhusbebyggelse i Zodiaken samt villabebyggelse och hästgårdar i Norregårdsområdet.

Områdena ligger inom 1 km från station, handel och service. En framtida exploatering förväntas inte påverka parkeringsbehovet i centrala Perstorp mer än att handel och centrumverksamheter kan få fler besökare samt att antalet resor med cykel och bil till stationen sannolikt ökar, om tätorten växer till invånarantalet.



# RAPPORT

## 6 Omvärldsstudie: strategier och normer för parkering

Som underlag till föreslagen strategisk inriktning och parkeringsnorm i kapitel 8 har tre kommuners parkeringsnormer granskats. De tre kommunerna är Örskelljunga, Bollebygd och Eksjö, och de har valts då de har liknande förutsättningar som Perstorp i form av storlek, bilinnehav och en tågstation i kommunens centralort, se Tabell 10.

Tabell 10. De studerade kommunerna i omvärldsanalysen jämfört med Perstorps kommun.

Kommun	P-norm framtagen	Invånare kommun	Invånare tätort	Antal bilar per 1000 invånare, exkl. enskilda näringsidkare
Perstorp	-	7 479	6 068	417
Örskelljunga	2018	10 174	5 337	460
Bollebygd	2009	9 427	4 264	453
Eksjö	2011	17 667	10 666	464

I detta kapitel ges en sammanställning över de olika kommunernas parkeringsnormer, inklusive strategiska inriktningar.

### 6.1 Parkeringsnorm för Örskelljunga kommun

Samhällsbyggnadsnämnden i Örskelljunga kommun antog 2018 en parkeringsnorm för kommunen, se Tabell 11. Parkeringsnormen anger det minsta antalet parkeringsplatser, för bil och cykel, som byggherren ska ordna i samband med bygglovsprövning för till-, om- och nybyggnation samt vid ändrad användning av en fastighet. Den ska vara en vägledning i detaljplanering och vid bygglovsprövning.

I arbetet med att ta fram en parkeringsnorm har Örskelljunga kommun använt sig av parkeringsnormer från Vellinge, Uppsala och Ängelholms kommuner som inspiration.

Tabell 11. Parkeringsnorm för Örskelljunga kommun.

<b>Bostäder (p-platser per bostad)</b>	Boende, bil	Besökande, bil	Cykel
Flerbostadshus	0,8	0,2	2,0
Radhus, kedjehus	1,0	0,2	2,0
Friliggande villor	2,0	-	2,0
Vårdboende	Särskild parkeringsutredning krävs		
<b>Verksamheter (p-platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA)</b>	Personal, bil	Besökande, bil	Cykel
Kontor	1 per anställd	2	1 per anställd
Industri	3	0,1	1 per anställd
Handel, butik	2	0,1	0,2
Handel, livsmedel	2	26	7
Hotell	4	1 per rum	1 per rum
Lager	Särskild parkeringsutredning krävs		
Skola, förskola	Särskild parkeringsutredning krävs		

Parkering för bostäder ska alltid lösas på kvartersmark enligt parkeringsnormen. Det ska alltid finnas möjlighet för en säker och väderskyddad långtidsuppställning för cykel vid bostaden samt en lättillgänglig korttidsparkering placerad nära entrén.



# RAPPORT

För verksamheter gäller att personalparkering för både cykel och bil alltid ska lösas på kvartermark, där cykelparkering ska anordnas nära entrén.

I parkeringsnormen förespråkas att möjligheten av att samnyttja parkeringsytor bör ses över, men ingen definierad flexibilitet anges. Det uttrycks att samnyttjande inte är en godtagbar lösning för parkeringsplatser till bostäder, eftersom långtidsuppställning av bil måste vara möjlig vid bostaden.

En fastighetsägare som äger flera fastigheter kan lösa parkeringsplatser inom de olika fastigheterna, mot en uppvisad beläggningsstudie som påvisar tillräcklig kapacitet. Cykelparkering måste dock anläggas enligt normen, då det är krav att den ska ligga nära fastighetens entré.

## 6.2 Parkeringsnorm för Bollebygds kommun

År 2009 antog Bollebygds kommun en parkeringsnorm framtagen av byggnads- och miljönämnden, se Tabell 12. Kommunen har ingen skyldighet att anordna parkering, det är fastighetsägarnas ansvar. Kommunen anger i parkeringsnormen det parkeringsbehov som fastighetsägaren har att tillgodose. Parkeringsnormen ska vara vägledande vid detaljplanering och utgöra ett krav vid bygglovgivning.

Normtalen har Bollebygd kommun tagit fram genom en parkeringsstudie för Bollebygds tätort och jämförelser med parkeringsnormer för kommunerna Götene, Ulricehamn och Vellinge.

Tabell 12. Parkeringsnorm för Bollebygds kommun.

<b>Verksamheter</b>	<i>Ej samnyttjande Platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>Samnyttjande Platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA</i>
<i>Livsmedelshandel</i>	37	28
<i>Övrig detaljhandel</i>	22	17
<i>Kontor</i>	23	17
<i>Restaurang</i>	55	41
<i>Samlingslokaler</i>	Särskild parkeringsutredning krävs	
<i>Skola/Förskola</i>	Särskild parkeringsutredning krävs	
<b>Bostäder</b>	Platser per lägenhet	
<i>Flerbostadshus</i>	1,1	-
<i>Flerbostadshus i Töllsjö, Olsfors och Hultafors</i>	1,5	-
<i>Friliggande villor/radhus</i>	2,0	-

Den byggande ska vid bygglovsprövningen redovisa hur bilplatsbehovet ska lösas enligt parkeringsnormen. Om tillräckligt stor yta inte kan anordnas på den egna tomten godtas avlösen eller parkeringsköp. Ett avtal eller en förbindelse ska gälla i 25 år. Parkeringsköp bör endast utnyttjas i undantagsfall och de erbjudna platserna bör inte reserveras utan ingå i den allmänna kommunala parkeringen för att enklare kunna samnyttjas.

I parkeringsnormen uppmuntras samnyttjande av parkeringsytor för verksamheter. Vid samnyttjande föreslås en reduktion på 25 % av de normtal som föreslås utan samnyttjande, dock tillåts inte att boendeparkering utnyttjas.

## 6.3 Eksjö kommuns parkeringsnorm

I en parkeringsutredning från 2011 togs en parkeringsnorm för Eksjö kommun fram som i en fördjupad parkeringsutredning från 2018 fortfarande ansågs ligga i linje med behovet, se Tabell 13. En målsättning om en beläggningsgrad på 80–90 % i



# RAPPORT

stads kärnan ligger som grund för beläggningsstudien i den senare utredningen. Målsättningen är baserad på kommunens strategi om att det alltid ska finnas tillgängliga parkeringsplatser i centrum. I utredningen gjordes en parkeringsinventering där beläggningsgraden på parkeringarna i centrum och vid Höglandssjukhuset beräknades och jämfördes med den tidigare inventeringen. Även befintliga cykelparkeringar i centrum inventerades.

Tabell 13. Parkeringsnorm för Eksjö kommun.

<b>Bostäder</b>	<i>Platser per lägenhet</i>	<i>Platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>Platser per elev eller besökare</i>
<i>Småhus i grupp, gemensam</i>	1,5		
<i>Friliggande småhus, egen lägenhet, centrum</i>	2,0		
<i>Lägenhet, ej centrum</i>	0,8		
<i>Lägenhet, ej centrum</i>	1,1		
<b>Cykel</b>			
<i>Bostad</i>	1,0		
<i>Studentbostad</i>		12	
<i>Handel</i>		22	
<i>Industri</i>		5	
<i>Skola</i>			0,3-0,8
<i>Idrottsanläggning</i>			0,3
<b>Verksamhet</b>			
<i>Kontor</i>		19	
<i>Handel</i>		23	
<i>Industri</i>		7	
<i>Skola/förskola</i>		Särskild parkeringsutredning krävs	
<i>Hotell</i>		29	
<i>Idrottsanläggning</i>		Särskild parkeringsutredning krävs	



# RAPPORT

## 7 Förslag på strategisk inriktning och parkeringsnorm

I detta kapitel ges kortfattade slutsatser från parkeringsutredningen som tillsammans med omvärldsanalysen och sammanställningen av generella riktlinjer för parkering i kapitel 4 ligger till grund för föreslagen strategisk inriktning och parkeringsnorm.

### 7.1 Slutsatser från parkeringsutredningen

Utbudet av bilparkeringsplatser i centrala Perstorp är med god marginal större än dagens parkeringsbehov till följd av en generellt låg beläggningsgrad.

Utbudet av cykelplatser i centrala Perstorp är tillräckligt för att bemöta dagens behov, men det är bristande kvalitet både på utformning och lokalisering. Endast på två ställen finns det väderskyddade platser att ställa cykeln på och avståndet av 25 meter till målpunkten efterlevs enbart för vissa av centrala Perstorps målpunkter.

Funktionsnedsatta har en begränsad tillgänglighet till målpunkterna i centrala Perstorp, sett till att Boverkets krav uttrycker ett avstånd på 25 meter från parkeringsplatsen till målpunktens entré. Det är av stor vikt att kommunen försöker åtgärda de brister som finns idag, men framförallt att framtida exploatering och nybyggnation följer de krav på avstånd som finns.

Gatuparkeringen i centrala Perstorp har en högre beläggning än parkeringsanläggningarna. Det är önskvärt med max 80 % beläggning på gatuparkering och max 90 % beläggning på parkeringsanläggningar. Det finns således goda möjligheter att utnyttja parkeringsanläggningarna i högre grad, för att antingen frigöra ytor i gaturummen eller erbjuda byggherrar avtal om parkeringsköp på befintliga anläggningar vid framtida exploatering.

Om en jämförelse görs mellan maximalt acceptabla beläggningsgrad och den genomsnittliga totala beläggningsgraden som uppmättes i beläggningsstudien kan det konstateras att det finns ett överskott på ca 265 bilplatser inom det studerade området innan maxgränsen nås. Ca 150 av platserna som är till godo ligger i innersta centrum och ca 115 av platserna ligger i utkanten av centrum. Om jämförelsen istället görs mot fredagens totala beläggningsgrad, som var den högsta av de två dagarna, så finns det ca 225 platser till godo. Ca 125 av platserna som är till godo ligger i innersta centrum och ca 105 av platserna ligger i utkanten av centrum.

Parkeringsbehovet för den planerade tillkommande exploateringen förväntas kunna tillgodoses delvis genom att tillhandahålla parkering inom fastigheterna och delvis genom att kommunen och byggherrarna avtalar om parkeringsköp, då det i dagsläget finns en överkapacitet av parkering i centrala Perstorp.

De 24-timmarsreglerade parkeringsplatserna i centrum har en högre beläggning än parkeringarna där parkering är tillåten i två timmar eller kortare. Om kommunen vid nyexploatering gör avtal med byggherrarna om parkeringsköp inom befintliga parkeringsanläggningar så kan ett effektivt utnyttjande av parkeringen i centrum, med prioritering för besökare till handel och boende, säkerställas med hjälp av att en kortare tidsreglering utvidgas till fler parkeringsytor. Det ska dock poängteras att det i dagsläget finns en överkapacitet även på de korttidsreglerade parkeringsplatserna i centrum, och de kan dessutom användas mer effektivt genom tydligare platsmarkering, så behovet av en utökning av korttidsreglerad parkering bör utredas i takt med att tillkommande exploatering och parkeringsköp utförs.





# RAPPORT

Det finns stora parkeringsytor med låg beläggning i utkanten av centrum, som är inom 400 meter till centrala målpunkter. Det finns således möjlighet att hänvisa anställda i centrala Perstorp till parkeringsplatserna i utkanten av centrum som en strategisk inriktning för personalparkering.

Bilnehavet i Perstorps kommun är 0,458 bilar per person och i centrala Perstorp är det 0,282 bilar per person, inklusive enskilda näringsidkare. I Perstorp bor i genomsnitt 1,94 personer per lägenhet och i genomsnitt 2,45 personer per småhus. Sett till efterfrågan på bostadsparkering, inkluderat besöksparkering, bör en parkeringsnorm för Perstorp förordna 0,7 bilplatser per lägenhet i centrum och 0,9 bilplatser per lägenhet utanför centrum, 1,1 bilplatser per småhus i grupp med gemensam parkeringsyta och 2,0 bilplatser per friliggande småhus.

## 7.2 Förslag på strategisk inriktning och parkeringsnorm

Nulägesbeskrivningen och beläggingsstudien ligger tillsammans med omvärldsanalysen och riktlinjerna för parkering som grund för föreslagen strategisk inriktning och parkeringsnorm för Perstorps kommun.

### 7.2.1 Strategisk inriktning för parkering

Målbilden för beläggingsgraden på parkeringarna i centrala Perstorp är max 80 % beläggning på gatuparkering och max 90 % beläggning på parkeringsanläggningar.

Den strategiska inriktningen för parkeringen i centrala Perstorp behöver utgå från en tydlig prioriteringsordning. Tillgängligheten till parkering avgörs till stor del av gångavståndet från parkeringen. I Tabell 14 summeras acceptabla gångavstånd till parkering för de olika grupperna samt hur de olika typerna av parkeringsbehov bör prioriteras i centrala Perstorp. Parkering för personer med funktionsnedsättning skall ordnas inom 25 meter från målpunktens entré enligt Boverkets byggregler (BFS 2011:6).

Tabell 14. Prioriteringsordning och acceptabla gångavstånd för olika grupper.

Prioritering	Kategori	Gångavstånd till bilparkering
1	Funktionsnedsatta	25 meter
2	Besökare till verksamhet	100 meter
3	Besökare till boende	200 meter
4	Boende	200 meter
5	Parkering för anställda	400 meter

Boendeparkeringen ska främst ske på kvartersmark, och lösas inom fastigheten. För de kvarter som i dagsläget saknar befintlig parkering inom kvartersmarken är avtal om parkeringsköp med kommunen ett alternativ. Det finns en överkapacitet av parkering i dagsläget som skulle kunna lösa parkeringsproblematik för kvarter som till exempel Kv Lönnen och Kv Laxen.

Kommunens nuvarande strategi och indelning av korttidsreglerad parkering i centrum täcker det behov som finns i dagsläget. Om framtida parkeringsköp mellan kommun och byggherrar eller fastighetsägare omfördelar utbudet av parkering i centrum är det av stor vikt att säkerställa att utbudet av korttidsreglerad parkering fortsatt sörjer för ett effektivt utnyttjande av parkeringen i centrum som prioriterar besökare till verksamheter och boende. P-skivor kan med fördel införas i kommunen för att säkerställa den tidsbegränsade parkeringen samt underlätta för parkeringsvakter.



# RAPPORT

Parkering för anställda kan erbjudas i form av samnyttjade parkeringsytor i utkanten av centrum för flera arbetsplatser och verksamheter. En samlad kampanj till arbetsplatserna i centrala Perstorp, inklusive skolor i nära anslutning till centrala Perstorp, kan underlätta för att informera om var det finns möjlighet till personalparkering. Ytterligare en åtgärd är att tydligt skylta till de stora parkeringsytorna i utkanten av centrum.

Verksamheter i centrum kan med fördel samnyttja parkeringsytor. Att samnyttja parkeringsplatser för flera verksamheter kan effektivisera utnyttjandet och öka verkningsgraden. Som följd av detta är det rimligt att normtalen reduceras med 25 % vid samnyttjande. Det gäller dock inte för bostäder då det ska vara möjligt att långtidsparkera sin bil vid sin bostad.

Flexibilitet i parkeringstalen kan även tillämpas i form av gröna parkeringsköp (Mobility Management-åtgärder). Hur mycket gröna parkeringsköp kan påverka parkeringstalen bör utredas från fall till fall då det inte bara beror på typ av mobilitetsåtgärd utan även på flera andra faktorer, till exempel fastighetens lokalisering, kollektivtrafiknätet samt gång- och cykelnät.

Riktvärdet för lokalisering av cykelparkering är ett avstånd av 25 meter från målpunktens entré. Grundprinciper för cykelparkering har redan definierats i kommunens Gång- och Cykelplan och gäller fortsatt i den strategiska inriktningen för parkeringen i Perstorps kommun, och ska efterföljas i högre grad. Följande grundprinciper gäller:

- Cykelställ som ger bra stöd åt cykeln
- Möjliggör snygg och ordnad uppställning
- Medför liten ansträngning att parkera cykeln
- Gör det möjligt att låsa fast cykeln vid ramen
- Ger skydd mot regn och snö (vid långtidsparkering, t.ex. vid stationen)
- Möjliggör naturlig övervakning
- Är väl belyst



# RAPPORT

## 7.2.2 Parkeringsnorm

Den föreslagna parkeringsnormen, se Tabell 15, inkluderar både parkeringsbehov för boende/anställda och besökare, för både bil och cykel.

Tabell 15. Förslag till parkeringsnorm för Perstorps kommun.

	Bil per lägenhet	Bil per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Cykel
<b>Bostäder</b>			
Flerbostadshus, centrum	0,7		2,0 per lgh
Flerbostadshus, ej centrum	0,9		2,0 per lgh
Småhus, gemensam parkering	1,1		2,0 per lgh
Småhus, friliggande	2,0		2,0 per lgh
Vårdboende	Särskild parkeringsutredning krävs		
<b>Verksamheter</b>			
Kontor		16-20*	1 per anställd
Handel, daglig		27-35*	25 per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Handel, sällan		16-20*	25 per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Industri		8-10*	10 per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Skola, förskola	Särskild parkeringsutredning krävs		
Hotell		16-20*	1 per rum

\* Den lägre gränsen gäller vid samnyttjande av parkeringsyta med andra verksamheter. Den högra gränsen gäller om inte samnyttjande sker. Särskild parkeringsutredning bör utföras vid samnyttjande av parkering.