

Parkering Västervik

Plan för att möta framtida parkeringsbehov i centrala Västervik



Sweco Sverige AB
Uppdrag
Uppdragsnummer
Kund
Ver
Datum
Upprättad av
Dokumentreferens

RegNo 556767-9849
sweco.name
sweco.projectId
sweco.mainCustomer.name
2.0
2023-02-01
Mikael Kalin
\\semmafs001\projekt\27303\30047832_parkeringsutredning_västervik\000\10_original\leverans\justering 2023-02-01\rapport_parkering_v-vik_20230201.docx

Innehållsförteckning

1.	Inledning	6
1.1	Bakgrund	6
1.2	Mål och syfte	6
1.3	Avgränsning	6
2.	Nulägesbeskrivning	8
2.1	Tillgänglig bilparkering idag	8
2.1.1	Tidsreglering	8
2.1.2	Taxa	9
2.1.3	Parkering för rörelsehindrade	10
2.1.4	Husbilar	11
2.2	Gång och cykel	12
2.2.1	Tillgänglig cykelparkering idag	13
2.3	Kollektivtrafik	14
2.4	Sammanvägd tillgänglighet	15
3.	Parkeringsmarknaden för olika målgrupper och effektiva åtgärder	16
3.1	Parkering för besökare i centrum	16
3.2	Parkering för arbetstagare	17
3.3	Parkering för boende	17
3.4	Effektiva åtgärder	18
3.4.1	Samnyttjande	18
3.4.2	Parkeringsledningssystem	18
3.4.3	Avgifter och tidsreglering	18
3.4.4	P-skiva	19
3.4.5	Minska p-behovet genom öka andelen hållbara resor	20
4.	Beläggningsgrad för parkeringar idag	21
4.1	Metod	21
4.2	Tidigare mätningar innan införande av parkeringsledningssystem	23
4.3	Dimensionerande tider och säsongsmönster	24
4.4	Omsättning på parkeringsplatser	30

4.5	Beläggingsgrad bilparkering.....	34
4.5.1	Långtidsuthyrning av p-platser.....	40
4.6	Beläggingsgrad Cykelparkering	41
4.7	Husbilar	43
4.8	Slutsatser nuläge	44
5.	Framtida parkeringsbehov.....	45
5.1	Scenario A.....	46
5.1.1	Konsekvenser för Scenario A	49
5.2	Scenario B- Stenhamra.....	50
5.2.1	Konsekvenser för Scenario B	50
5.3	Scenario C- Nya sjukhuset löser parkeringsbehovet inom sin fastighet.....	52
5.3.1	Konsekvenser för Scenario C	52
5.4	Scenario D- Stenhamra exploateras och nya sjukhuset löser eget parkeringsbehov inom sin fastighet	53
5.4.1	Konsekvenser för Scenario D	53
5.5	Scenario E1 och E2 - Bostäder Skeppsbron (50% av p-platserna exploateras E1 och 100 % i E2)	54
5.5.1	Konsekvenser för Scenario E1 och E2	54
5.6	Scenario F- Fri parkering i centrum.....	56
5.6.1	Konsekvenser för Scenario F	56
5.7	Slutsatser sammanställning av olika framtidsscenario	58
6.	Rekommenderade åtgärder	61
	Fortsatt arbete	66
7.	Källor	67
	Bilaga A.....	68
	Bilaga B.....	72
	Bilaga C Tabell Taxor	77

Sammanfattning

Parkeringsutbudet är idag anpassat efter den mest intensiva sommarmånaden juli när många turister besöker Västervik. Då ökar belägningsgraden med nästan 60 procent i de centrala delarna av Västervik. Trots det är parkeringssystemet som helhet fullbelagt till ungefär 75 procent. Utifrån den bild som förmedlas från inventering och statistik ur parkeringsledningssystemet är annars att det finns gott om lediga platser under en vanlig vardag. Även vid den högst belagda tidpunkten vardagar kl 14 finns mer än 50 procent lediga platser. Bilden beskrivs av ett års statistik och redovisas för respektive parkeringsyta med grafer både på hur beläggning ser ut och aktivitet på ytan. Ögonblicksbilder vid fyra olika tidpunkter presenteras i kartor som beskriver hur högt belagda lång- och korttidsparkering är. Många parkeringsytor centralt används som boendeparkering under natten när avgiftsregleringen inte längre gäller. Många har också köpt månadskort för att kunna ställa sig centralt för en låg kostnad. Annars finns goda förutsättningarna för att resa hållbart med främst gång och cykel. Vissa ytor för cykelparkering centralt är högt belagda i dagsläget.

För att möta framtida parkeringsbehov har sju olika scenarier tagits fram och analyserats. Dessa resulterar i hur förändringen av antalet parkeringsplatser och den totala parkeringskapaciteten kan komma att se ut. För alla sju scenarier ser de tillgängliga platserna ut att räcka till under en generell vardag under året. Däremot kan det komma att bli problematiskt med antalet platser för den mest intensiva besöksperioden under juli månad, dock har dessa siffror hög osäkerhet då de bygger på att den goda utvecklingen av antalet gästnätter fortsätter i framtiden vilket är osäkert med den rådande ekonomiska situationen i landet och världen.

Således har åtgärder tagits fram på både kort och längre sikt för att förbättra parkeringssituationen så den mer uppfyller det behov som finns i dagsläget och även det kommande behovet. På kort sikt föreslås det att framförallt synlighetsgöra alla lediga parkeringsplatser som finns i hela parkeringssystemet, inte bara en del av de som i dagsläget ingår i parkeringsledningssystemet. Parkeringshusen Tullporten Galleria och Västerport har stora volymer lediga platser som kan utnyttjas på ett bättre sätt idag. Vidare föreslås åtgärder som att renodla regleringstider till ett fåtal och samordna till en enhetlig taxa. Dessutom att höja priset på det idag förmånliga månadskortet för att få överflyttningseffekter till mer hållbara transportslag.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Västerviks kommun har sett ett behov av att se över parkeringssituationen centralt i staden. Det är för att få en tydligare bild över hur nuläget ser ut och en förståelse för hur dagens parkeringsytor används. På sommaren med många besökare i staden upplevs det av invånare och besökare att parkeringssituationen är ansträngd. Vidare vill kommunen utreda hur parkeringsbehovet kan se ut i framtiden med kommande utvecklingsmöjligheter av ny bebyggelse. Framförallt två centrala frågor har föranlett att kommunen behöver ta ett större grepp i parkeringsfrågan:

1. Stenhamra parkering planeras att bli bostäder.
2. Utvecklingen av sjukhuset och den nya detaljplanen som är under framtagande. Sjukhuset har ett större parkeringsbehov än de idag kan tillgodose inom sin egen fastighet.

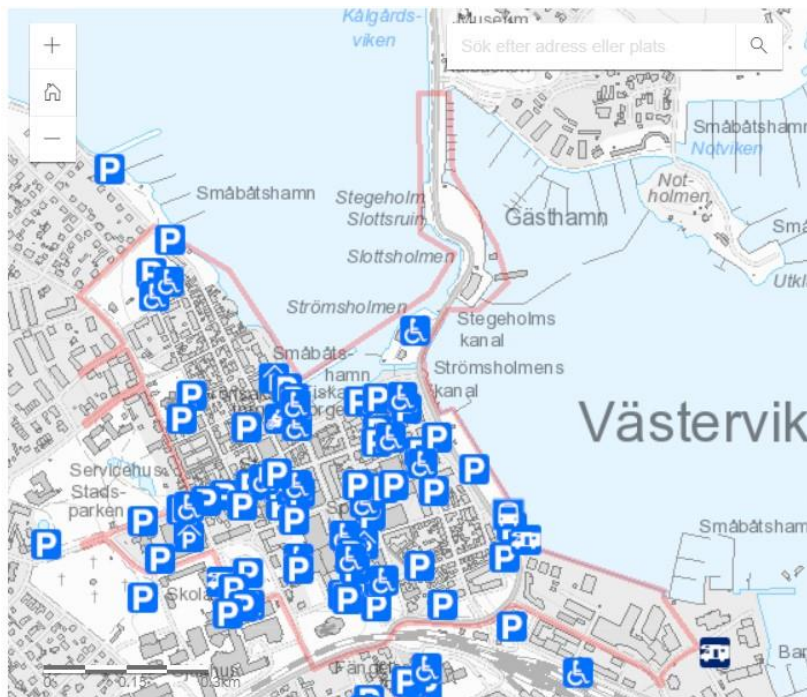
Ett parkeringsledningssystem infördes 2018-2019 som påtagligt förbättrat möjligheten att hitta parkeringsplatser. Det har också genomförts försöksprojekt med p-skiva 1-2 timmar och det finns för vissa platser möjlighet att köpa 14 eller 30 dagarsbiljetter på de allmänna parkeringsplatserna. För att utreda framtida behov behövs en uppdaterad nulägesbild på hur beläggningen ser ut olika tider för de centrala parkeringsplatserna.

1.2 Mål och syfte

Syftet med uppdraget är att få klarhet i hur det nuvarande och framtida parkeringsbehovet ser ut med sikte på 2032 i centrala Västervik. Därtill vilka åtgärder som kan bidra till en fortsatt god tillgänglighet till parkeringar och ett effektivt markutnyttjande. Samnyttjande är en viktig fråga att beakta och avstamp tas i den i KF antagna Parkeringsstrategin som i sin tur har sin utgångspunkt i gällande översiktsplan och "Trafikstrategi" som är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen.

1.3 Avgränsning

Uppdraget omfattar framtagande av parkeringsutredning för de centrala delarna av Västervik. Geografisk avgränsning visas i bilden nedan och motsvarar dagens område med parkeringsförbud och strax utanför (p-symboler i kartan).



Utredningen är i första hand en parkeringsplan för hur kommunen ska möta det framtida parkeringsbehovet i staden. Parkering/uppställning för husbil ingår i projektet. Uppritning och projektering av p-anläggningar ingår ej men kan läggas till i uppdraget efter behov. Västerviks kommun genomför inventeringen av befintliga parkeringsplatser som blir underlag för Sweco att analysera.

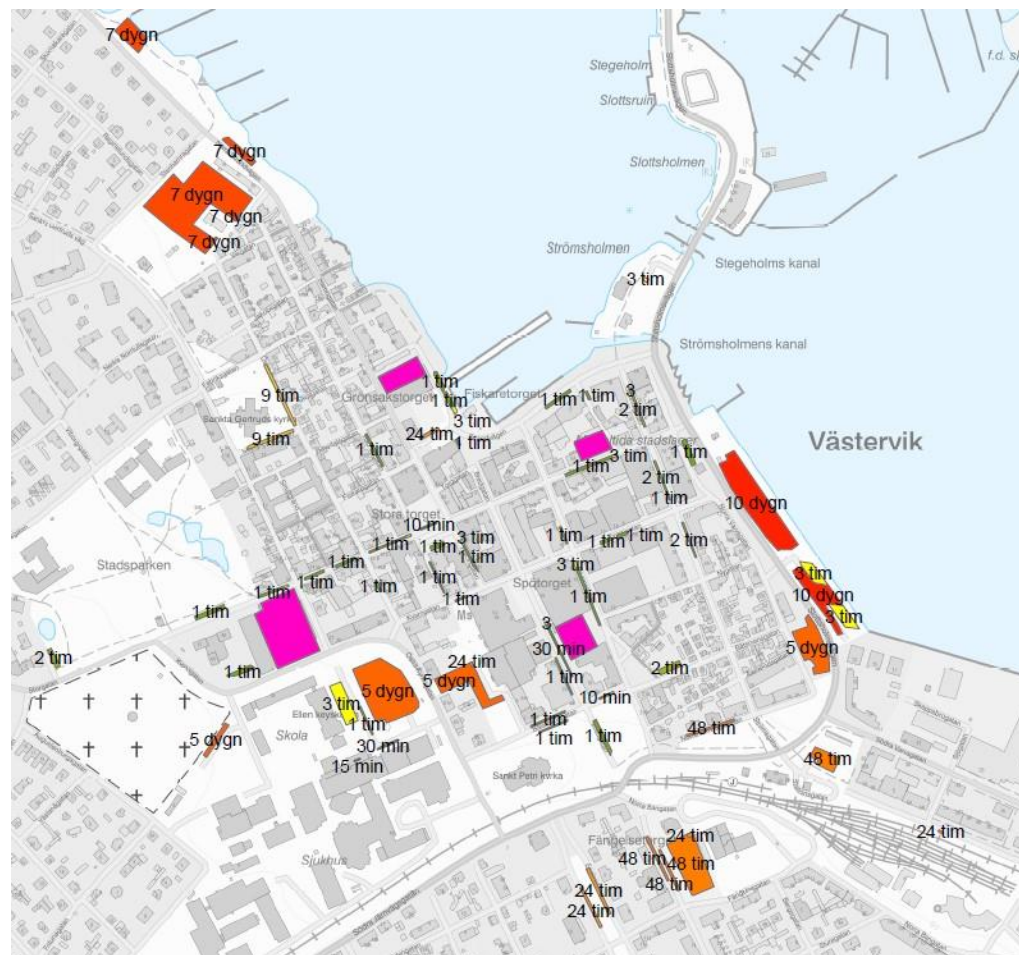
2. Nulägesbeskrivning

I detta kapitel beskrivs hur dagens parkeringsmöjligheter ser ut.

2.1 Tillgänglig bilparkering idag

2.1.1 Tidsreglering

Figur 1 visar hur tidsbegränsningen ser ut för parkeringsytorna. Tidsregleringen skiljer sig en del åt inom kategorierna lång- och korttidsparkeringar. Korttidsparkeringar varierar mellan 10 min upp till 3 h och långtidsparkeringar mellan 24 h och 10 dygn. De rosa parkeringsytorna är privata parkeringsytor där det är möjligt att stå dygnet runt förutom på Västerport där det är stängt mellan 22 och 06.



Figur 1. Hur tidsregleringen ser ut för centrala Västerвик för kort- och långtidsparkering.

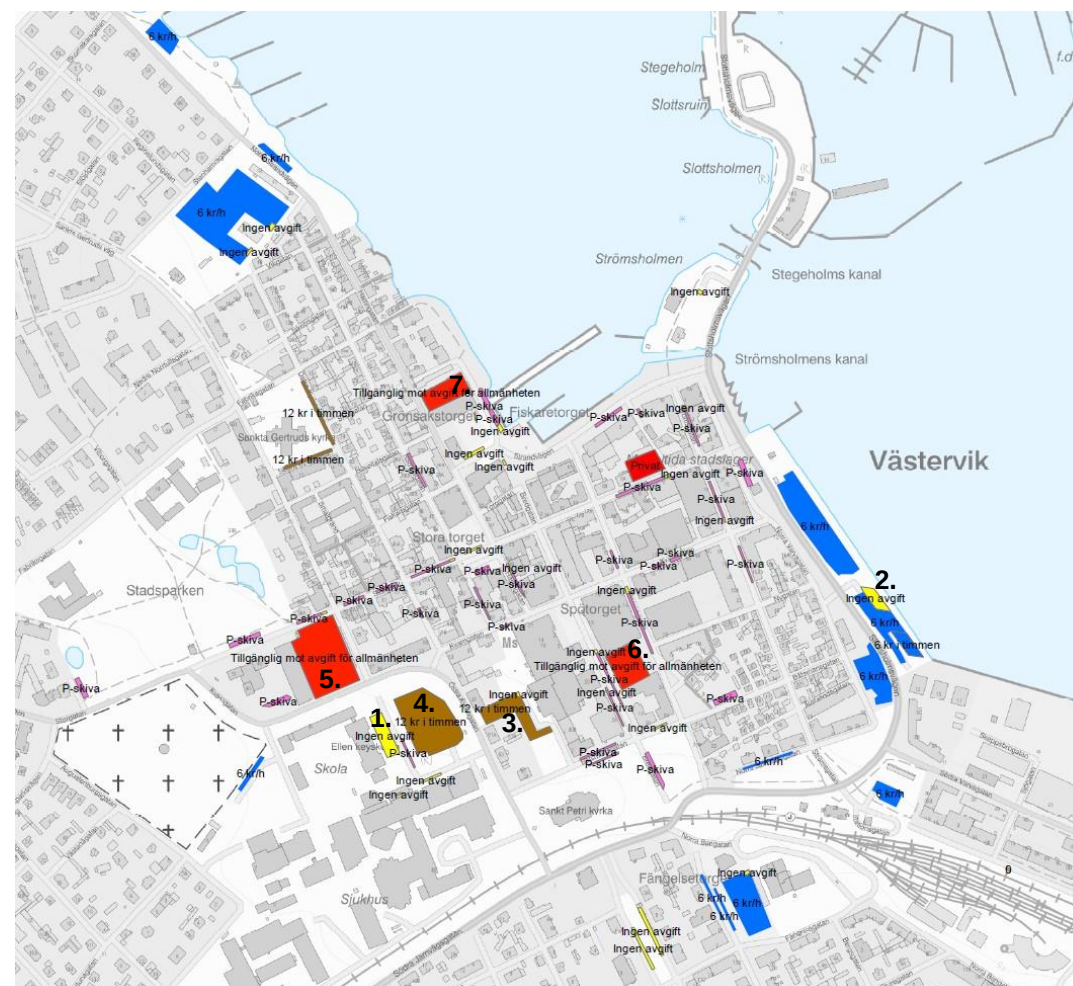
2.1.2 Taxa

För de centrala delarna av Västervik, se Figur 2, används p-skiva för korttidsparkeringar mellan tiderna på vardagar 9–18 och lördagar 9–15. På parkeringar där invånare får stå minst ett dygn så är nästan alla parkeringsytor centralt avgiftsbelagda mellan tiderna 9–18. Det är främst Esplanaden som är gratis och används av allmänheten. Den mindre parkeringsytan vid Ellen Key (1. i kartan) är tillåten endast för skolans personal samt husbilar på sommaren. Vid Hamnplan (2) finns det en del av ytan som är dedikerad till bussar, husbilar och fordon med släp.

Det finns olika avgiftsnivåer centralt i staden. För de kommunala parkeringsytorna är kostnaden 6kr/h på de flesta ytor förutom vid sjukhuset där det kostar 12kr/h på Vårdträdplan (3) och Läroverksplan (4). Det är också möjligt att köpa 14 dagars biljett för 175kr och månadskort för 350kr.

På de privata parkeringsytorna som vid parkeringshuset Tullporten Galleria (5) är kostnaden 15kr/h. För parkeringshuset Västerport (6) och Abborren (7) är kostnaden 10kr/h under hela dygnet. För grusplanen i östra delarna av centrum kostar det 12kr/h alla dygnets timmar och under högsäsong dubblas priset till 24kr/h. Där kan en dygnsbiljett erhållas för 105kr/dygn för alla dygn under året.

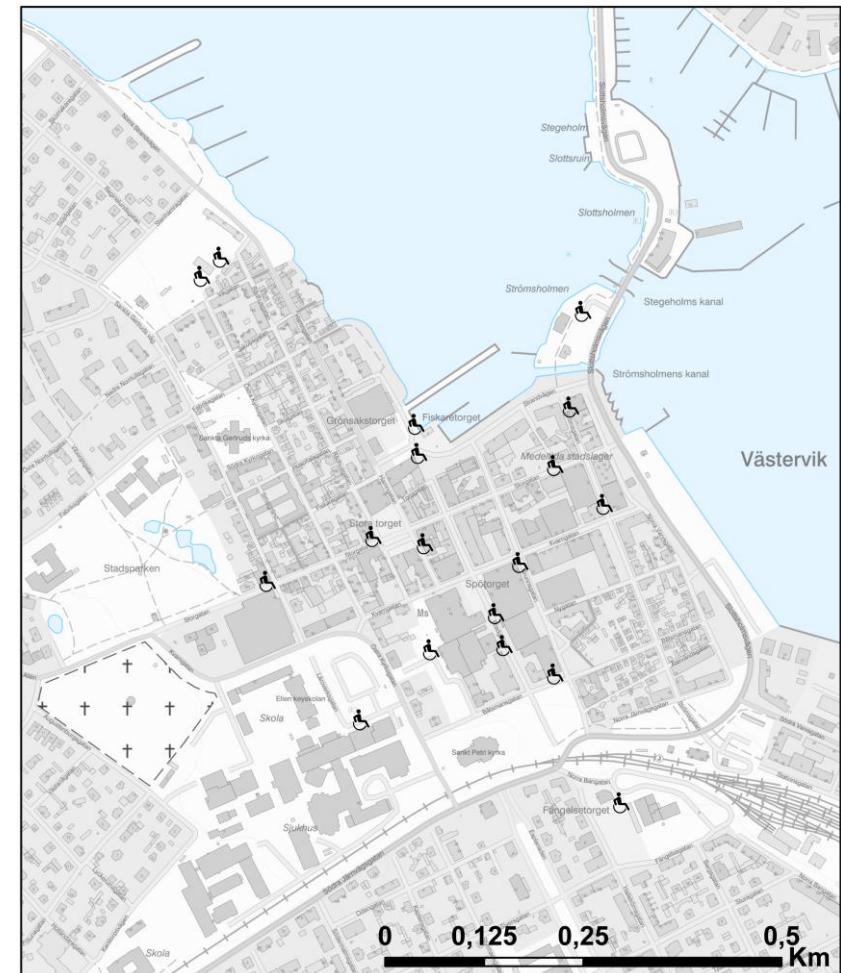
En sammanställning av samtliga taxor för de olika parkeringsplatserna återfinns i Bilaga C.



Figur 2. Hur taxan ser ut för centrala Västervik för kort- och långtidsparkeringar. Färgerna har med nivån på taxa att göra. Röda rutor är privata parkeringsaktörer. Numrering på platser placering som beskrivs i text.

2.1.3 Parkering för rörelsehindrade

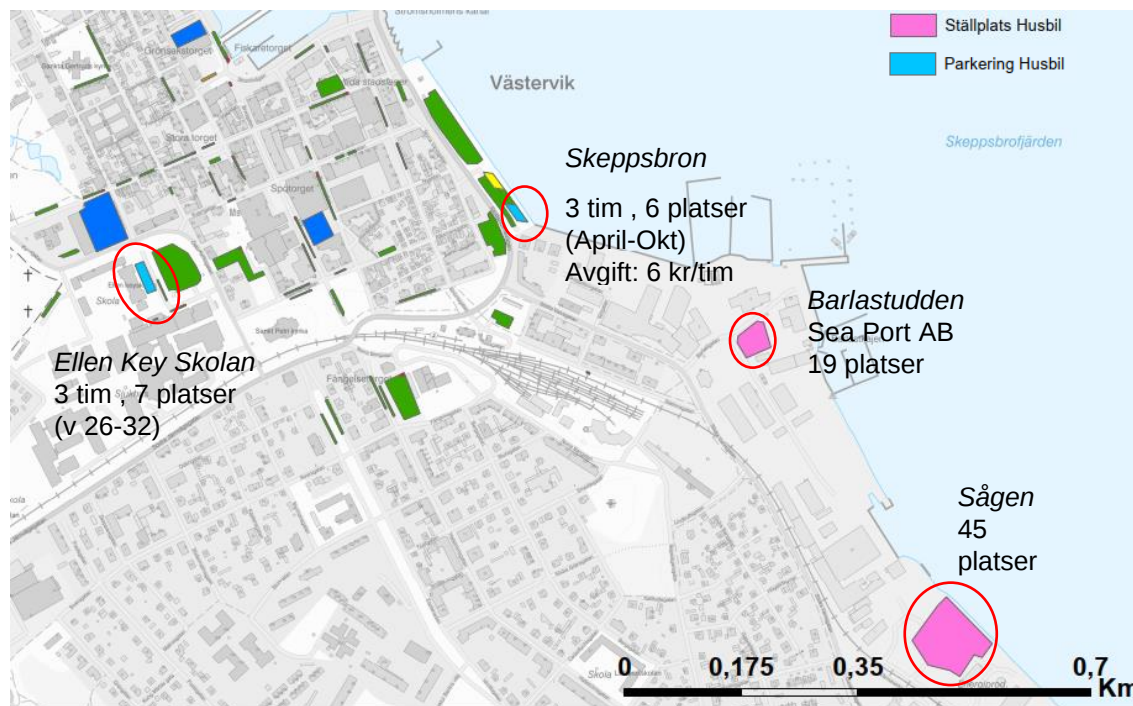
Parkering för särskilda ändamål eller för en särskild målgrupp är viktigt att ha. Tillgänglighetsparkering till rörelsehindrade finns strategiskt utplacerad i staden och markeras i Figur 3 med rullstolssymbol. Där är det viktigaste närhet till verksamheter och husentréer.



Figur 3. Symbolerna visar var parkering till rörelsehindrade finns någonstans.

2.1.4 Husbilar

Det finns idag totalt 149 ställplatser för husbilar i Västervik av dessa ligger 64 centralt på Barlastudden och Sågen se Figur 4 enligt kartan nedan. Vid Ellen Keyskolan finns 7 parkeringsplatser dedikerade för Husbilar (max 3 tim) under sommartid och på Skeppsbron finns 6 platser (max 3 tim och mot avgift) mellan april och oktober.



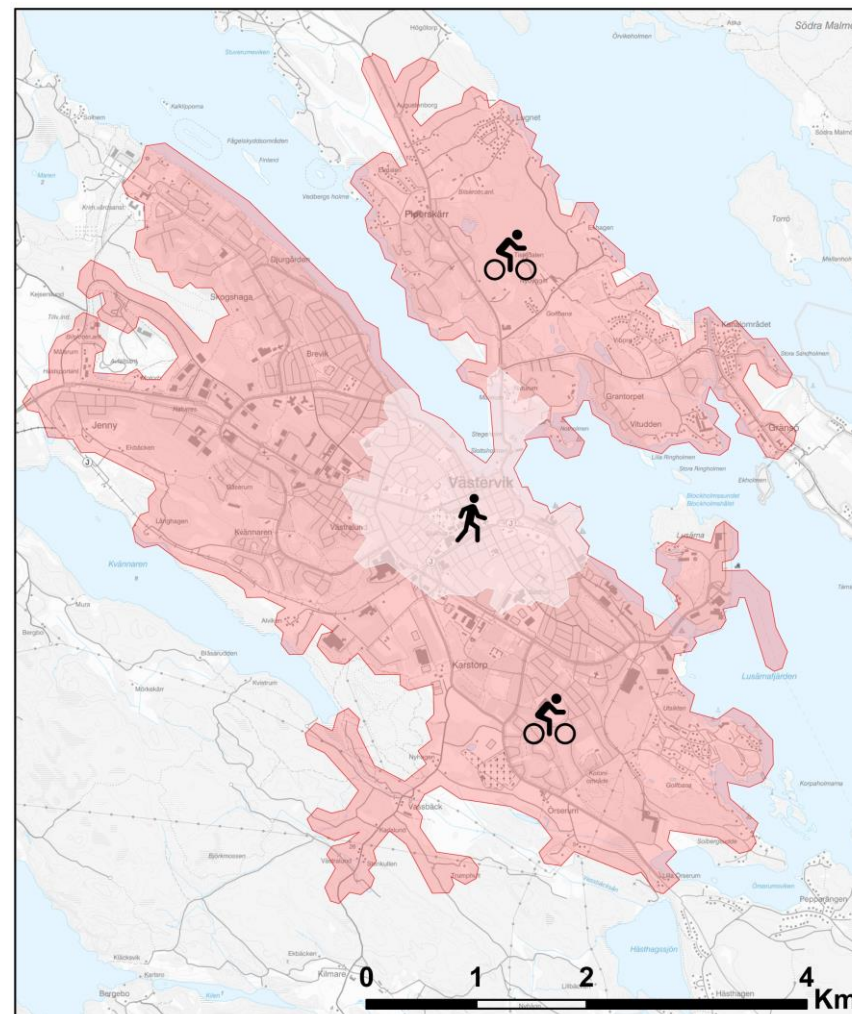
Figur 4. Karta över Ställplatser och parkeringsplatser för Husbilar i centrala Västervik
Mer information om beläggning och hur platserna används finns i 4.6

2.2 Gång och cykel

De centrala delarna nås av hela Västerviks tätort med 15 min cykling, se Figur 5. Analysen har genomförts med olika restider från en central punkt i centrum som utgår från Rådhusorget. En brytpunkt för cykelresor kan sägas ligga ungefär där vilket motsvarar ett avstånd på ca 4,5 km. Det är beroende på cykelvägars standard, antalet stopp på vägen och hur gena cykelstråken är.

Många invånare når också de centrala delarna på 15 min promenad. Avståndet sträcker sig 1,25 km, dvs med en hastighet på 5 km/h. Det är dubbelt så långt ut som bilparkeringsytorna Stenhamra och Fängelsetorget som ligger i utkanten av de centrala delarna.

GIS-analysen visar att det finns goda förutsättningar för att nå centrala Västervik med gång och cykel för de flesta av invånarna i tätorten Västervik. Tillgängligheten är god rent geografiskt men andra förutsättningar behöver uppnås för att få fler att cykla och gå såsom gena och säkra cykel- och gångbanor samt trygga och säkra cykelparkeringar. Under 2022/2023 pågår ett arbete med en ny cykelplan som bland annat hanterar frågorna med att förbättra cykelnätet och identifiera saknade cykellänkar.



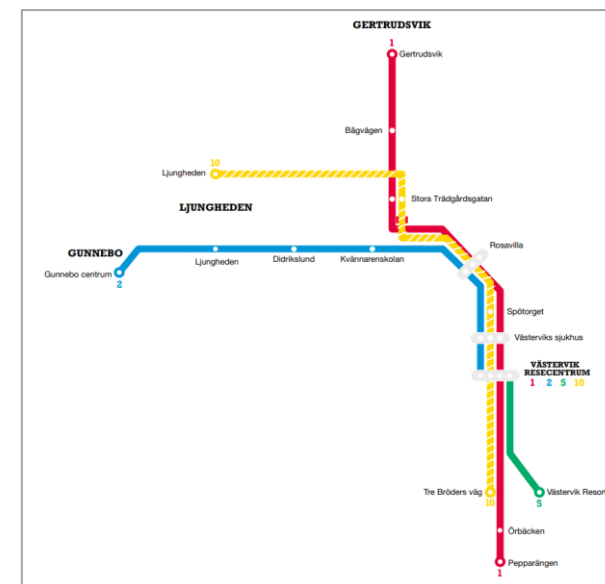
Figur 5. Räckvidd för gående och cyklister på 15 min från Rådhusorget, Västerviks centrum.

2.3 Kollektivtrafik

Västerviks tätort trafikeras av två stadslinjer, linje 1 och linje 2. Linje 1 har en turtäthet på 30 minuter, både i hög- och lågtrafik. Under kvällen sjunker turtätheten på avgångarna till 60 minuter. Linje 2 trafikeras med en taktfast tidtabell med intervall av en timme med sista avgång vid ca 20.00 varje vardag. Linjesträckningarna ser ut som i Figur 8 där linje 1 sträcker sig från norr till söder genom centrala delarna av Västervik där sjukhusområdet samt resecentrum ligger. Den totala sträckan är ca 11 km och tar enligt tidtabell 25 min och går förbi 25 hållplatser. Linje 2 knyter ihop Gunnebo med Västervik. Gunnebo ligger strax västerut från Västervik på ett avstånd om ca 12km körväg och går förbi både sjukhusområdet och resecentrum som slutstation. Det finns även två mer anropsstyrda busslinjer, linje 5 och linje 10, som trafikeras i lågtrafik. De trafikerar en viss sträckning men har möjlighet att lägga till körvägar utifrån om det finns behov.

Västervik trafikeras även med regiontrafik där alla linjer har Västerviks resecentrum som mål- och startpunkt. Linje 35 till Hultsfred via Ankarsrum och Vimmerby. Linje 160 till Oskarshamn och Kalmar via Fårbo och Mönsterås. Linje 25 som går till Gamleby. Alla med en turtäthet på ca 30 min i högtrafiktimme. Linje 28 trafikerar Gränsö, Ekshagen, Grantorpet och Piperskärr med ett fåtal turer per dag och fungerar egentligen mer som lokaltrafik än regiontrafik. Tåg till och från Linköping avgår från Västerviks resecentrum med ca 7 turer per dag. Det finns även en expressbusslinje (linje 185) till Linköping som avgår med en morgon- och en kvällstur i varje riktning. Expressbusslinje till Göteborg (Fredagar och söndagar) och Stockholm (onsdagar, fredagar och söndagar) körs med kommersiell trafik.

Två resvaneundersökningar har genomförts i närtid. Både för personalen vid Västerviks sjukhus, som är placerat nära centrala delarna av staden, med flera parkeringsanläggningar i närheten samt en för medarbetarna på Västerviks kommun där kommunhuset är placerat vid Stadsparken, också nära centrala staden. De båda kan ses som indikationer på hur resvanorna ser ut för arbetare som tar sig till de centrala delarna av Västervik. Anmärkningsvärt från undersökningarna är att endast 2-3 procent av personalen för sjukhuset anger att de reser kollektivt oavsett vad det är för väder. Även i undersökningen för Västerviks kommun är det låga siffror, 2 procent, av de tillfrågade anger att de tar sig till arbetet kollektivt. I kommentarer till undersökningarna framgår det att arbetare tycker kollektivtrafiken behöver bli bättre med en ökad turtäthet för att det ska vara ett alternativ. Hela 30 procent av de tillfrågade från Västerviks kommun tycker tillgången till att resa kollektivt till/från arbetet är mycket dålig.



Figur 8. Linjekarta för Västerviks tätort. Källa: Kalmar länstrafik.

2.4 Sammanvägd tillgänglighet

Möjligheterna till att resa hållbart inom Västerviks tätort bedöms sammantaget vara goda. Större delen av tätorten Västervik kan ta sig till centrum (runt Rådhusorget) med 15 min cykelresa och en stor del av centrala Västervik når centrum med 15 min promenad, se Figur 5. Räckvidd för gående och cyklisterna på 15 min från Rådhusorget, Västerviks centrum. Cykelkopplingar och bra cykelparkeringsmöjligheter behöver ses över ytterligare för att förstärka resandet med cykel. Även drift på vintern som snöröjning och hur den prioriteras behöver ses över så att cykelvägar hålls rena och i bra skick. Dessa frågor hanteras i pågående arbete med en ny cykelplan.

Med kollektivtrafik nås Västerviks resecentrum på 15 minuter från yttre delarna av tätorten. En högre turtäthet och att se över om restiden kan minskas skulle öka attraktiviteten. Förutsättningarna är goda då hela tätortens upptagningsområde i princip kan nås med en linje med tanke på Västerviks långsmala stadsstruktur. Men då resevaneundersökningar visar på en låg vilja att resa kollektivt behöver det utredas vidare varför. En förklaring skulle kunna vara att kollektivtrafik och cykel brukar ses som likvärdiga färdmedel och eftersom restider inom tätorten för färdmedlen är densamma i dagsläget så blir restiden för cykel ofta kortare sett till den totala resan dörr-till-dörr samt att attraktiviteten att kunna avgå närsomhelst finns. Kollektivtrafik utanför tätorten består av regiontrafik både söderut längs med kusten och inåt land alltid med Västerviks resecentrum som start- eller målpunkt med en turtäthet på ca 30 minuter i högtrafiktimme. Även Linköping nås med tåg från centrum på 1 timme och 40 minuter. Sammanfattningsvis bedöms möjligheterna att resa kollektivt som relativt goda. Det är viktigt att påpeka att Västerviks kommun inte äger frågan om kollektivtrafiken utan den frågan hanteras av Länstrafiken i Kalmar län. En vidare dialog behövs för att få till förändringar i turtäthet och linjenät.

3. Parkeringsmarknaden för olika målgrupper och effektiva åtgärder

I detta kapitel beskrivs hur olika typer av parkeringsregleringar fungerar och hur avgifter och tidsreglering kan användas för att påverka var och hur olika målgrupper parkerar.

3.1 Parkering för besökare i centrum

En effektiv besöksparkering har en positiv inverkan på cityhandeln, vilket i sin tur främjar stadens ekonomiska utveckling. För att uppnå en effektiv besöksparkering behöver parkeringen inriktas på ett optimalt kapacitetsutnyttjande där söktrafiken minimeras och blockerande långtidsparkeringar undviks. Priselasticiteten för besöksparkering är låg, vilket innebär att användningen av parkeringen inte påverkas nämnvärt av avgiftsnivån. Med rätt utformad tids- och avgiftsreglering kan fler besökare använda samma platser, vilket är ett effektivt utnyttjande. (Svensson T, Hedström R, 2010)

Besökare till centrum har olika behov. Dels handlar det om parkeringar för de korta besöken där den besökande snabbt vill in i en särskild butik, dels finns det behov av att ställa bilen en längre tid för att kunna göra flera olika besök och vistas i centrum under en längre period. För de korta besöken är närheten till målpunkten viktig och här är det extra viktigt med en kort tidsbegränsning för att få till en hög omsättning av platserna. De besöksparkeringar där det finns behov av att ställa bilen under en längre tid bör företrädesvis styras till större parkeringsanläggningar.

I en studie genomförd 2020 är slutsatsen att begränsningar i biltrafiken tvärtom vad många tror kan bidra till högre omsättning för handeln. Enligt studien så leder begränsning av biltrafiken till fler besökare som uppehåller sig längre tid på gatan, vilket i sin tur leder till större kundtillströmning och bättre underlag för handel och restaurangverksamhet. I studien konstateras även att gående och cyklister är en köpstark grupp. Det finns visserligen studier som visar att bilister tenderar att göra större och dyrare inköp per besök, men det kompenseras av att gående och cyklister i gengäld gör betydligt fler besök än vad bilister gör (Fot 2020). I en undersökning av cyklisters betydelse för handeln i Växjö så konstateras att cyklisterna spenderar i stort sett lika mycket som bilisterna och att besökare till centrum som färdas med gång, cykel eller kollektivtrafik spenderar tillsammans mer pengar än de som använder bil gör (HUI 2010). Det är därför också av stor vikt att se till att det finns tillräckligt med cykelparkeringar i centrala lägen.

Många städer i Sverige har i sina P-normer angett acceptabla gångavstånd mellan parkeringsplatsen och målpunkten. Eslöv som har ungefär samma antal invånare (ca 35 000) som Västervik anger acceptabelt gångavståndet till 300 m för boende och besökare och 400 m för arbetspendlare. (sid 6, Parkeringsnorm för Eslövs kommun 2020)

3.2 Parkering för arbetstagare

Tvärtemot besöksparkering har arbetsplatsparkering en hög priselasticitet. Det innebär att utbudet och prissättningen av parkeringsplatser för anställda har stor betydelse för valet av färdmedel till arbetet. Gratis eller låga parkeringsavgifter medför att en stor andel av de anställda kör med bil till jobbet. Begränsas däremot utbudet och/eller avgifterna höjs, kommer i stället en stor andel av de anställda att cykla, gå eller åka kollektivt (alternativt parkera sin bil längre bort där det inte kostar lika mycket). Förändringar i tillgång och pris vid arbetsparkering har följaktligen stor potential att påverka färdmedelsval och trafikvolym i städer. (Svensson T, Hedström R, 2010).

Genom att avgiftsbelägga och tidsreglera centrala parkeringsytor kan man styra parkeringen för anställda som behöver ställa sin bil under hela arbetsdagen och som är beredda att gå en längre sträcka för att undvika avgift. Med avgifter och tidsreglering kan man därmed frigöra parkeringsytor för besökare som annars hade varit upptagna av parkerande anställda.

3.3 Parkering för boende

För att minska biltrafikens negativa effekter måste det vara ekonomiskt fördelaktigt att kunna lämna bilen hemma. För boendeparkering finns ett behov av att ställa bilen under lång tid. Avgiften för boendeparkering bör därför baseras på ett fast pris för en längre tidsperiod, till exempel en månad, för att inte ge incitament att flytta bilen dagtid.

Som för all parkering bör avgifterna baseras på de verkliga kostnaderna och inte subventioneras av boendekostnaderna generellt. Boendeparkering på gatumark ska undvikas då gatumark främst är till för rörelser, och upplevelse och inte är lämplig för uppställning av bilar. Boendeparkering ska därför anordnas på tomtmark i parkeringsgarage eller andra parkeringsanläggningar. (Svensson T, Hedström R, 2010).

3.4 Effektiva åtgärder

3.4.1 Samnyttjande

Bil-, cykel- och mc-platser som kan användas för olika ändamål vid olika tider ger en effektivare markanvändning än platser som reserveras för särskilt ändamål. Ett sådant samnyttjande förutsätter att bilplatserna är öppna för flera olika ändamål. En lösning som möjliggör samnyttjande ger företagsekonomiska, stadsbyggnadsmässiga och samhällsekonomiska vinster. Samnyttjande utgör också ett incitament för att uppnå en mer funktionsblandad stad. Vid beräkning av samnyttjande görs en bedömning av belägningsgraden för olika verksamheter vid olika tidpunkter. För att få en korrekt bedömning bör den bygga på så lokal information som möjligt.

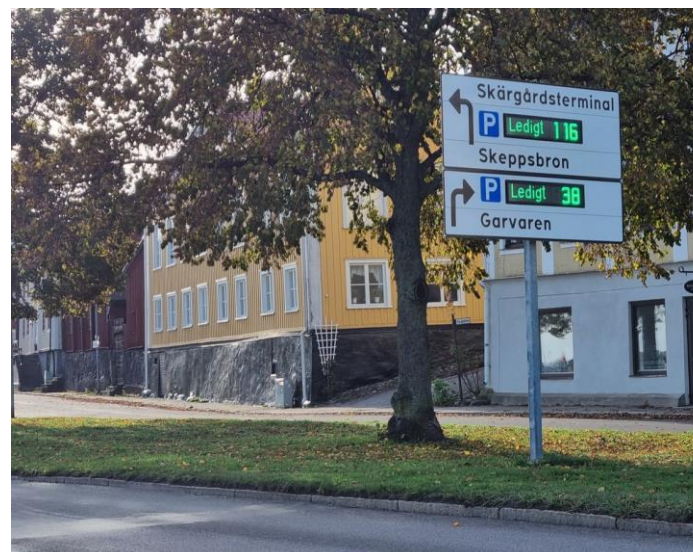
Samnyttjande av parkering innebär att samma parkeringsplats kan användas för olika typer av parkering. Om parkeringsplatsen inte är reserverad för en särskild användning finns möjlighet att samnyttja platsen för boendeparkering på kvällar, nätter och helger samt arbetsparkering eller besöksparkering under dagtid.

3.4.2 Parkeringsledningssystem

Parkeringsledningssystemet är ett system med digitala skyltar kopplade till räknare vid infarterna och utfarterna av parkeringsytorna, se Figur 9. Systemet kan därför hänvisa bilister till var det finns lediga parkeringsplatser och var det är fullbelagt. Fördelar är att minska onödig söktrafik efter parkeringsplats och styra bilister rätt från början. Systemet innebär en högre effektivitet i hur det totala parkeringssystemet nyttjas och leder när det fungerar som avsett parkerare till lediga platser som annars normalt kan vara lågt utnyttjade.

3.4.3 Avgifter och tidsreglering

För att höja omsättningen av bilar parkerade på allmän plats måste parkeringar regleras. Detta kan ske genom enbart tidsreglering, enbart parkeringsavgifter eller parkeringsavgifter i kombination med tidsreglering. Både tids- och avgiftsreglering är effektiva styrmedel för att styra vilka p-platser som används och hur de omsätts. För att åstadkomma en förändring i färdmedelsandelar och få fler att använda hållbara transporter såsom cykel och kollektivtrafik så är avgifter en av de mest effektiva



Figur 9. De digitala skyltarna till parkeringsledningssystemet hänvisar bilister till lediga parkeringsytor.

åtgärderna framförallt när det gäller parkeringsplatser för verksamma (se kap 3.2). För att öka omsättningen av p-platser och möjliggöra för fler besökare i centrala delar är tidsreglering en effektiv åtgärd. Används tidsreglering utan avgift kan p-skiva användas för att möjliggöra kontroll av att tidsregleringen hålls (se kap 3.4.4). En jämförelse och omvärldsbevakning har gjorts för ett antal kommuner och vilka avgifter och tidsregleringar dessa använder i sina centrala delar. Omvärldsbevakningen redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Avgifter och tidsregleringar för olika kommuner i närområdet

Kommun	Avgift korttidsparkering		Avgift långtid/Boendeparkering (kr/mån)		Tidsregleringar	P-skiva
	Högsta (Kr /tim)	Lägsta (kr/tim)	Högsta avgift (kr/mån)	Lägsta avgift (kr/mån)		
Västervik	12	gratis p-skiva	350	350	10, 15, 30 min, 1, 2, 3, 9, 24, 48 tim, 5, 7, 10 dygn	Ja
Kalmar	14	gratis p-skiva	30 kr/dag	300	15, 30 min, 1, 2, 3, 24 tim, 7 dygn	Ja
Linköping	26*	5	1100	370	30 min, 1, 2 tim, 4, 6, 9, 10 dygn	Nej
Oskarshamn	4	gratis p-skiva	200	200	15, 30 min, 2, 4, 5, 9, 24 tim, 28 dygn	Ja
Eksjö	0	0	0	0	15, 20, 30 min, 1, 2, 4, 24 tim, 7 dygn	Ja
Jönköping	18	8	1500/900	500**/200	5, 15, 30 min, 1, 2, 4, 24 tim, 5, 7 dygn	Nej
Vimmerby	0	0	0	0	30 min, 1, 2, 4, 24 tim	Ja
Karlskrona	13	5	300	150	10 min, 1, 4 tim, 7 dygn	Nej

* 13 kr för 30 min (max p-tid)

** 250 kr för två veckor

3.4.4 P-skiva

P-skivan är normalt en papp- eller plastskiva utformad som en klocka med fast eller rörlig visare. Skivan kan ställas in på hel timme eller kvartar av en timme. Tiden får även visas digitalt. I allmänhet framgår av text på p-skivan hur handhavandet av p-skivan skall gå till. Normalt visar bilisten med p-skivans hjälp, när parkeringen började. För att öka efterlevnaden vid tidsreglerade korttidsparkeringar kan p-skivan vara ett bra alternativ. Ett av motiven för p-skiva är, att övervakningen underlättas. Avgiftsfri tidsreglerad parkering utan på något sätt markerad ankomsttid kan endast kontrolleras genom full uppsyn under kontrolltiden eller s.k. fyrehjuls kontroll vilket innebär en svårighet i övervakning. Fusk med p-skiva kan förekomma vilket kan påverka användandet, bedömningen är att det inte är omfattande.

En undersökning i Malmö visade på ca 5 procent fusk P-skivan fungerar som bäst vid avgiftsfri tidsreglerad parkering med tidsreglering under minst 30 minuter och högst två till fyra timmar. (Trafikkontoret Göteborg 2002).

3.4.5 Minska p-behovet genom öka andelen hållbara resor

Parkering är det viktigaste styrmedlet som en kommun har att styra invånarna mot mer hållbara färdmedel. En kombination med ökad avgift för parkering samtidigt som infrastruktur för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik förbättras har störst potential att åstadkomma förändring. Cykelvägar ska vara av en bra standard med gena cykelstråk och tydligt vara sammankopplade. För gående läggs mer tyngdpunkt vid att gångvägen är gen och rak till dess målpunkt. För resande med kollektivtrafik är det viktigaste med ett stort utbud, kort restid samt närhet till hållplats. För att restiden ska minska behöver avstånden mellan hållplatser öka eller att i vissa fall behöver hållplatser dras in. Det ska balanseras mot att närhet till hållplatser är viktigt med ett ungefärligt avstånd på 400 till 500 meter. Om en attraktiv kollektivtrafik skapas i framtiden med en hög turtäthet under högtrafiktimmarna kan ett sätt vara att ha pendlarparkeringar till cykel- och biltrafik längs med de högkvalitativa kollektivtrafikstråken. För de centrala parkeringarna är det viktigt att prioritera korttidsparkering och angöring framför stillastående bilar som står länge. Det gynnar viktiga grupper som hantverkare, äldre, hemtjänstpersonal o handel.

4. Beläggingsgrad för parkeringar idag

Kapitlet beskriver hur parkeringssituationen ser ut idag med beläggingsgrad, säsongsvariationer och omsättning på parkeringsytor i de centrala delarna av Västervik.

4.1 Metod

Insamling av data erhålls från Västerviks kommun. Från deras parkeringsledningssystem (p-ledsystem) hämtades data på de sex större allmänna parkeringsytorna Fängelsetorget, Garvaren, Läroverksplan, Skeppsbron, Stenhamra och Vårdträdsplan. P-ledsystemet innehåller mängder av data och uttag gjordes för varje veckodag med ett medelsnitt över senaste årets siffror (20210929-20220930). Det data som hämtades är beläggingsgraden på timnivå över dygnet, antalet infarter och utfarter till parkeringsytorna och en torsdags beläggingsgrad för ett dygn sett över året för att kunna studera säsongsvariationer.

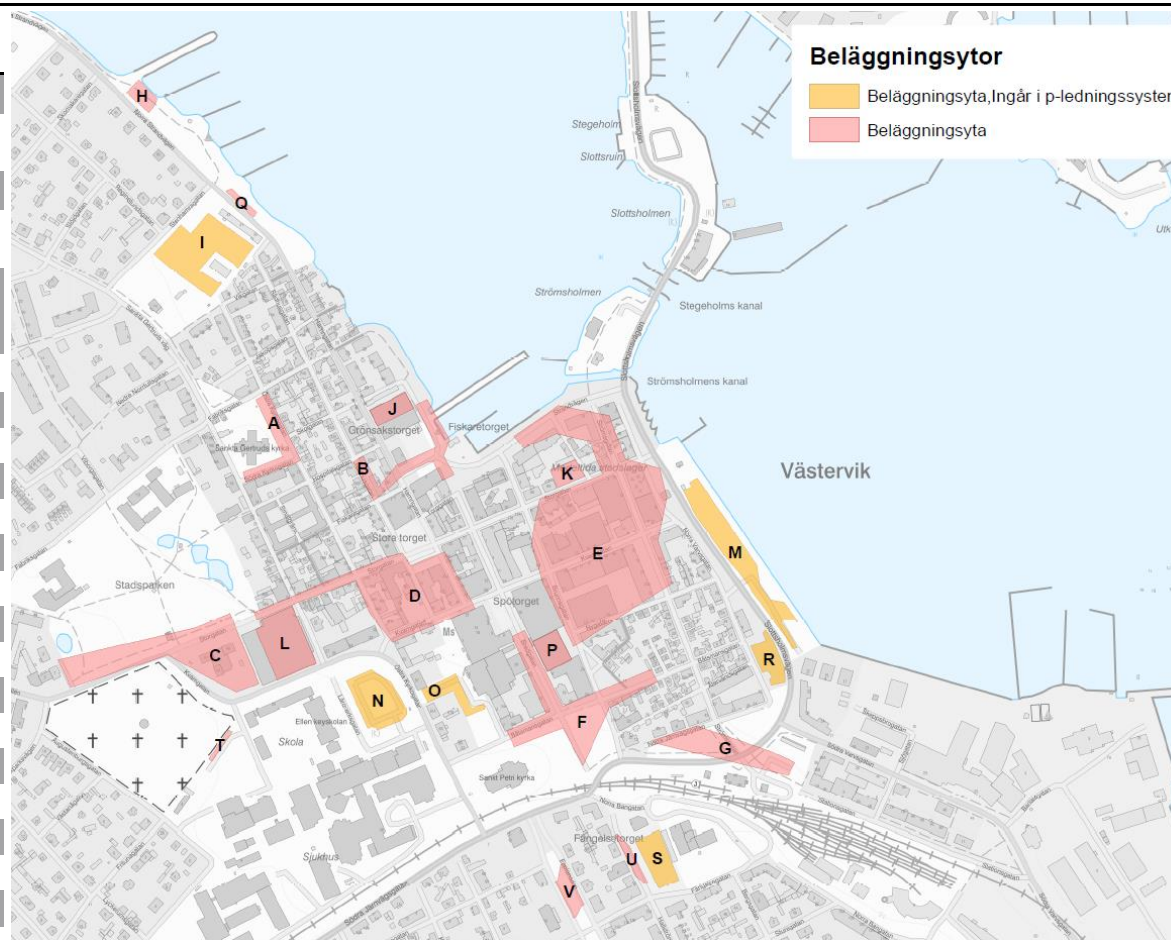
Återstående parkeringsytor i de centrala delarna av Västervik inventerades på plats av Västerviks kommun. Det rör sig om tre privata parkeringshus, gatuparkeringar längs med vissa stadsgator och sidoställda parkeringsytor. Inventeringen genomfördes i början av oktober 2022 med framtagning av filmer vid tre tidpunkter under två olika vardagar, en måndag och en torsdag. Tidpunkterna för dessa dagar var under morgontid 08:00-10:00, lunchtid 12:00-14:00 och middagstid 16:00-18:00. Dessa tre tidpunkter för inventeringen bedömdes vara tillräckligt för att få en bild över hur beläggningen ser ut. Utifrån de båda inventeringstillfällena så togs ett medelsnitt fram för att undvika stora avvikelser från det normala. Parkeringsytorna inventerades också under en lördag, en gång mitt på dagen vid lunchtid 12:00-14:00, för ett få en indikation hur beläggningen såg ut då.

Vissa felkällor finns som behöver lyftas. Det kan till exempel vara att 100% beläggingsgrad inte är möjlig då bilar ibland står dåligt parkerade och täcker upp lite av parkeringsplatsen bredvid vilket i slutändan gör att en parkeringsplats ej kan fyllas. Från filmerna vid inventeringstillfällena är slump inblandat genom att fordon är i rörelse när de räknas. Dvs det kan på minutnivå skilja när ögonblicksbilden tas. En annan felkälla är i p-ledsystemet där det finns en viss tröghet som gör att räknarna inte i realtid uppdaterar de digitala skyltarna. Det är också viktigt att de kalibreras ofta så de räknar infarterna och utfarterna på ett korrekt sätt.

Alla parkeringsytor, både de med data från p-ledsystemet och de som inventerades, delas in i zoner där framförallt gatuparkeringar i centrum grupperades ihop med varandra för att få en bättre översikt över beläggningen. Gatuparkeringar på närliggande villagator till de centrala delarna av Västervik avgränsas bort. Zonerna grupperades på ett sådant vis att parkeringarna ska ha liknande egenskaper med varandra som taxa och reglering samt ungefärlig samma geografiska placering. Zonerna är indelade på sättet som Tabell 2 visar med tillhörande karta över parkeringstans placering.

Tabell 2. Sammanställning av zonindelning och beskrivning över de parkeringsytor som inventerats. Till höger geografisk placering över zonerna.

Zon	Antal platser	Namn och beskrivning för placering samt parkeringstyp
A	28	S:t Gertruds kyrka. Gatu-p och snedställ parkering
B	9	Runt Grönsakstorget, Strandvägen o Rådhusgatan. Gatu-p
C	21	Sonderburgsgatan och Stadsparken. Gatu-p och P-yta
D	36	Centrum. Storgatan och Rådhusgatan. Gatu-p och sidoställd parkering.
E	64	Östra Centrum. Runt Strömsgatan, Brunnsgatan, Storgatan, Norra Varvsgatan och ner mot Strandvägen. Gatu-p och sidoställd parkering.
F	55	Bredgatan, Båtmansgatan och S:t Petri kyrka. Gatu-p
G	27	Järnvägsparkeringen nära resecentrum. P-yta och gatu-p
H	24	Reginelundsparkeringen. P-yta
I	184	Stenhamra. P-ledningssystem. P-yta.
J	23	Abborren. Parkeringshus.
K	25	Storgatan östra. Grusplan.
L	236	Tullporten Galleria. Parkeringshus
M	200	Skeppsbron. P-ledningssystem. P-yta
N	112	Läroverksplan. P-ledningssystem. P-yta
O	47	Vårdträdplan. P-ledningssystem. P-yta
P	37	Västerport. Parkeringshus
Q	16	Norra Strandvägen. Sidoställd parkering.
R	54	Garvaren. P-ledningssystem. P-yta
S	75	Fängelsetorget. P-ledningssystem. P-yta
T	17	Gamla Kyrkogården vid sjukhuset. P-yta
U	25	Vid Fängelsetorget. Hallströmsgatan. Gatu-p
V	20	Esplanaden. Gatu-p.

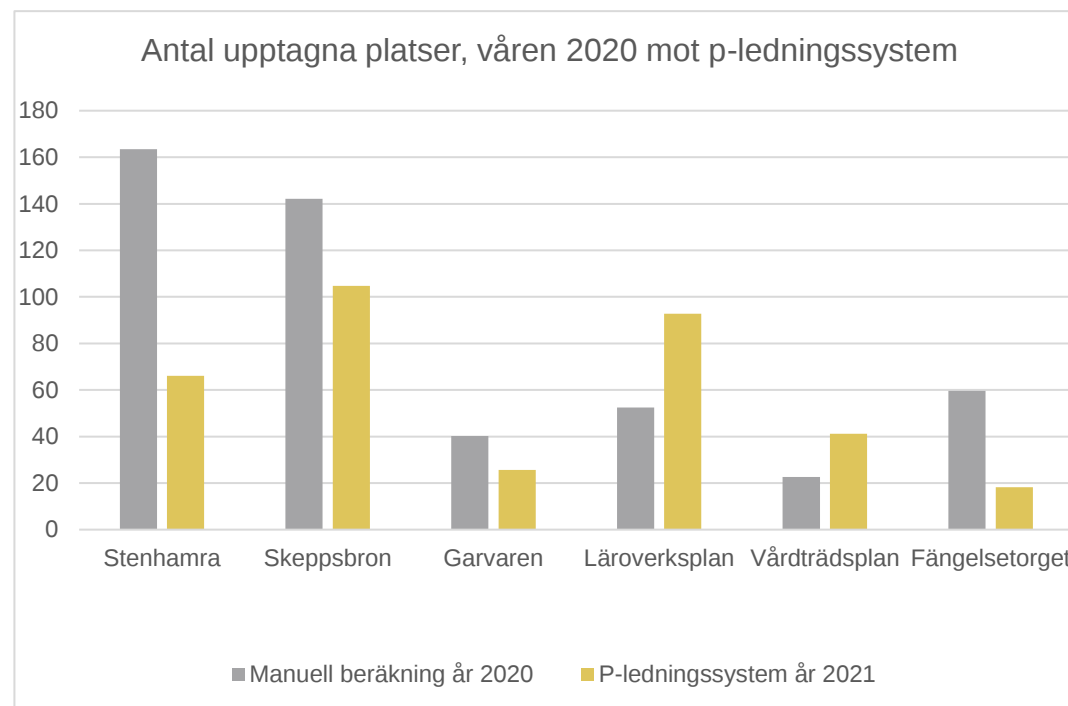


4.2 Tidigare mätningar innan införande av parkeringsledningssystem

Under 2017 förändrades parkeringssituationen då p-skiva infördes i stället för avgift. Enligt intervju med parkeringsvakt så var känslan att det blev mer parkering på gatorna i staden än i villakvarteren runt omkring. Dessutom finns det en del som arbetar eller bor i de centrala delarna av Västervik som ställer sig på korttidsparkering men är ute och vrider fram p-skivan allteftersom vilket innebär att de står för länge.

Under 2021 införde Västerviks kommun ett parkering-ledningssystem med digitala skyltar. Tidigare gjordes räkningarna för beläggningen av parkeringsvakter i staden. De manuella räkningarna gjordes en gång i månaden vid tidpunkt 13:30-14:30. Enligt intervju med parkeringsvakt så har de inte märkt någon större skillnad i beteendet från befolkningen efter att p-ledsystemet infördes. Möjligen har det blivit lättare för turister och besökare som inte hittar så bra i Västervik att hitta till de parkeringsytor som finns i staden.

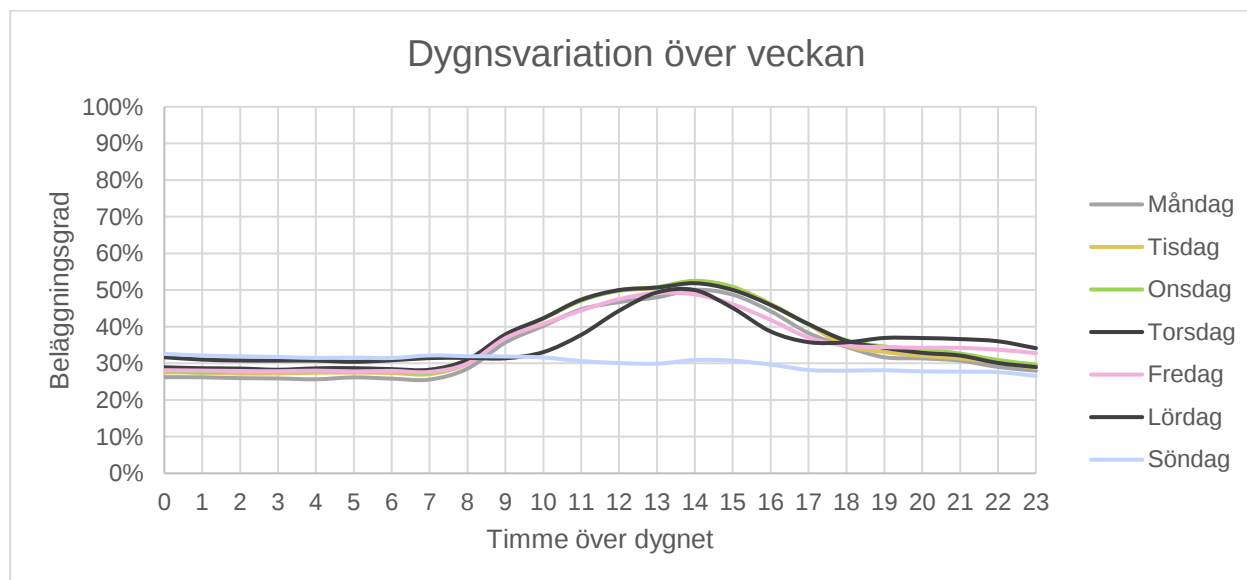
Utifrån de manuella räkningarna har en jämförelse gjorts mot data från p-ledsystemet vid samma tidpunkt, se Figur 10. Antalet platser vid parkeringsytorna är snarlika där största skillnaden varit på Stenhamra där taxa införts och ca 40 platser tagits bort. Siffror för de manuella beräkningarna är det enbart våren 2020 som är med då beläggningen minskade markant under andra halvåret på grund av Covid-19.



Figur 10. Jämförelse innan och efter p-ledsystemets införande.

4.3 Dimensionerande tider och säsongsmonster

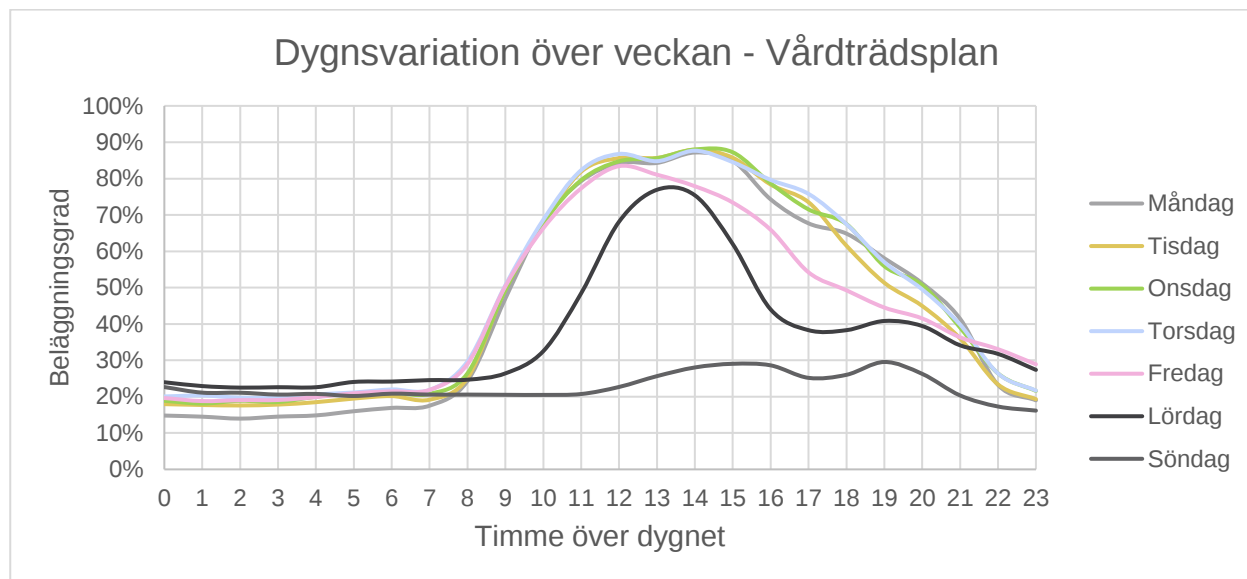
Utifrån statistik från p-ledsystemet tas beläggingsgraden fram för de olika parkeringsytorna summerat tillsammans. Statistiken visar senaste årets siffror i medelsnitt för varje veckodag, se Figur 11.



Figur 11. Dygnsvariationer för olika veckodagar för alla parkeringsytor som ingår i p-ledsystemet.

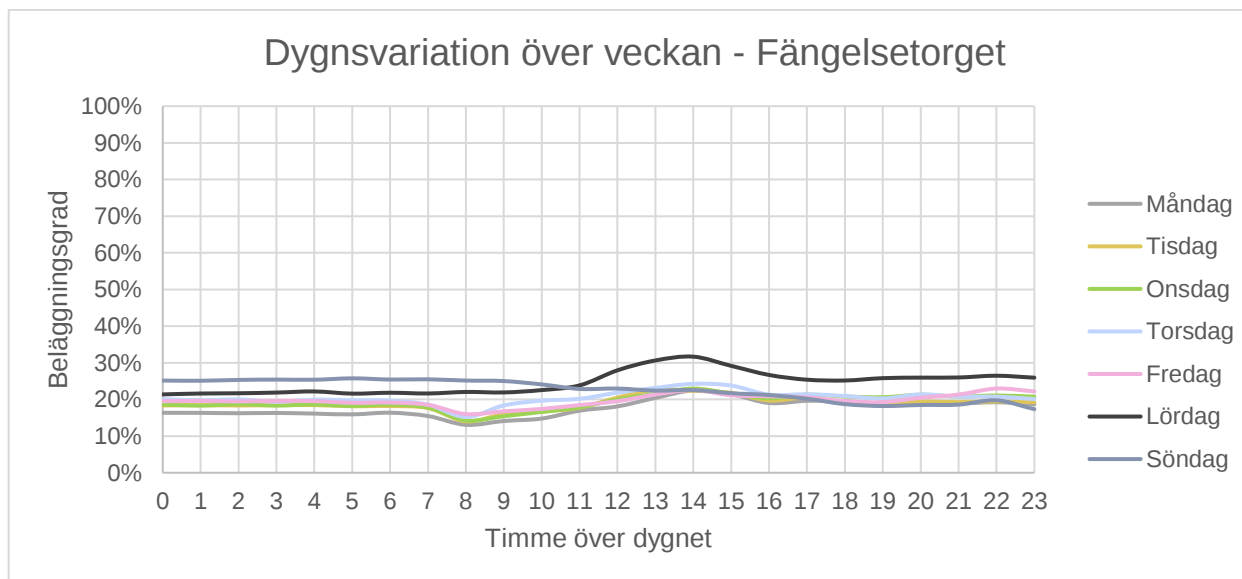
Det framgår att en generell torsdag har i snitt högst beläggingsgrad sett över veckans vanliga arbetstimmar (8-17). Det kan skilja något lokalt mellan parkeringsytorna men en generell torsdag ses som en bra veckodag att ta avstamp i och analysera vidare. Ett bra exempel på en parkeringsyta där en veckodags dygnsvariation tydligt framgår är Vårdträdsplan i Figur 12. Beläggingsgraden stiger på morgonen runt timme 8 hela vägen till lunchtid vid kl 12. Därefter går beläggningen ner lite när en liten mängd bilister lämnar för lunch för att sedan nå en ny topp, maxbeläggingsgraden under dygnet vid 14-tiden. Därefter sjunker beläggningen utefter att befolkningen

slutar arbetet och påbörjar resan hem. Lördagens dygnsvariation ses också tydligt för Vårdträdsplan då beläggningen är som högst runt kl 13-14 och den vanligtvis mest intensiva tiden för handel.



Figur 12. Dygnsvariationer över dygnet för olika veckodagar på parkeringsytan Vårdträdsplan.

En annan tidsperiod där en hög beläggning återfinns är en generell lördag som är intressant att analysera vidare. Där ser dygnsvariationen en helt annan ut och styrs mycket efter ärendetypen som främst är handel. På de enskilda parkeringsytorna är det tydligt vilket dess främsta syfte är. Till exempel visas Fängelsetorget dygnsvariation i Figur 13.

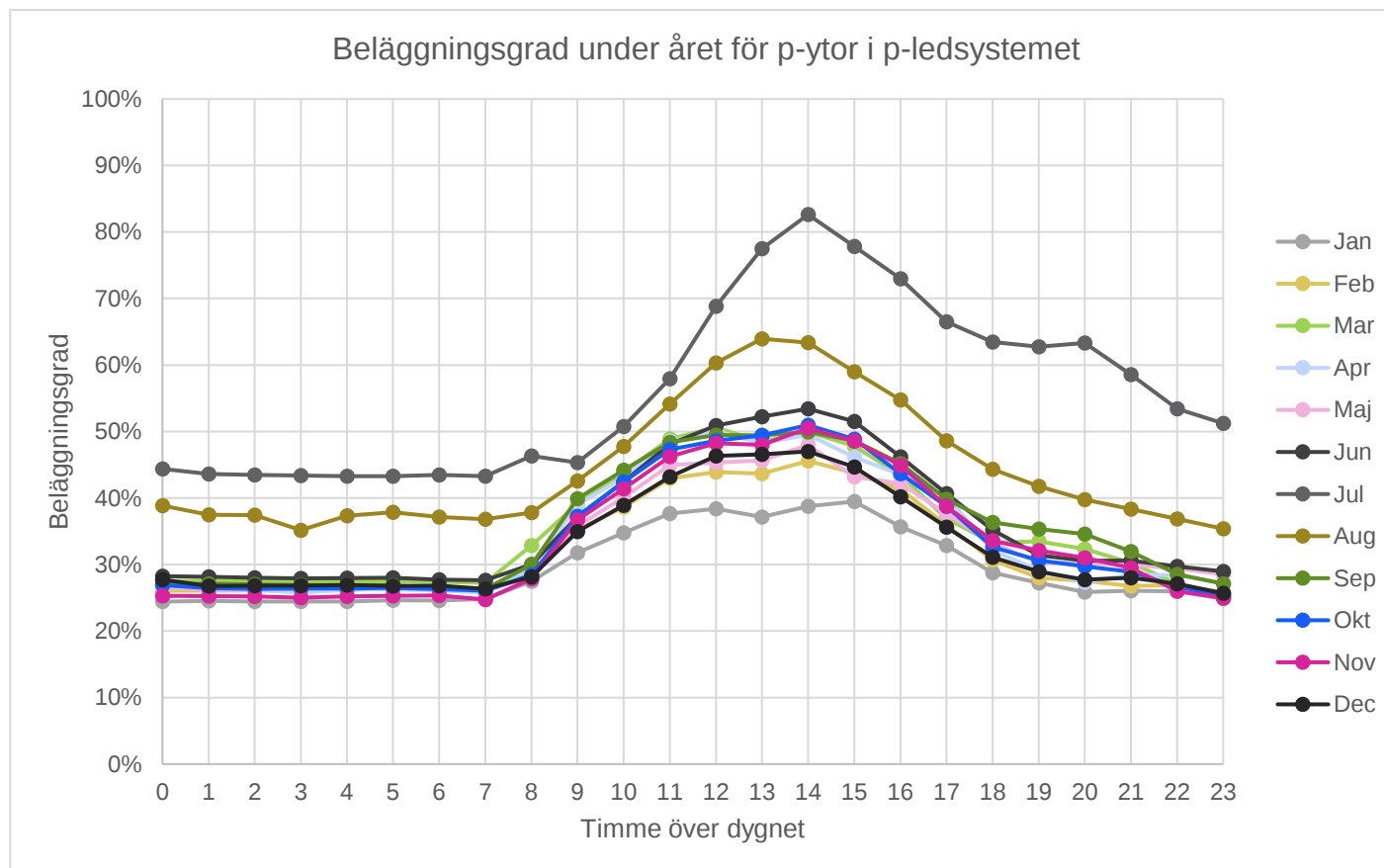


Figur 13. Dygnsvariationer för olika veckodagar på parkeringsytan Fängelsetorget.

Fängelsetorget används för tågtrafikens resenärer och det närliggande hotell. Där är beläggningen som högst under lördag kl 14 för att gå ner senare under eftermiddagen men uppemot 25 % i medelsnitt står även över natten till söndag. För att se alla sex parkeringsytor i sin helhet, se Bilaga A.

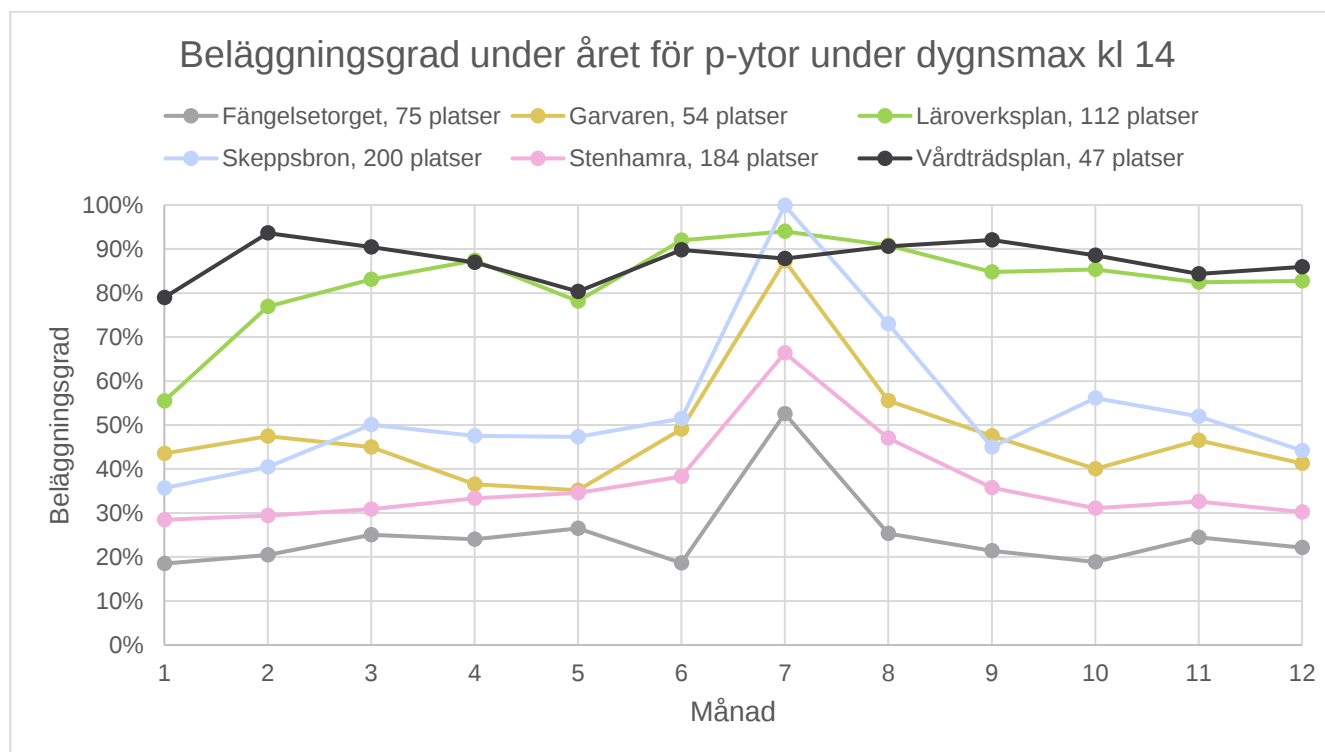
För att följa variationer under året har statistik tagits fram från p-ledsystemet. Eftersom en generell torsdag valdes då den var mest representativ för ett arbetsdygn så togs statistik fram för torsdagar under senaste året för varje månad och sett över dygnets timmar. För alla parkeringsytor i p-ledsystemet sammanslaget visas säsongsmönster i sin helhet i Figur 14. Observera att detta ger en indikation på hur övriga parkeringsytor också varierar utefter året.

Det framgår tydligt i grafen att semester och besöksmånaderna juli och augusti har en högre beläggingsgrad över hela dygnet och framförallt juli och särskilt under dygnets maxtidpunkt kl 14. Där är beläggingsgraden hela 30 %-enheter högre än normalt och nära hälften av parkeringsplatserna används som boendeparkering under natten.



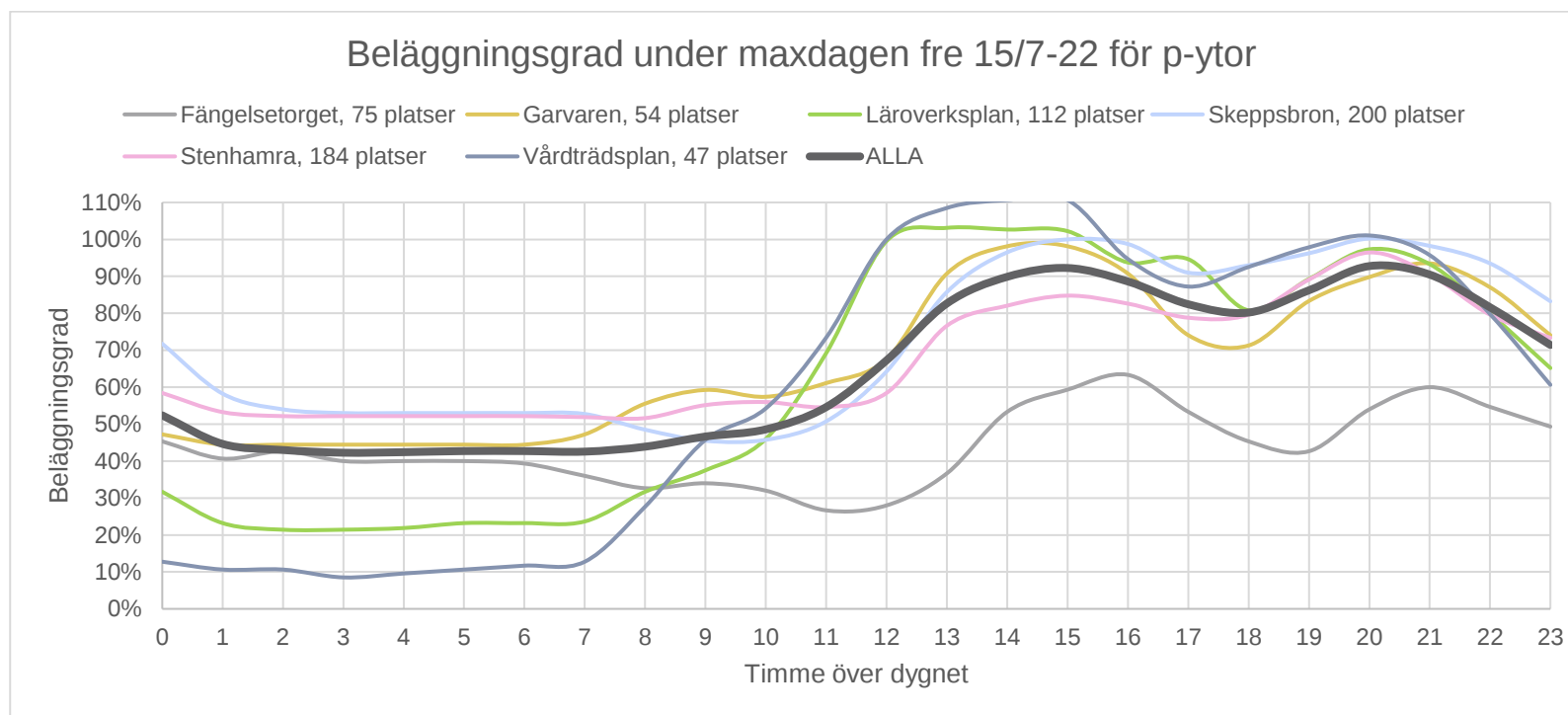
Figur 14. Säsongsvariationer under året sett över dygnets timmar för ett representativt arbetsdygn (torsdag).

För att undersöka mer vilka parkeringsytor som används av olika målgrupper visas säsongsvariationerna uppdelat på parkeringsyta. Som tidigare beskrivet sker den högsta beläggningen under dygnet kl 14 och därför visas bara den tidpunkten i Figur 15. Förutom de lokala skillnaderna i beläggningsgrad för de olika parkeringsytorna så framgår det att Läroverksplan och Vårdträdsplan har en hög och jämn beläggningsgrad under hela året. Under semestermånaderna juli och augusti ökar beläggningen på övriga fyra parkeringsytor. Där är det framförallt Skeppsbron och Garvaren de ytor som mest fungerar som buffertytor för målgruppen besökare/turister. På parkeringsytorna Stenhamra och Fängelsetorget finns det fortsatt ett relativt stort antal lediga platser.



Figur 15. Säsongsvariationer under året uppdelat på parkeringsyta vid högsta beläggningstidpunkten på ett dygn kl 14.00.

För att undersöka vidare hur hög belägningsgrad som kan uppstå på parkeringsytorna under ett år har statistik från p-ledningsytorna tagits fram som visar maxdagen på ett år. Maxdagen har lokaliserats med hjälp av data från Telia crowd insights när antalet aktiviteter med mobila enheter varit som högst i de centrala delarna av Västervik. Det visade sig att den sker under maxmånaden juli och mer exakt fredagen 15/7. Belägningsgraden uppdelat på parkeringsytor och en linje för den totala belägningsgraden där alla sex parkeringsytor ingår visas i Figur 16. Varför statistik för Vårdträdsplan och Läroverksplan ligger över 100 % under några timmar kan bero på att söktrafik pågår inne på parkeringsytan eller att mätarna denna dag var något felkalibrerade.



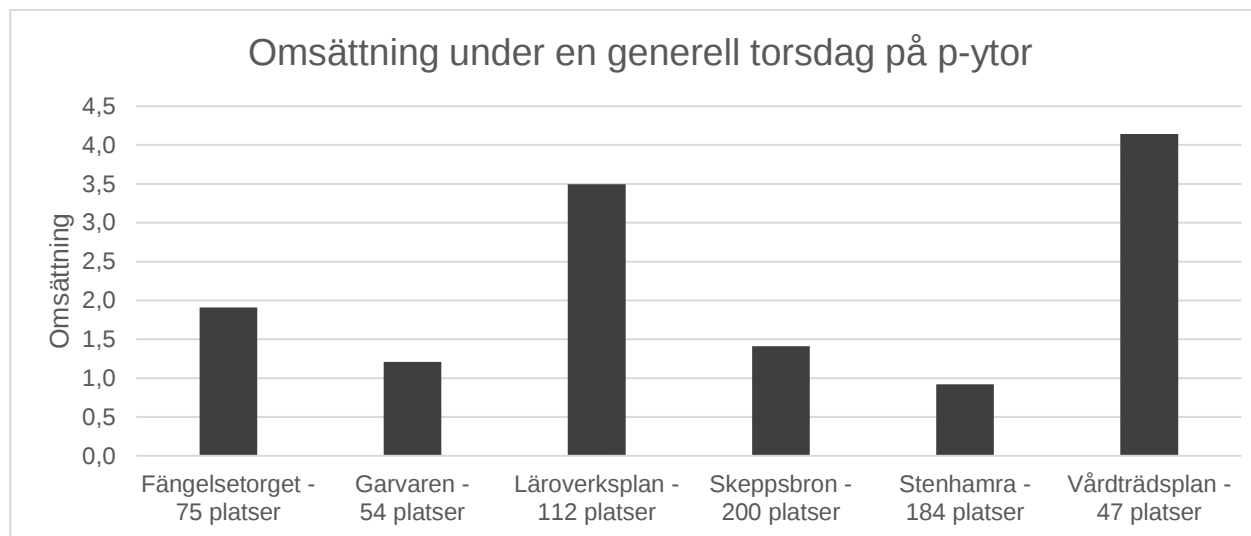
Figur 16. Dygnsvariation uppdelat på parkeringsytor under maxdagen fredag 15/7-22. Obs, statistik för Vårdträdsplan och Läroverksplan ligger över 100% under några timmar vilket kan bero på att söktrafik pågår inne på parkeringsytan eller att mätarna under denna dag var något felkalibrerade.

Vid endast två tidpunkter under maxdagen sett under ett år kommer beläggingsgraden upp över 90 % sett över alla parkeringsytor i p-ledsystemet. Vid dessa tidpunkter har Fängelsetorget fortsatt en buffert för mer parkerade fordon och en beläggingsgrad på runt 60%. I övrigt är de andra fem parkeringsytorna över 80 % och kan anses som fullbelagda. Utifrån grafen kan det också ses att beläggningen under natten inför denna maxdag ser liknande ut som för hela maxmånaden juli men att topparna är 10 % högre än det normala för just juli månad. Detta visar att även en unik händelse som en maxdag under ett helt år kan dagens parkeringsutbud hantera det tillkommande parkeringsbehovet.

4.4 Omsättning på parkeringsplatser

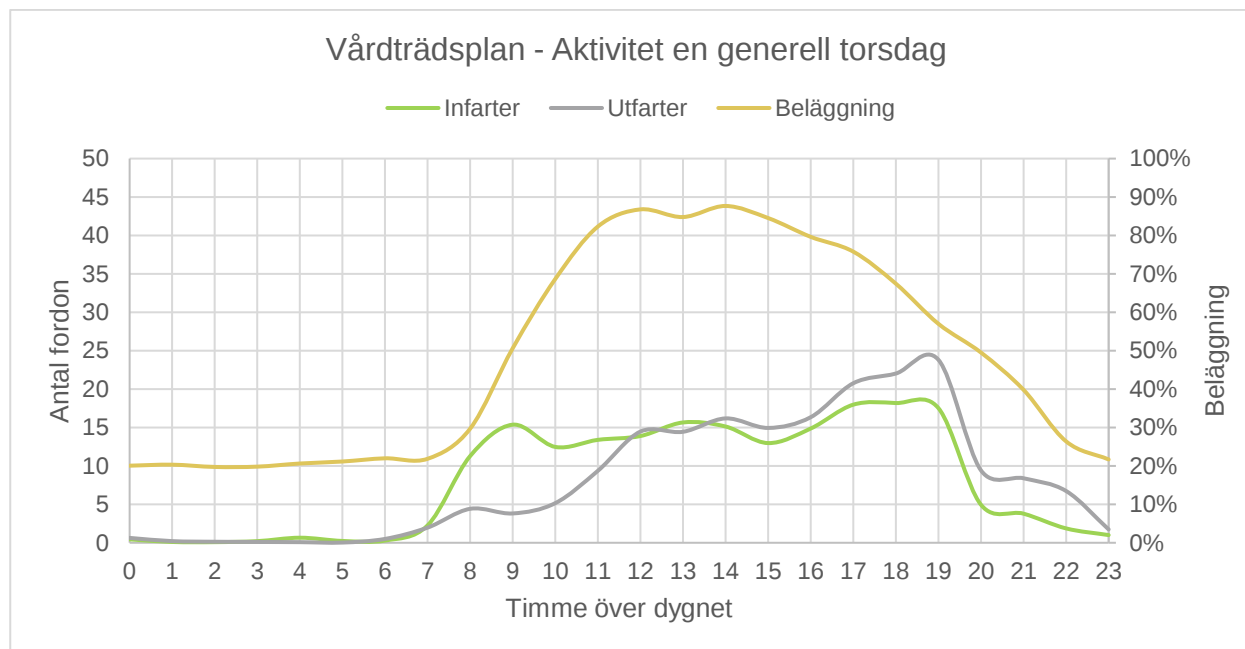
Förutom beläggingsgrad så är det också intressant att titta på hur omsättningen ser ut på parkeringsplatserna på en parkeringsyta. Vilken aktivitet som den studerade parkeringsytan har. Beroende på hur parkeringsplatsen används och av vilken målgrupp kan omsättningen och beläggningen variera mycket. Till exempel kan en parkeringsyta ha en jämn beläggning under en dag men att omsättningen på parkeringsplatserna är hög vilket betyder att bilar står parkerade under korta tidsperioder för att uträtta ärenden. Samma sak gäller det omvända vilket mer pekar på att det är boende som har sina bilar ståendes på parkeringsytan under hela dygnet.

Statistik erhålls från p-ledsystemet på de sex centrala parkeringsytorna för Västervik. För att bestämma vilken omsättning som en parkeringsplats har studeras antalet infarter och utfarter för varje timme under dygnet. Omsättningen i detta fall beskriver hur många gånger parkeringsytan som omsätts under ett dygn. För de sex parkeringsytorna kan resultatet ses i Figur 17. Där framgår det att Vårdträdsplan har högst omsättning och används mest sett utifrån storleken på parkeringsplatsen. Stenhamra har lägst aktivitet och även om parkeringsytan är stor med 184 platser så är antalet infarter (170) under en dag lägre än Vårdträdsplan (195). Högst antal infarter under en generell torsdag har Läroverksplan (390) och Skeppsbron (280).



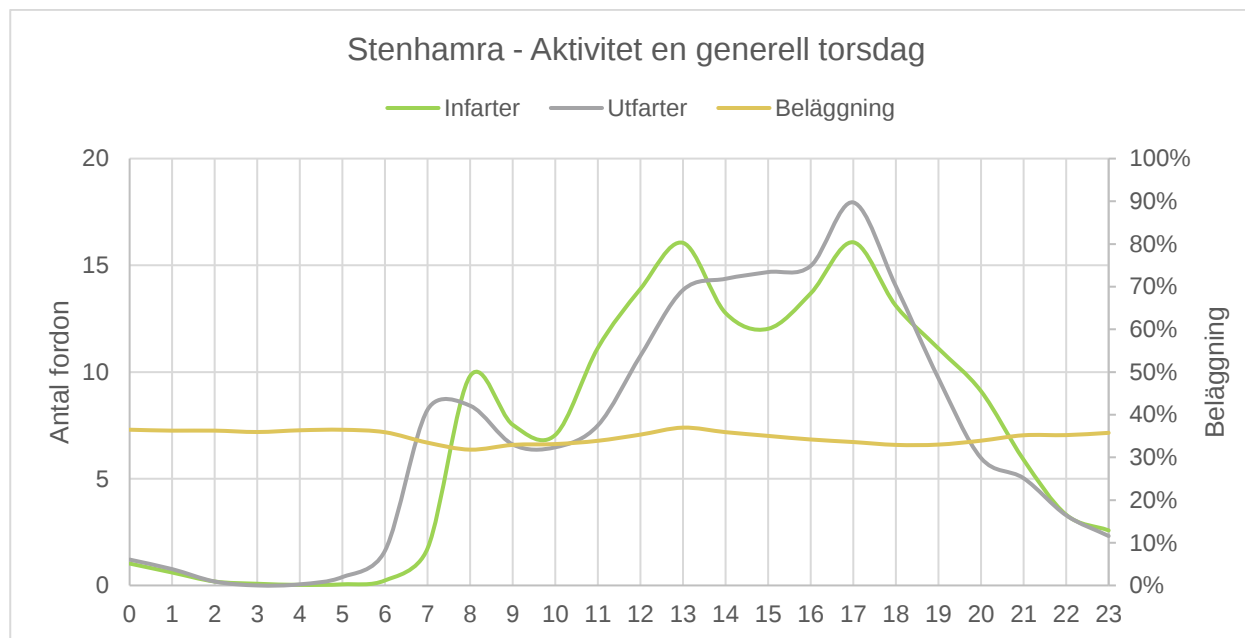
Figur 17. Omsättning av parkeringsplatser för de olika ytorna under en generell torsdag.

Figur 18 visar att till exempel Vårdtrådsplan har en omsättning på över 4,0, vilket betyder att alla parkeringsplatser på parkeringsytan omsätts 4 gånger under ett helt dygn. Vårdtrådsplan har högst omsättning av alla parkeringsytor och består av 47 platser och har ett tydligt inflöde under morgonens maxtimme, se Figur 18. Under kl 14 sker en hel del aktivitet där 30 % av parkeringsytan omsätts i varje timme. Under eftermiddagens maxtimme vid kl 16-17 sker fler infarter än under morgonens maxtimme vilket tydligt visar att parkeringsytan används mycket som parkering för kortare handel och ärenden efter arbetstid på kvällen förutom den dagliga arbetspendlingen.



Figur 18. Aktivitet och beläggningsgrad samkörda på Vårdträdsplan under en generell torsdag under året. Vårdträdsplan består av 47 platser och därför kan primär och sekundär axel studeras tillsammans.

Om Vårdträdsplan har en hög omsättning och hög beläggning så kan i motsats Stenhamra studeras i Figur 19. Där framgår det att aktiviteten är låg med som mest ca 15 fordon som rör sig in och 15 fordon ut från parkeringsytan under en timme. Antalet utfarter är ungefär lika många som antalet infarter tillsammans med den relativt höga beläggningen under nattimmarna vilket skulle betyda att parkeringsytan används mycket som boendeparkering för boende i närområdet. Från statistik med beläggningsgrad rör det sig om ca 60-70 fordon som står på parkeringsytan konstant som boendeparkering.



Figur 19. Aktivitet och beläggningsgrad på Stenhamra under en generell torsdag. Observera att 100% av parkeringsytan motsvarar 200 platser, vilket betyder att primär och sekundär axel inte kan ses tillsammans.

För detaljerad statistik och grafer över resterande parkeringsytor, se Bilaga B.

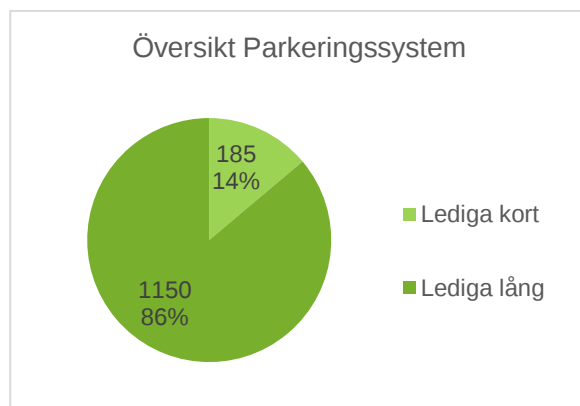
4.5 Beläggningsgrad bilparkering

GIS-kartorna kombinerar statistik från p-ledsystemet och filmer från tillfällena då parkeringsytorna inventerades. Siffrorna från inventeringen är framtagna under tre tidpunkter under dagen och under två vardagar en vecka under hösten 2022. Därefter har ett medelsnitt av dessa två dagar tagits fram. Parkeringsytor från p-ledsystemet redovisas för just den tidpunkten för ögonblicksbilden. Statistiken för parkeringsytorna är i medelsnitt under ett års tid.

Parkeringsytorna i GIS-kartorna erhåller olika färger för respektive beläggningsnivå och allt över 80 % klassas med röd färg. Den olika regleringen som finns grupperas till att innehålla enbart två typer av regleringsformer, korttidsparkering på 1-2 h och längre parkering med minst 1 dygn. Detta beskriver övergripande de målgrupper som använder parkeringarna väl. Taxa skrivs också ut för varje parkeringsyta då det har en betydande effekt.

I parkeringssystemet som helhet har inte reserverade parkeringar som handikapparkering, andra reserverade parkeringsytor eller särskilda parkeringsplatser för elladdning inkluderats i siffrorna. Inte heller är 10 min-parkeringar inkluderade i resultatet då dessa fungerar på annat sätt och finns till av andra skäl.

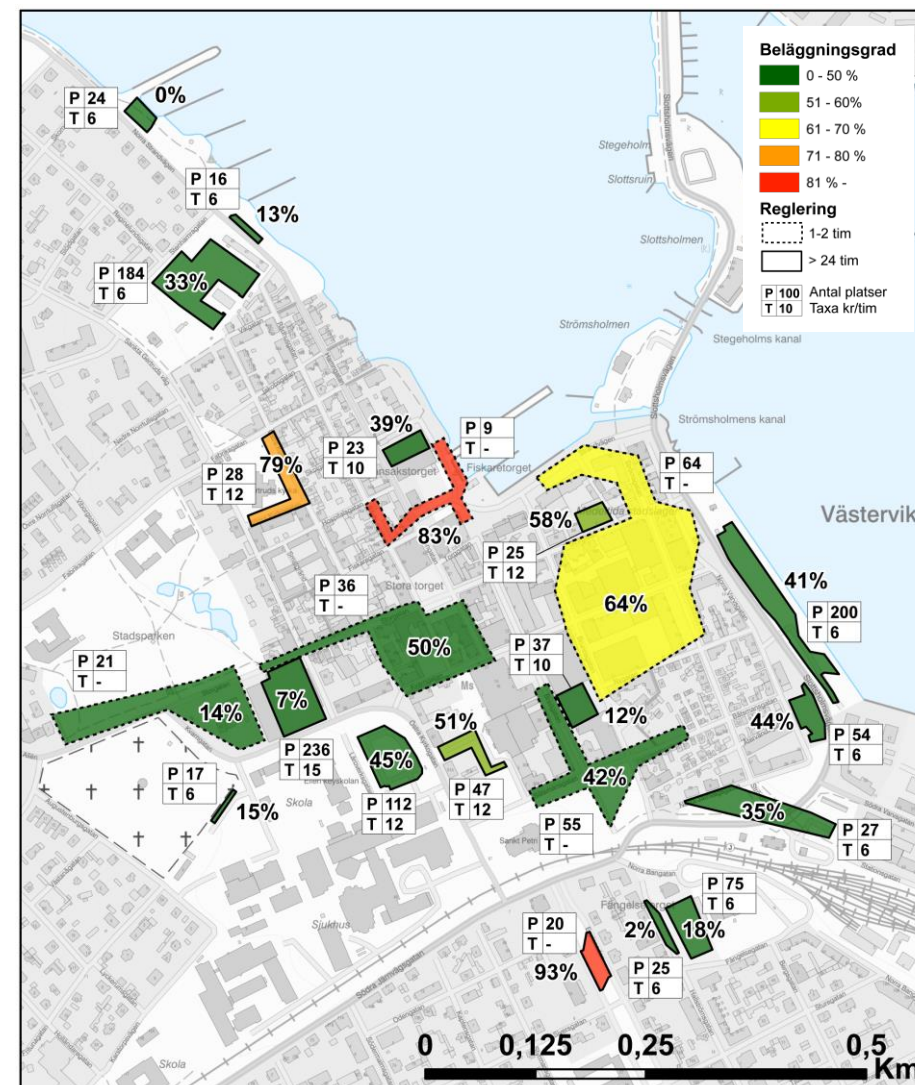
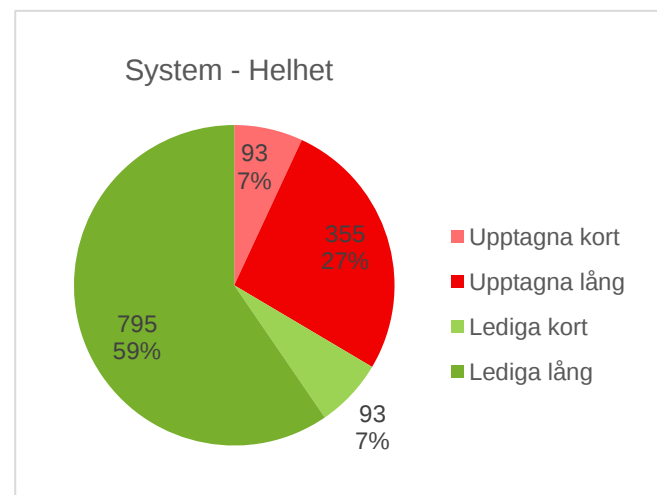
Det totala antalet platser för hela parkeringssystemet för de centrala delarna av Västervik består i nuläget av totalt 1335 platser. Sammansättningen på dessa parkeringsytor är 1150 långtidsplatser och 185 korttidsplatser. Av långtidsplatserna är 296 platser belägna i parkeringshus (26 %) och 672 platser ingår i dagsläget i p-ledsystemet (58 %).



Ögonblicksbild beläggning vardagsmorgon

Under morgonen ser beläggningen ut för parkeringsytorna för centrala Västervik som figuren till höger visar. Det är korttidsparkeringarna runt Grönsakstorget och östra innerstaden som har en hög beläggning under morgonen. Esplanaden som är en gratisparkering har också en hög beläggning, förmodligen för att den används som boendeparkering eller som arbetsparkering för anställda till sjukhuset. Även St:a Gertruds kyrka används högst troligen som boendeparkering av boende i närliggande område då den är avgiftsbelagd mellan 9-18. Den privata grusparkeringen i innerstaden har en beläggning på nästan 60 % trots avgift dygnet runt. Troligen kan detta bero på närheten till Stadshotellet som kan använda denna yta till sina gäster.

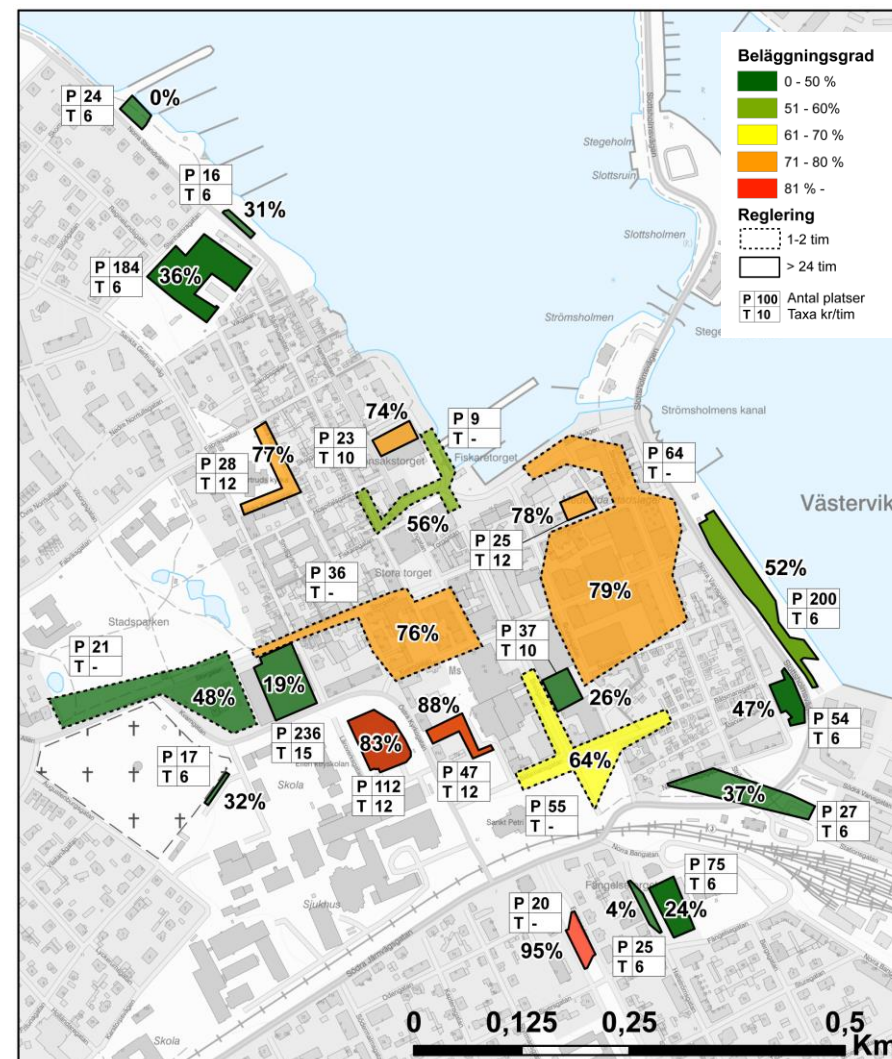
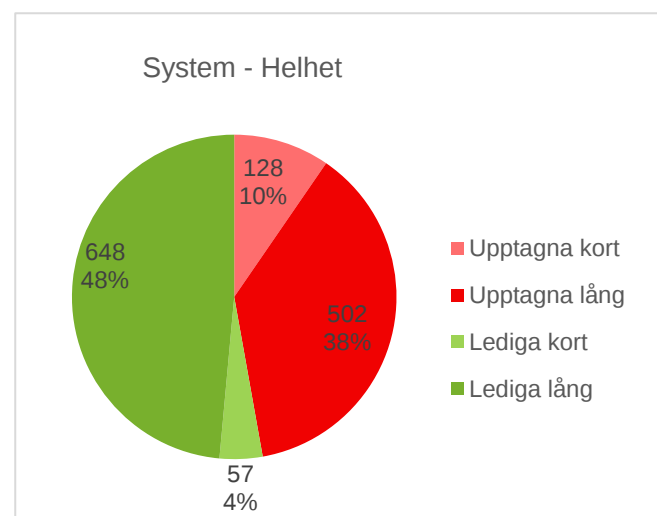
För parkeringssystemet som helhet visas cirkeln nedan som vid denna ögonblicksbild beskriver hur systemet ser ut. Två tredjedelar av alla parkeringsplatserna är lediga.



Ögonblicksbild beläggning vardag kl 14

Under lunchtid fylls systemet på och är den tidpunkt med högst beläggning under dagen. Alla parkeringsytor ökar sin beläggning, både korttidsparkeringar och de mer dagliga parkeringsytorna. Korttidsparkeringarna kan tänkas öka därför att ärenden utförs eller att befolkningen kör och ska äta lunch. Parkeringsytorna där man får stå längre ökar också, framförallt på Läroverksplan och Vårdträdsplan som når nästintill fullbeläggning. Övriga parkeringsytor finns fortfarande många lediga platser särskilt i parkeringshusen Tullporten Galleria och Västerport. Lite längre att gå till Storgatan finns även mycket lediga platser vid Skeppsbron, Garvaren, Fängelsetorget och Stenhamra.

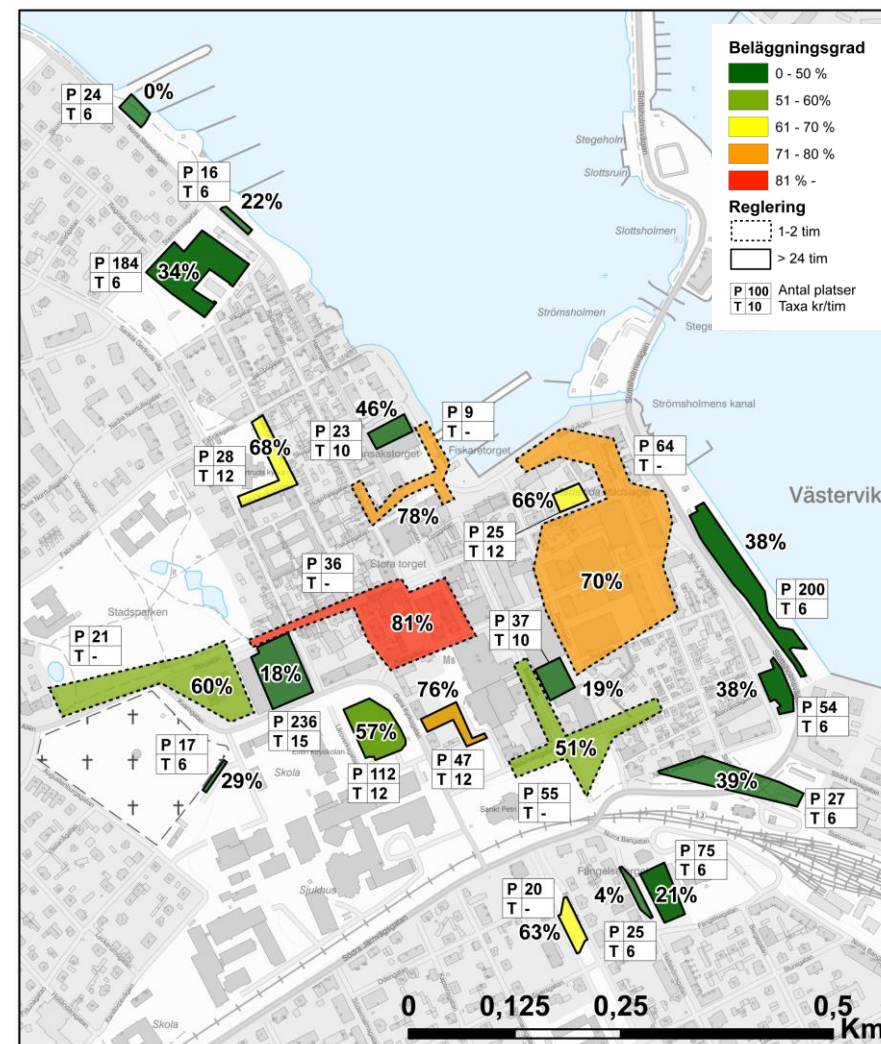
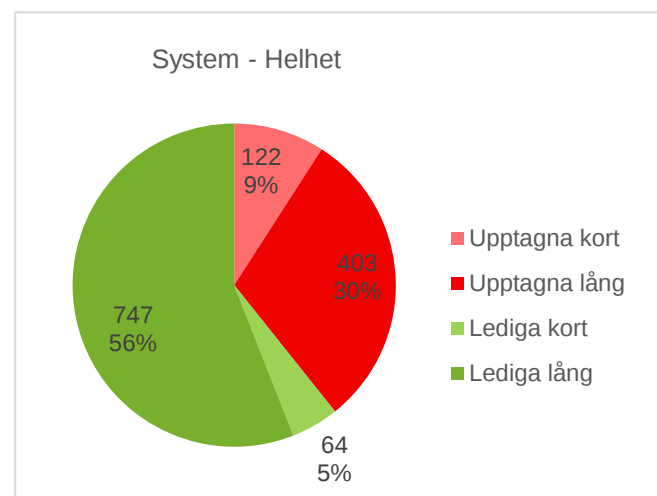
För parkeringssystemet som helhet visas cirkeln nedan som vid denna ögonblicksbild beskriver hur systemet ser ut. Mer än hälften av alla platser är lediga med ett något högre tryck på korttidsparkeringar.



Ögonblicksbild beläggning vardageftermiddag

Under eftermiddagen kl 16-18 sjunker beläggningen på nästintill alla parkeringsytor från lunchtid. Det är i princip bara korttidsparkering för handel runt Storgatan och Grönsakstorget som beläggningen ökar. Anmärkningsvärt att beläggningen går ner mycket på Esplanaden och runt St:a Gertruds kyrka. Beläggningen på parkeringsytorna i ytterkant av centrala Västervik håller sig relativt konstant över vardagsdygnet. Många används som boendeparkering och står under natten på dessa med.

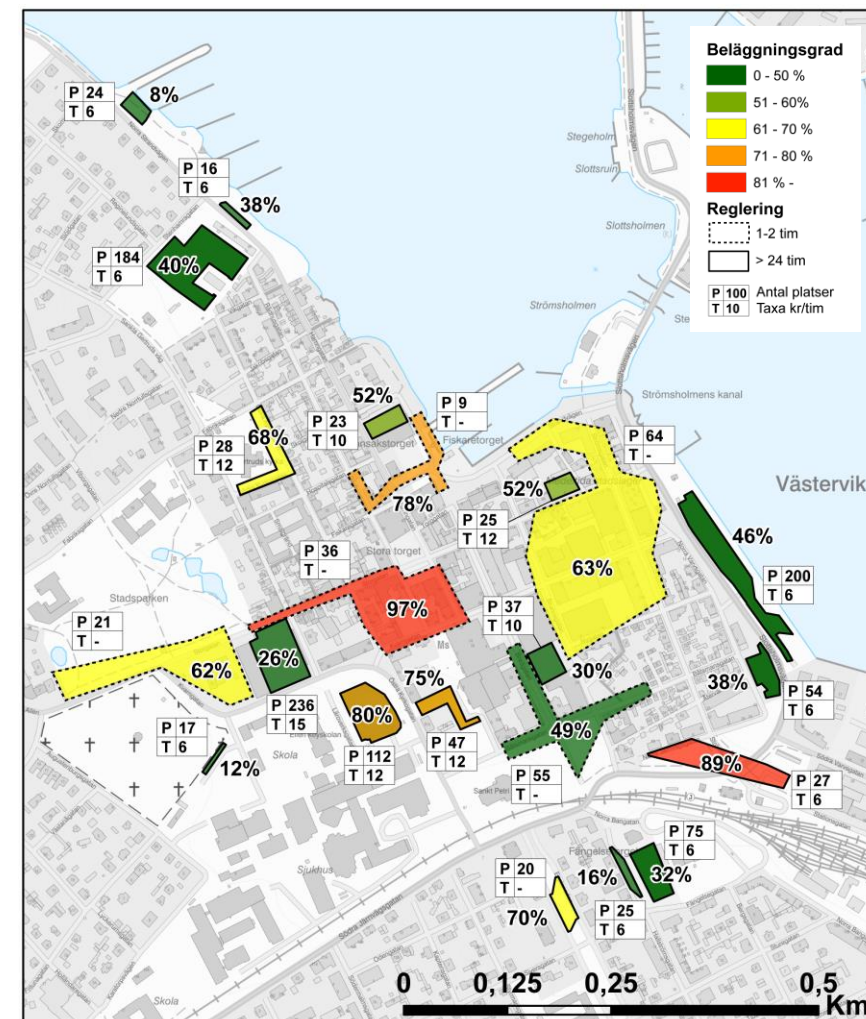
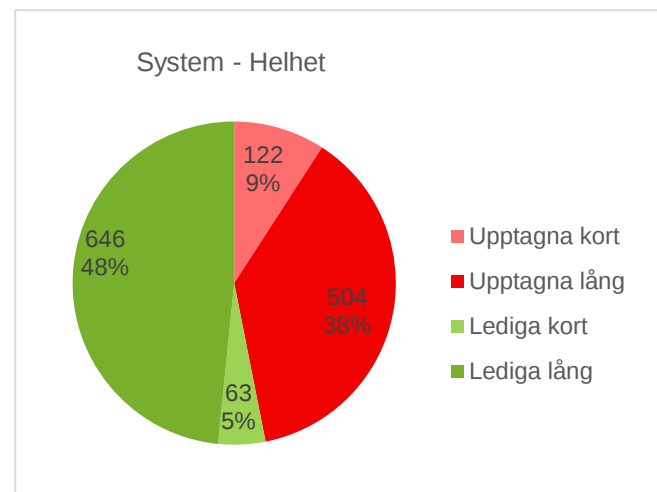
För parkeringssystemet som helhet visas cirkeln nedan som vid denna ögonblicksbild beskriver hur systemet ser ut. Över 60 % av alla platser är lediga med ett fortsatt litet tryck på korttidsparkeringar.



Ögonblicksbild beläggning lördag kl 14

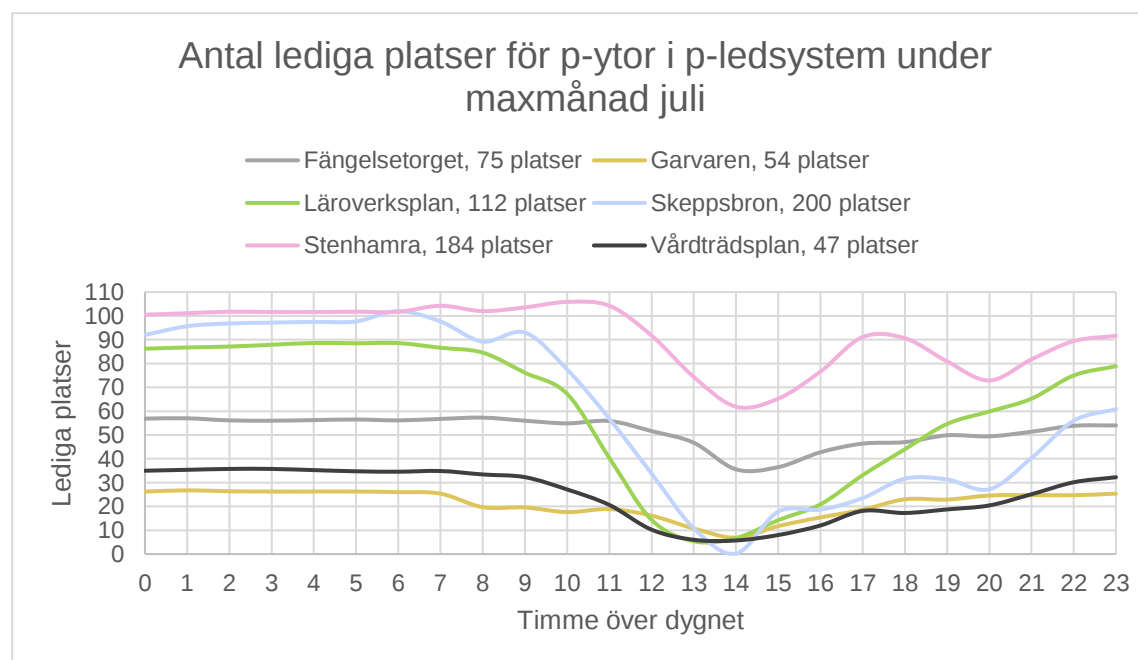
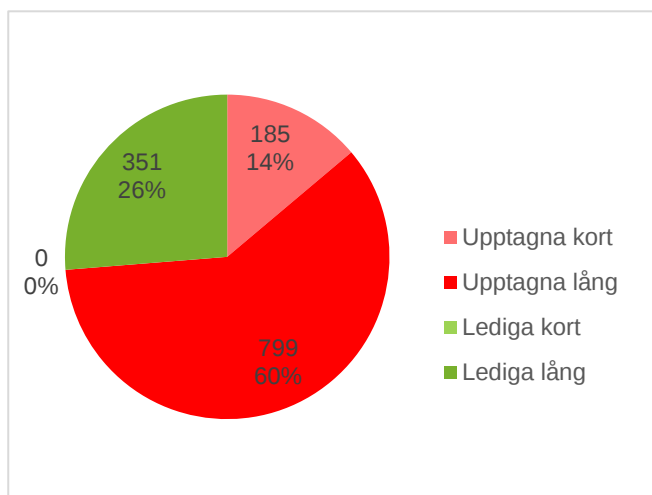
Under helgen är det som högst beläggning under lördagar kl 14, främst för att intresset för handel då är som störst. För parkeringsytorna i centrala Västervik är beläggningsgraden lokalt på vissa parkeringsytor relativt höga. Parkeringsgaraget Tullporten Galleria har en något högre beläggning än under vardagar. Samma gäller även korttidsparkeringarna runt Storgatan och även runt Grönsakstorget. Även området runt resecentrum som parkeringsytorna Fängelsetorget och parkeringsytan på andra sidan resecentrum har en högre beläggning än under vardagar.

För parkeringssystemet som helhet visas cirkeln nedan som vid denna ögonblicksbild beskriver hur systemet ser ut. Mer än hälften av alla platser är lediga med ett litet tryck på korttidsparkeringar.



Parkeringsystemet beläggning maxmånad juli

Som resultatet från GIS-kartorna har visat så ser beetendemönstret ungefär likadant ut i hela centrala Västervik. Högst beläggning sker kl 14 med lägre beläggning morgon och eftermiddag. Utifrån p-ledsystemet där mer statistik finns tillgänglig så görs en fördjupning i att beskriva den övergripande situationen för nuläget under den mest kritiska månaden under året, maxmånad juli. Under lunchtid juli som är dygnsmax så ökar beläggningen med 59 % på de sex parkeringsytor som ingår i p-ledsystemet jämfört med en vanlig månad. Antar vi att denna ökning skulle gälla över hela parkeringssystemet och att alla korttidsparkeringar dessutom är fulla får vi ett tänkbart scenario hur det kan se ut under maxmånad juli. Antal lediga platser skulle kunna uppgå till ca 26 % (351 lediga platser). Från statistik, se Figur 20, kan vi se att det idagsläget finns minst 100 lediga platser bara på parkeringsytorna längst ut i parkeringssystemet Stenhamra och Fängelsetorget. Mycket beror på hur fullbelagda parkeringshusen Tullporten Galleria och Västerport blir under månad juli. Det är möjligt att just de fyra parkeringsytorna som ingår i p-ledsystemet och blir fullbelagda gör att ökningen under juli månad i själva verket är högre än antagna 59 % och att det då skulle innebära att färre än 351 platser fanns lediga totalt i parkeringssystemet. Dvs en beläggningsgrad på minst 74 % för hela systemet.



Figur 20. Hur antalet lediga platser i p-ledsystemet varierar över timmarna på dygnet för maxmånaden juli för respektive parkeringsyta.

4.5.1 Långtidsuthyrning av p-platser

Det finns möjlighet att långtidshyra en p-plats på någon av de centrala p-platserna. Långtidsparkering på de större p-tytor kostar 175 kr för 14 dagar eller 350 kr för 30 dagar. Observera att Läroverksplan och Vårdträdsplan som har en högre avgift per timme har samma kostnad för långtidshyra som övriga platser. En långtidsparkering är inte styrd till en specifik yta utan den som parkerar kan välja att parkera på alla ytor under den maxtid som gäller för den aktuella ytan. Boendeparkering i huvudsak men också säkert de som arbetspendlar med bil in till centrum.

Följande tabell redovisar hur många långtidsplatser som hyrdes ut mellan Jan -Juni 2022. För Vårdträdsplan används 87 % av platserna av långtidsparkering, troligen är detta arbetstagare på sjukhuset, även Läroverksplan har en hög andel långtidsparkeringar. Vid St:a Gertruds Kyrka och Stenhamra är långtidsparkerarna troligen boende i områdena.

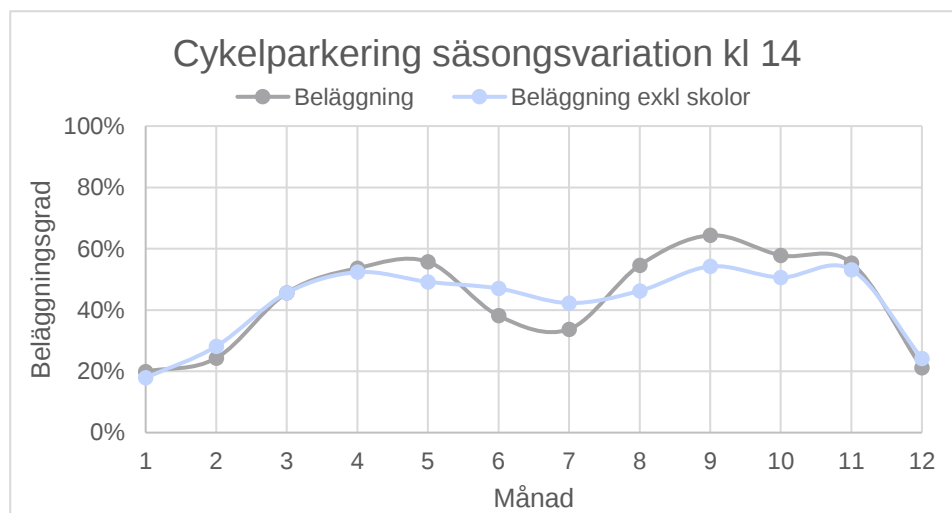
Tabell 3. Tabell över antalet uthyrda långtidsparkeringar perioden Jan – Juni 2022.(Källa Easy park)

	Jan		Feb		Mar		Apr		Maj		Jun		Antal platser totalt	Antal uthyrda i snitt	Andel uthyrda
P-anläggning	175	350	175	350	175	350	175	350	175	350	175	350			
Fängelsetorget	5	7	7	10	7	9	6	7	8	9	3	7	75	11	15%
Gamla Kyrkogården	1	2	0	3	0	3	1	1	0	3	0	2	17	3	15%
Garvaren	19	11	16	13	16	14	11	14	8	15	16	14	54	22	41%
Järnvägsstationen	5	5	2	5	5	5	4	5	7	4	5	5	20	7	37%
Läroverksplan	39	41	40	46	35	59	23	50	34	62	28	51	112	71	64%
S.t Gertruds Kyrka	4	13	5	9	7	12	10	15	8	19	8	11	28	17	61%
Skeppsbron	21	53	34	47	40	59	34	57	45	53	58	47	200	75	37%
Stenhamra	23	46	24	38	40	56	31	48	38	47	43	38	184	64	35%
Vårdträdsplan	19	34	22	25	19	32	19	30	24	32	20	19	47	41	87%
TOT	136	212	150	196	169	249	139	227	172	244	181	194			
Totalt	348		346		418		366		416		375		737	311	42%

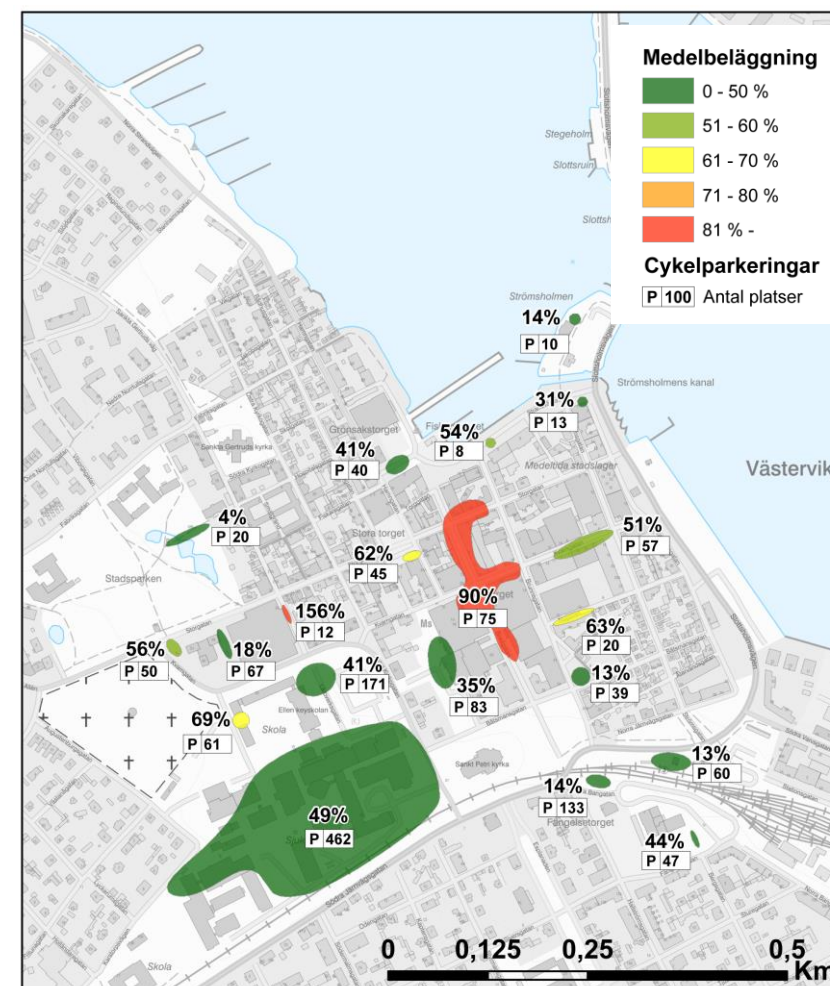
4.6 Beläggningsgrad Cykelparkering

För att ta fram belägningsgraden för cykelparkering har kommunens månadsinventering av cykelparkering för centrala Västervik studerats. Inventering sker vid ett tillfälle per månad, en vardag kl 14. Den genomsnittliga belägningsgraden för 2021 visas i Figur 21. Där visas att det centralt finns ett hårt tryck på cykelparkering och där mer parkering skulle vara bra att få till. På dessa platser finns dock cykelrutor utan cykelställ vilket inte är medräknade i statistiken. Även mer och bättre cykelparkering till ingången av Tullporten Galleria finns det ett stort behov av där det i dagsläget enbart finns 12 platser av dåligt skick.

Eftersom cykeltrafik är känsligt för väder och årstider redovisas även hur säsongsvariationer sett ut under år 2021 i Figur 22. Beläggingsgraden innefattar all cykelparkering i centrala Västervik. I figuren redovisas även exklusive skolverksamheters parkering då sommarlovseffekt spelar roll.



Figur 22. Säsongsvariationer för centrala Västervik inklusive och exklusive cykelparkeringar för skolverksamhet.



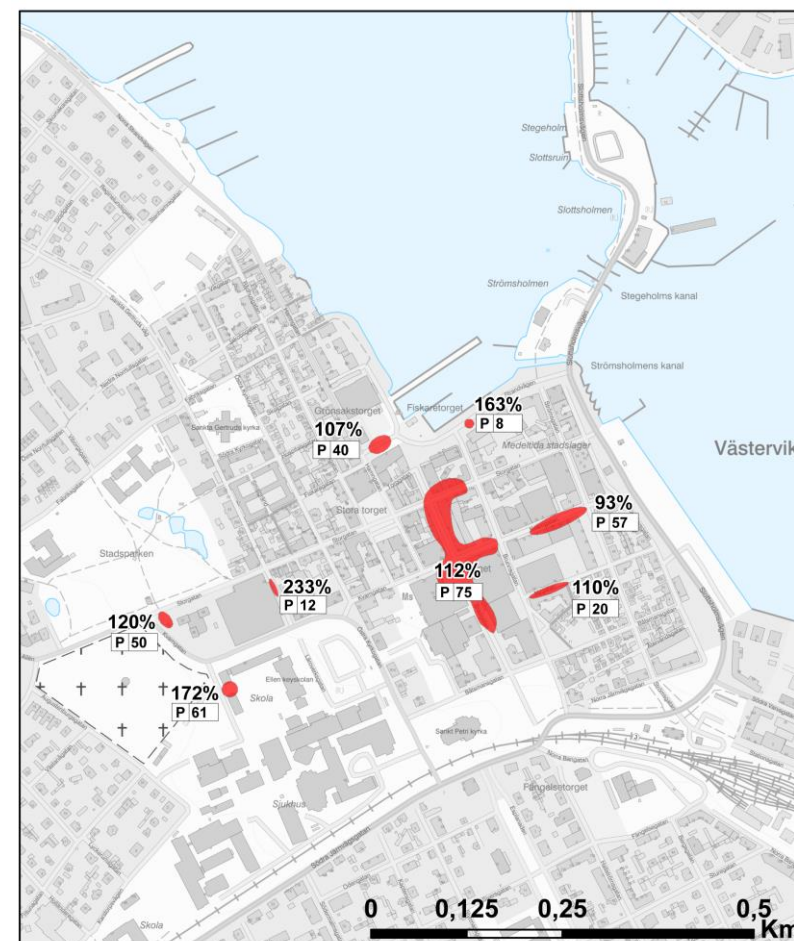
Figur 21. Cykelbeläggning för centrala Västervik.

Det finns viss problematik med att beräkna beläggningsgraden för cykelparkering och därför bör det mer ses som en indikation på var invånare vill parkera och vilka volymer. Inom den studerade parkeringsytan ingår ofta fler cykelställ och det kan variera mycket inom ytan. Vidare hör inte alltid antalet cyklar ihop med antalet platser som finns, se Figur 24. Det är två exempel där den vänstra bilden visar på 5 platser men där enbart 3 cyklar är möjliga att parkera. Högra bilden visar 5 platser men där det står 10 cyklar varav de flesta utanför cykelstället och mer i cykelrutor.

Den maximala beläggningen för en enskild månad vid varje enskild parkeringsyta redovisas i Figur 23. Dessa platser behöver ses över och åtgärdas med fler cykelparkeringar. Det arbetas vidare med detta i pågående cykelplan.



Figur 24. Exempelbilder tagna på plats. Ibland hör inte antalet platser ihop med antalet cyklar.



Figur 23. Den maximala beläggningsgraden vid en enskild månadsinventering för varje yta. Alla ytor som är över 90 % redovisas. Dvs tidpunkten för varje mätning behöver inte vara densamma.

4.7 Husbilar

Husbilsparkeringarna och dess beläggning har inte kontrollerats inom ramen för detta uppdrag däremot har kunskap kring beläggning och upplevda problem lokalt inhämtats genom intervju med parkeringsvakt som arbetat åt kommunen. Just husbilsparkeringar och behoven av dessa är säsongsberoende och som störst under sommartid. Idag finns 64 ställplatser för husbilar i utkanten av utredningsområdet ("Barlastudden" och "Sågen") på nio olika platser i Västerviks Kommun utöver de campingplatser som finns.

I Västervik finns förutom ställplatser även dedikerade husbilsparkeringar i centrala lägen. Parkeringarna är endast avsedda för korta stopp och inte övernattning.

Efterfrågan på platser för husbilar har ökat senare år och de senaste 10 åren har en ökning med totalt 43 % skett där den största ökningen skett 2020 i samband med pandemin. I Tabell 4 nedan finns det totala antalet husbilar i trafik de senaste 10 åren.

Tabell 4. Husbilar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar. Åren 2012 – 2021. Anmärkning: Husbilar är inget separat fordonsslag utan är en delmängd av personbilar och lastbilar. (Källa: Trafikanalys)

Vid slutet av år	Tot i trafik	Ökning från året innan
2012	14 053	
2013	14625	4%
2014	15537	6%
2015	15682	1%
2016	16534	5%
2017	17223	4%
2018	17992	4%
2019	17709	-2%
2020	19329	9%
2021	20135	4%

Det är viktigt att skilja på parkeringsplatser (tidsbegränsat för korta ärende) och ställplatser (längre tids uppställning även övernattning).

De centrala parkeringsplatserna vid Ellen Keyskolan som också är avgiftsfria är väl utnyttjade under sommartid. Önskemål finns om fler ställplatser i centrum och att de ställplatser som finns ofta är fulla. Antal p-platser för husbilar i centrum är en fråga som "Västervik Framåt" får många frågor om från husbilsägare om var de kan ställa sig centralt för att stå över natt i centrum.

Det finns också önskemål från husbilsägare om att stå längre tider vid skeppsbron och att det borde vara möjligt att göra året runt. Även om det inte finns utpekade så används även Stenhamra idag som husbilsparkering trots att det inte är reglerat som sådana platser.

Allmänheten och boende upplever inte att husbilsparkering är ett problem och att de som besöker Västervik med husbil inte bidrar till nedskräpning eller andra negativa effekter. (Källa: Intervju Securitas 221122) Att möjliggöra för centralt belägna ställplatser för husbilar bedöms ge ökad omsättning för

butiker och restauranger i hela kommunen och är därmed en viktig del för turistnäringen och de som lever på denna. Erfarenhet från utvecklingen av ställplatser Nordanstigs kommun har visat att ställplatser inte bara genererar pengar till de som hyr ut, det spiller över på hela orten. På närliggande restauranger lägger man nära på 200 kronor per husbil och dag, så det är väldigt mycket pengar som går till orten. (www.Nordanstig.se 21-04-22)

4.8 Slutsatser nuläge

- Det finns idag på ett övergripande plan under en genomsnittlig vardag och lördag ingen brist på parkeringsplatser i centrala Västervik. Den mest belastade timmen en normal vardag återfinns under kl 14. Då finns det ca 705 lediga p-platser i hela parkeringssystemet för centrum. Det är en belägningsgrad på 48 %.
- Stora delar av de allmänna platserna (42 %) används till långtidsparkering med månadskort eller 2-veckorskort av verksamma eller boende.
- Kostnaderna för 14 dagars kort på 175 kr och 30 dagarskort på 350 kr samt möjligheten att för långtidsparkering parkera var som helst på de avgiftsbelagda parkeringarna är generöst och innebär ett incitament för att ta bilen även korta sträckor. En prioritering och ekonomisk fördel för långtidsparkering låser möjligheten för kortare besöksparkeringar i centrala lägen.
- Ca 27 % av de allmänna parkeringsplatserna används som boendeparkering en normal vardagnatt. Det finns ett inbyggt underskott på boendeparkering inom befintliga privata fastigheter framförallt i och omkring de äldre stadsdelarna som byggdes innan bilen fanns. Detta skapar problem för utvecklingen av allmänna platser där det finns parkering idag som låsts till parkeringsanvändning som egentligen ska lösas på fastighetsmark eller via p-köp.
- Parkeringsutbudet inom sjukhusets fastighet räcker inte till utan spiller över på det allmänna systemet. Främst närliggande parkeringsytor Läroverksplan och Vårdträdsplan.
- Under sommarmånaden juli är det bara Stenhamra och Fängelsetorget där det finns lediga kapacitet vid dygnsmax kl 12-14.
- Det finns stor lediga kapacitet i parkeringshusen Tullporten Galleria och Västerport. Beläggningen är ojämnt fördelad med närliggande ytor som är högt belastade som Läroverksplan och Vårdträdsplan. Troligen består denna tydliga styrning i att 30 dagars och 14 dagarskorterna är generösa och inte finns i parkeringshusen.
- Det finns behov av mer cykelparkering centralt och vid ingången till Tullporten Galleria.

5. Framtida parkeringsbehov

För att fånga in det framtida behovet av parkering har Västerviks befolkningsprognos använts tillsammans med ett resonemang kring bilinnehav och framtida användning av bil. En bedömning görs även för verksamheter genom att titta på trenden för antalet gästnätter på hotell. Det är osäkert att bedöma behovet av parkering på lång sikt då bilinnehav och bilanvändning är beroende av kostnader för drivmedel, inköp mm och att det i nuläget råder en stor ekonomisk osäkerhet. Utgångspunkten för analyserna är den fakta som tagits fram av nuvarande parkeringsledsystem samt inventeringar på plats under hösten 2022.

Det tillkommer ett antal händelser som är intressanta att titta på som möjliga framtidsscenarier. Följande scenarier kommer bedömas och beskrivas utifrån ett framtida behov av parkering. Se Figur 25 för geografisk placering av scenario.

Scenario A – Innehåller en framtidsbild där Västerviks befolkningsprognos och utveckling av verksamheter, turism och näringsliv till 2032 används som grund.

Scenario B – Innebär att parkeringsytan vid Stenhamra bebyggs. Detta scenario inkluderar även framtidsbilden i scenario A.

Scenario C – Innebär att sjukhusets parkeringsbehov löses inom fastigheten.

Scenario D – En kombination av scenario B och scenario C som innebär att Stenhamras p-plats bebyggs med bostäder samtidigt som sjukhusets parkeringsbehov löses inom fastigheten så att det inte belastar de allmänna parkeringsplatserna i centrala Västervik. Detta scenario inkluderar även framtidsbilden i Scenario A.

Scenario E1 – Innebär att 50% av p-platserna på Skeppsbron bebyggs med bostäder. Bostäder på Hamnplan har diskuterats.

Scenario E2 – Innebär att 100% av p-platserna på Skeppsbron bebyggs med bostäder.

Scenario F – Innebär avgiftsfri parkering i centrala Västervik med p-skiva.

Samtliga scenarier har tidshorisonten 2032, men både scenario B, C och D kan troligen infalla tidigare. Scenario E ligger i slutet av perioden, närmre 2032 om det blir aktuellt. Scenario F kräver inga investeringar så det scenariot har en kortare tidshorisont. Alla scenarier utgår från konsekvenserna omkring år 2032 så att de blir jämförbara.



Figur 25. Den geografiska placeringen för olika Scenario

För varje scenario bedöms behovet av antal allmänna parkeringsplatser inom utredningsområdet för följande kategorier.

- A. Parkering för boende
- B. Parkering för verksamma
- C. Parkering för besökare

Detta görs då dessa kategorier påverkas olika både med utbud och prissättning enligt kap 3. En total sammanställning av samtliga scenario finns i kap 5.8

5.1 Scenario A

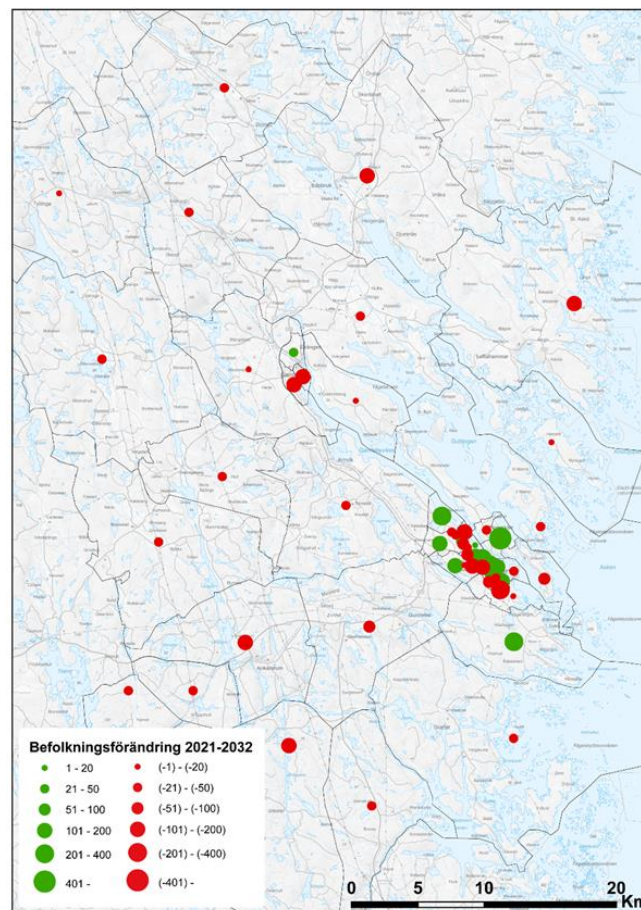
Befolkningsprognosen visar på kommunövergripande nivå inga stora förändringar. Inflyttning sker i centrala delar av Västervik samtidigt sker en utflyttning från mer glesa och perifera delar av kommunen och totalt visar prognosen på ett nettotillskott av antalet boende från idag (2021) 36709 invånare till 36737 invånare år 2032 dvs ett nettotillskott på 28 invånare.

Total påverkan på parkeringsbehovet beroende på befolkningsförändringar kommer vara små och om det sker en förändring så är det snarare mot att det kommer finnas ett minskat behov av parkering i jämförelse med idag. Ju mer centralt invånare bor desto mindre beroende är de av att använda och äga en bil och desto mindre behov av parkeringsplatser eftersom det i mer centrala lägen finns service och större närhet till arbetsplatser, skola, fritidsaktiviteter och andra målpunkter som invånarna reser till. Det är tydligt att det i alla fall inte utifrån befolkningsutvecklingen behövs fler p-platser än idag.

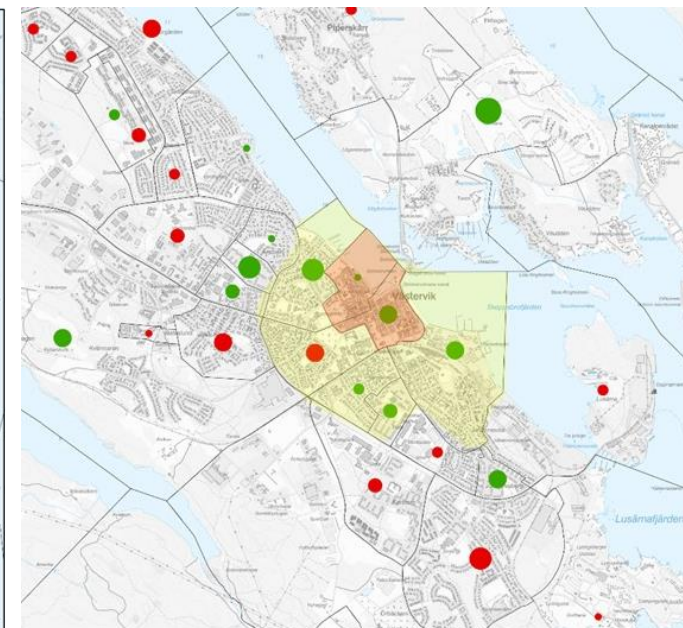
För de centrala delarna i omlandet kring utredningsområdet (se gult+ orange område i Figur 26) tillkommer ca 550 invånare.

För utredningsområdet (Orange område i Figur 26) tillkommer 170 invånare till 2032. Anledningen att inte området vid gästhamnen tas med är att det är ett stort statistikområde som även innehåller områden långt utanför centrala Västervik vilket gör att det kan bli missvisande.

Bilnehavet är idag i Västervik 522 bilar per 1000 invånare och med antagandet att bilnehavet är oförändrat till 2032 innebär det ett ökat behov för boendeparkering på ca 90 p-platser. Dessa ska enligt parkeringsnormen hanteras inom fastigheterna som bebyggs men görs inte detta så innebär det ett behov som kommer att hamna i det allmänna parkeringsbehovet. Tas omlandet med (gult + orange område), ger det ett behov av ca 290 nya boendeparkeringar inom detta område till 2032 som ska hanteras inom fastigheterna och därför inte belastar de allmänna parkeringsplatserna.



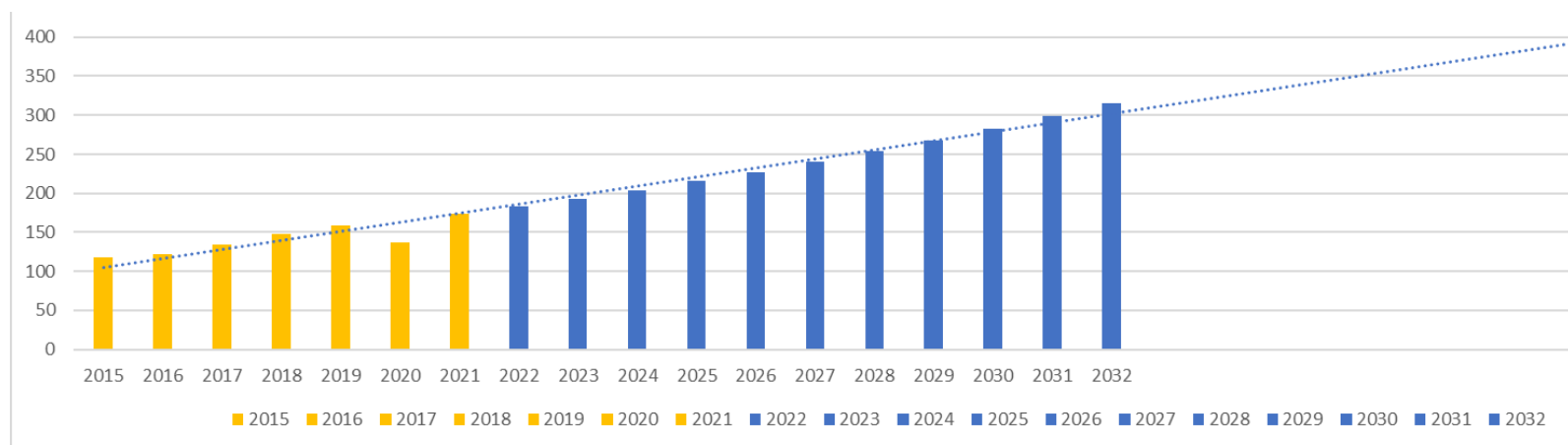
Figur 27. Befolkningsförändring enligt befolkningsprognosen till 2032. Rött innebär minskning grönt en ökning. Det sker en inflyttning i centrala delarna och en utflyttning från de mindre befolkningstäta områdena.



Figur 26. Befolkningsförändring i centrala delarna av Västervik. Orange yta är utredningsområdet gul yta centralt omland till utredningsområdet.

Parkeringsbehovet påverkas inte endast av befolkningsmängden utan även av antalet verksamheter, turism och näringsliv. För att fånga upp utvecklingen av denna del som i Västervik är starkt knuten till turism så har antalet uthyrda rum och gästnätter studerats och trenden för detta. Trenden är osäker med tanke på det ekonomiska läge som finns idag men med utgångspunkt för statistik på utvecklingen av antal hotellnätter mellan 2015 till 2021 (ökning med 47%) och att utvecklingen fortsätter i samma riktning (årlig ökning på ca 6% per år) innebär det en total ökning med ca 82 % till 2032, se Figur 28. Detta förutsätter att antalet disponibla hotellrum byggs ut i samma takt som behovet växer. Under samma period 2015 -2021 har antalet disponibla hotellrum under juli endast ökat med 29% (från 280 rum år 2015 till 361 rum år 2021). För att vara mer försiktig kan man säga 40-80% som blir ett mer troligt spann. Framför allt behöver man vara ytterst försiktig i att dra för långtgående slutsatser av detta då osäkerheten är stor.

Genom att studera skillnaden i beläggning av parkering mellan sommartid och normal vardag lunchtid, se Figur 20, visas att behovet generellt ökar 59% under sommartid och att detta till stor del beror på turismen. Om detta nu antas gälla samtliga parkeringar så innebär det att behovet generellt under sommartid är 354 p-platser högre än en normal vardag (59% av maxbeläggning på 705 platser). Detta innebär att ca 350 p-platser sommartid fylls på av gästande turister. Om antal gästnätter ökar med 40-80% bedöms behovet av p-platser sommartid till följd av turism öka med mellan 140-280 p-platser ($350 \cdot 0,4 = 140$, $350 \cdot 0,8 = 280$). Detta är i snitt 210 p-platser. Det finns en stor osäkerhet i utvecklingen därav ett större spann. Behovet hanteras enkelt under normala vardagar och helger och innebär endast att det kan saknas platser under de mest belastade veckorna på sommaren.



Figur 28. Antal gästnätter i Västervik (Gula staplar utfall tidigare år, blå staplar en prognos ifall utvecklingen fortsätter som mellan 2015 och 2021).

5.1.1 Konsekvenser för Scenario A

Det finns idag på ett övergripande plan under normala vardagar och helger ingen brist på parkeringsplatser i Västervik. Den mest belastade timmen en normal vardag finns det totalt ca 700 p-platser lediga av de centrala p-platserna i Västervik som då har en total beläggning på (47%). Genom att titta på uthyrning av månadskorten (Tabell 3) så ser man att stora delar (i genomsnitt 42%) av de centrala allmänna platserna används till långtidsparkering (verksamhet eller boende).

Boendeparkering

Boendeparkering löses inom fastighet enligt gällande parkeringsnorm och påverkar därmed ej parkering på allmän platsmark.

År 2032 bedöms enligt befolkningsprognosen att 170 fler boende inom undersökningsområdet (orange område Figur 26) vilket innebär ett behov av 90 fler boendeparkeringar (om oförändrat bilinnehav för Västervik 522 bilar/1000 invånare) Dessa ska enligt p-norm lösas på fastighetsmark och belastar därmed inte de allmänna parkeringsytorna, men frångås p-normen innebär det en påverkan på de allmänna parkeringarna. Utveckling av verksamheter, näringsliv och turism påverkar inte boendeparkering generellt. I sammanställningen i kap 5.7 är utgångspunkten att framtida behov av boendeparkering löses inom fastigheten för de bostäder som bebyggs enligt Västerviks parkeringsstrategi.

Besöksparkering

Oförändrad till minskad nivå på grund av urbanisering och befolkningsutveckling förväntas normala vardagar. En ökning på grund av utveckling av besöksnäringen och verksamhetsutveckling sker men är mest knutet till sommarsäsongen då trycket på parkering är som störst. Ett ökat behov under sommartid med ca 140 till 280 p-platser beroende på hur utvecklingen. Spannet visar en stor osäkerhet och beror mer på den ekonomiska utvecklingen de kommande åren.

Verksamhetsparkering

Oförändrad till minskad nivå på grund av urbanisering, en ökad nivå på grund av en trolig utveckling av verksamheter och turism. Dessa platser är lättare att styra över till andra platser vid behov.

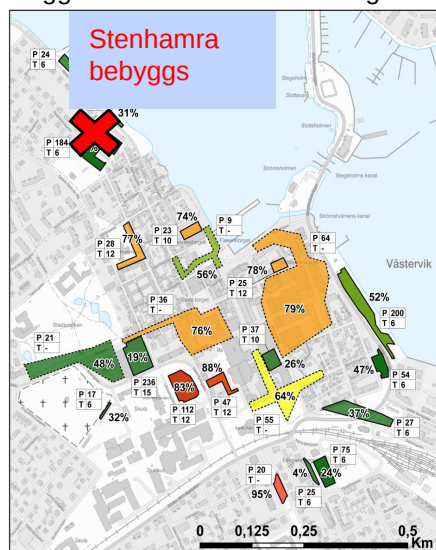
Sammanfattningsvis ger detta scenario att det normala vardagar 2032 inte kommer att finnas någon brist på parkeringsplatser på ett övergripande plan, däremot finns det vissa platser som redan idag har en hög beläggning, men går det att styra över till närliggande platser går detta att hantera. Under sommartid kan det beroende på utvecklingen av turismen uppstå tillfällen där parkeringsanläggningar i utredningsområdet blir fullsatta. Totalt sätt finns det kapacitet i systemet som helhet och om det bara blir lättare att hitta till en ledig plats så finns de inom närområdet.

5.2 Scenario B- Stenhamra

Scenario B innebär att parkeringsytan Stenhamra bebyggs med bostäder. Förutom att de befintliga parkeringsytorna då försvinner tillkommer ett behov av boendeparkering för de nya bostäder som byggs. Dessa ska dock enligt parkeringsnormen hanteras inom fastigheten, så även om hela ytan bebyggs så ingår det att lösa det behov av parkering som uppstår för de nya bostäderna inom fastigheten.

5.2.1 Konsekvenser för Scenario B

Stenhamra har idag 184 p-platser som ingår i p-ledsystemet. Det finns utöver dessa ytterligare ca 40 p-platser som hyrs ut till en närliggande bostadsrättsförening. Samtliga p-platser beräknas försvinna dvs totalt 224 st. De ca 40 p-platser som hyrs ut till



Figur 29. Geografiskt läge Scenario B

bostadsrättsföreningen påverkar nu gällande marklovsavtal som behöver upphävas eller omförhandlas. Beläggningen på parkeringen är 36% under maxtimmen en normal vardag under senaste året. Påverkan blir som störst under sommarmånaden juli då beläggningen ligger på 66 %. De 60-70 parkerade fordon som enligt p-ledsystemet står här idag på natten behöver en annan yta att stå på. Dessa är troligen boendeparkeringar från närliggande bostäder som saknar p-platser på egna fastigheten. Scenariot innebär totalt sätt en normal vardag en fortsatt hög andel ledig kapacitet på ca 480 p-platser under den mest belastade timmen (kl 14.00). Detta fås genom att ta nuvarande ledigkapacitet (705 platser) minus det antal platser som försvinner vid exploatering av Stenhamra (224 platser). Även om utvecklingen för antal hotellnätter (beskrivet i scenario A) är osäker så innebär detta scenario B tillsammans med scenario A under sommarmånaden juli ett underskott på ca 80 p-platser sommartid den mest belastade timmen kl 14 (-83 platser). Detta fås genom att ta ledig kapacitet under sommaren (351) minus 224 och minus 210 (scenario A sommartid). Hur underskottet kan hanteras beskrivs närmre under Kap 6.

Boendeparkering

För tillkommande bostäder löses parkering inom fastighet enligt gällande parkeringsnorm. Det 40 parkeringar som idag arrenderas ut till en bostadsrättsförening behöver få en ny placering och det utrymme bedöms finnas inom rimligt gångavstånd men behöver utredas. Ytterligare upp till 70 p-platser bedöms idag användas som boendeparkering sett till långtidsparkering och beläggning från p-ledsystemet (se tabell 2). Detta innebär totalt en minskning av 110 p-platser som idag används till boende för detta

scenario. En mer detaljerad studie kring olika alternativa placeringar och lösningar kan behövas i det fortsatta arbetet. Möjliga åtgärder beskrivs närmre i kap 6.

Besöksparkering

Enligt beläggningsdata så är det främst sommartid som Stenhamra har en högre beläggning. Övrig parkering ($184-70=114$) ca 114 p-platser bedöms vara besöksparkeringar och av dessa är beläggningen normalt låg. Det bedöms finnas närliggande p-ytor som kan fånga upp detta behov. Det finns risk att det under de mest belastade timmarna i juli kommer att finnas ett underskott av p-platser.

Verksamhetsparkering

Verksamhetsparkering bedöms ske i liten skala på denna parkering enligt de tider och data som finns i p-ledsystemet varför påverkan på behovet av verksamhetsparkering blir försumbar.

5.3 Scenario C- Nya sjukhuset löser parkeringsbehovet inom sin fastighet

Detta scenario handlar om att sjukhuset i och med ombyggnationer får ett tillskott av ny parkering för att klara av sina egna behov. Detta gör att den parkering för personal och besökare som idag sker på de allmänna parkeringsplatserna i Västerviks centrum främst vid läroverksplan och vårdträdplan inte behöver spilla över på det sätt som tidigare gjorts på närliggande parkeringsytor. I utredningen för parkering för sjukhuset i Västervik bedöms upp till 180 parkeringar "spilla över" från verksamhetens parkering till det allmänna parkeringssystemet. Scenariot bedöms skapa ett tillskott på upp till 180 p-platser som idag används av långtidsparkerade fordon.



Figur 30. Geografiskt läge för Scenario C

5.3.1 Konsekvenser för Scenario C

Konsekvenserna för detta scenario enskilt utan att ta med scenario A i beräkningen innebär ett rent tillskott av 180 p-platser som kan användas till besöksparkering.

Boendeparkering

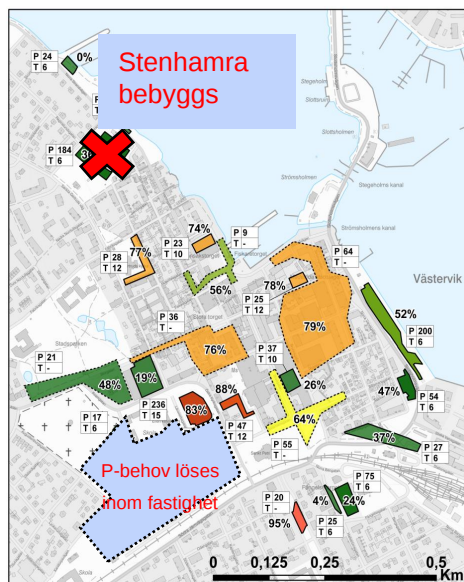
Scenario C bedöms inte ge några konsekvenser för behovet av boendeparkering.

Besöksparkering

I tidigare utredning för sjukhuset spilla upp till 180 p-platser över på de allmänna ytorna. Dessa platser bedöms kunna frigöras till besökare och därmed positivt bidra till fler parkeringsplatser i centrala Västervik. Detta förutsätter att sjukhusets parkeringsbehov löses inom dess fastighet.

Verksamhetsparkering

Långtidsparkering för sjukhusets verksamhet sker numer inom den egna fastigheten vilket möjliggjorts genom utveckling av parkeringslösningar inom ramen för projektet med sjukhusets utveckling.



Figur 31. Geografiskt läge för Scenario D

5.4 Scenario D- Stenhamra exploateras och nya sjukhuset löser eget parkeringsbehov inom sin fastighet

Detta scenario innebär en kombination av tidigare beskrivna Scenario B och C och innebär att både parkeringen vid Stenhamra med totalt 184 p-platser bebyggs med bostäder och att p-behovet för sjukhuset löser sitt eget parkeringsbehov på sin fastighet. Kombinationen av dessa båda scenario beskrivs i detta scenario som även innehåller utvecklingen för scenario A.

5.4.1 Konsekvenser för Scenario D

På systemnivå innebär kombinationen av B och C total minskning av kapaciteten på 44 platser för hela systemet ($-224+180 = -44$). Under den mest belastade sommarmånaden juli innebär det på systemnivå en minskning med ca 250 p-platser vilket innebär en totalt ledig kapacitet på sommaren med 97 platser (mindre än 10% ledig kapacitet). Den lediga kapaciteten i systemet en normal vardag är fortsatt god (57%) med totalt 661 lediga platser.

Boendeparkering

Ökat behov av upp till ca 110 boendeparkeringar (se scenario B) kvarstår.

Besöksparkering

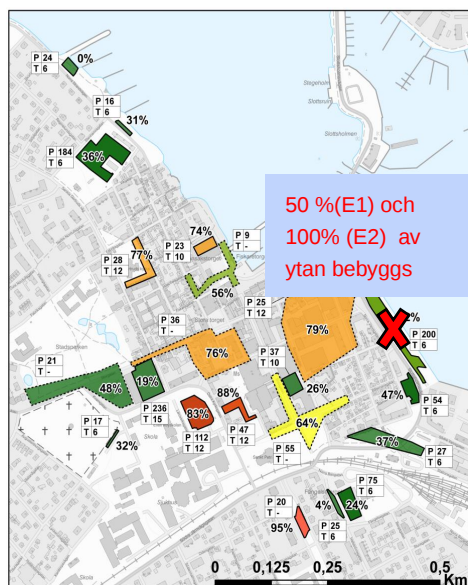
Kombinationen av ökat behov på ca 114 platser för Stenhamra med tillskott på 180 platser då sjukhuset löser sin personalparkering inom egen fastighet innebär ett totalt tillskott i kapacitet för besöksparkering med 66 p-platser för besökare. Lägg det till Scenario A innebär det en total minskning av kapaciteten i hela systemet med 250 platser under den mest belastade timmen i juli. Behoven kan hanteras i närområdet, här krävs dock att det blir lättare och tydligare att hitta till de lediga p-platserna i närområdet. Åtgärder föreslås i kap 6.

Verksamhetsparkering

Långtidsparkering för sjukhusets verksamhet sker numer inom den egna fastigheten. I övrigt ingen påverkan på denna kategori.

5.5 Scenario E1 och E2 - Bostäder Skeppsbron (50% av p-platserna exploateras E1 och 100 % i E2)

Detta scenario bedöms vara möjligt först i senare delen av den kommande tioårsperioden. Scenario E1 innebär att ca 75–100 lägenheter bebyggs på Skeppsbron med högst 3–4 våningar (50% av fullt utbyggt) och sedan byggs resterande 50 % ut (Scenario E2) som innebär ca 150–200 lägenheter fullt utbyggt. Vi har både i Scenario E1 och E2 förutsatt att scenario D, som innebär att Stenhamra (scenario B) och sjukhuset (Scenario C) också genomförs. Bedömningen utgår från att parkeringsbehovet för tillkommande bostäder tillgodoses inom fastigheten och att den största konsekvensen då handlar om i E1 att 100 av de 200 p-platserna på Skeppsbron bebyggs (50 % av ytan). Skeppsbron har idag totalt 30% boendeparkering (60 platser) vilket erhålls genom beläggningsdata från p-ledsystemet som indikerar 30% beläggning under nattetid. Enligt data för långtidsparkering hyrs i snitt 37% ut till långtid på denna plats, se Tabell 3, vilket indikerar 7% verksamhetsparkering (14 p-platser) resterande 126 bedöms vara besöksparkeringar (200-60-14 =126).



5.5.1 Konsekvenser för Scenario E1 och E2

Konsekvenserna för de båda scenarierna E1 och E2 bedöms ske i två steg. I första steget (E1) bebyggs 50% med konsekvensen av att 100 p-platser försvinner. Här blir också konsekvenser för de husbilspareringar samt buss och släpuppställning som finns på platsen. Hur dessa används och hur viktig platsen är för bussar och koppling till skärgårdsturer mm kan behöva undersökas närmre.

Boendeparkering

Enligt beläggningsen i p-ledsystemet är ca 30% belagda under nattetid vilket indikerar att 30% av de 200 p-platserna används som boendeparkering idag (60st). Det troliga är att det i det första skedet (E1) kommer vara så att de boende som långtidsparkerar här kan fortsätta göra så på de kvarvarande 100 p-platserna vilket i så fall inte innebär någon konsekvens för boende i skede E1, detta bygger på att man prioriterar långtidsparkering för boende i första skedet. För nästa skede E2 med full utbyggd parkering kommer totalt ca 60 p-platser som idag används som boendeparkering behövas ersättas. Om man väljer att ersätta för boendeparkering redan i skede E1 är det i så fall 50% dvs 30 platser som ska ersättas.

Figur 32. Geografiskt läge för Scenario E1

Besöksparkering

Av statistik från månadskorten så ser man att 74 av de totalt 200 p-platserna på Skeppsbron idag hyrs ut till långtidsparkering, (se Tabell 3) ca 37 %, och resterande 126 platser bör därmed användas som besöksparkering. Det troliga är att det i det första skedet (E1) kommer vara så att de boende och de verksamma som långtidsparkerar här kan fortsätta göra så på de kvarvarande 100 p-platserna. Detta innebär att det endast kommer finnas kvar 26 p-platser för besökare i scenario E1 (100-74) då resterande 74 används för boende och verksamma (100-74). Det innebär en total minskning av 100 besöksparkeringar för scenario E1. För scenario E2 med full exploatering av samtliga p-platser så innebär det att samtliga besöksparkeringar försvinner dvs totalt en minskning med ytterligare 26 besöksparkeringar (126 besöksparkeringar mindre jämfört med idag).

Verksamhetsparkering

Som tidigare konstaterats används 74 av de totalt 200 p-platserna på Skeppsbron idag till långtidsparkering för boende och verksamma. Detta tillsammans med resonemanget för boendeparkering ovan innebär att 7% (37-7) (14 p-platser) bör ha användning som verksamhetsparkering. Med samma resonemang som för boendeparkeringen och besöksparkeringen ovan är det troligt att det i första skedet (E1) kommer finnas kvar möjlighet för de 14 p-platser av de 100 som är kvar. Det innebär därmed ingen konsekvens för verksamhetsparkering i scenario E1. För scenario E2 innebär det en minskning med 14 parkeringsplatser som används för verksamhetsparkering.

5.6 Scenario F- Fri parkering i centrum

Detta är egentligen mer en konkret åtgärd men hanteras som ett scenario för att beskriva konsekvenserna för ett införande av fri parkering av de i undersökningen ingående p-platserna i Västervik. Scenariot innefattar att p-platser tidsreglerade på mellan 1 och 4 timmar förutom att vara avgiftsfria också ska tillämpa p-skiva. Skillnaden mellan dagens system är att resterande långtidsparkeringar också ska vara avgiftsfria. För korttidsparkering med tidsreglering på mellan 30 min och 4 timmar gäller idag redan avgiftsfri parkering med p-skiva. Enligt teorikapitlet kap 3.4.4 så fungerar p-skiva endast för korttidsparkering på tidsreglerade parkeringar upp till 4 timmar och är inte tillämbart för långtidsparkering. Så för övriga p-platser som har långtidsparkering och är majoriteten av p-platserna så kan inte p-skiva tillämpas om man inte samtidigt ändrar tidsregleringen till maximalt 4 timmar vilket inte ingår i detta scenario.

5.6.1 Konsekvenser för Scenario F

Tas avgiften bort för långtidsparkeringar så innebär det att övervakningen av hur lång tid fordonen står på platsen blir tidskrävande och svårare att hantera. Det innebär därmed ökade kostnader för övervakning då den blir mer tidskrävande. Konsekvenserna av att ta bort avgifter för parkering innebär konkret också att de intäkter som idag sker till kommunen från avgifterna inte längre kommer in till kommunen. Intäkter från p-avgifter brukar ofta gå till drift och underhåll av parkeringsanläggningar och annan infrastruktur. Det innebär ett ekonomiskt avbräck och att resurser får hittas på annat sätt till driften av parkeringsytorna. Totalt sätt blir också konsekvenserna av en avgiftsfri parkering att fler kommer att välja att köra bil till centrala Västervik och att det därmed blir svårare att hitta en ledig p-plats vilket innebär att söktrafiken därmed kommer öka. Det innebär också stora problem i trafiksystemet i övrigt med trängsel, buller, utsläpp och trafikolyckor. Då de flesta p-platser är långtidsplatser finns också stor risk att uppställning sker under längre tider då det inte längre kostar något vilket minskar omsättningen av p-platser och gör att det totalt kommer öka behovet av fler p-platser i betydligt snabbare takt än om avgifterna finns kvar eller höjs. Finansieringen av eventuellt nya parkeringsanläggningar som skulle kunna tillskapa fler p-platser blir också svårare när det saknas intäkter från avgifterna. Nedan beskrivs konsekvenserna för de tre olika typerna av parkering vid införande av gratis parkering i Västervik.

Boendeparkering

Då en del av de parkeringsytor som finns idag används som långtidsparkering för boende mot en avgift så påverkas dessa om de görs avgiftsfria. Det kommer vara mer gynnsamt att på långtidsparkeringarna såsom vårdtradsplan och läroverksplan stå under en längre tid utan avgift vilket leder till att beläggningen på dessa parkeringsplatser ökar, omsättningen minskar och det blir svårare för besökare att hitta p-platser i centrala Västervik. Då även besökare tenderar att stå längre vid fri parkering finns risk att det blir svårare att hitta platser

för boende. Det finns risk för att det också blir svårare för privata aktörer som idag hyr ut p-platser till en månadsavgift att göra så om det är gratis att parkera på de allmänna platserna vilket kan tendera att ta död på den parkeringsmarknad som finns och det finns risk att fler boende istället för att hyra en plats i ett garage eller på en privat fastighet då väljer att parkera gratis på kommunens parkering vilket leder till ökad beläggning och svårigheter att hitta p-platser för övriga parkeringstyper.

Besöksparkering

Vi en första anblick av ett scenario med gratis parkering så kan det tyckas som en god tanke som gör att fler får möjlighet och kan parkera. Det kan det vara om det finns obegränsat antal p-platser eller obegränsat med utrymme för parkering i staden vilket inte är fallet. Då antalet p-platser är begränsat och även ytorna krävs prioriteringar för hur kommunens allmänna ytor ska användas. För besöksparkerarna innebär gratis parkering även på de platser med längre tidsreglering såsom vårdträdsplan, Skeppsbron, Garvaren och läroverksplan att dessa platser till stor del kommer fyllas upp med arbetstagare och boende som parkerar längre tider och platserna kommer att blockeras av fler som står längre tider. Detta innebär i förlängningen ett mindre effektivt parkeringssystem som också i förlängningen påverkar handeln och näringslivet i centrala Västervik negativt. Skulle långtidsparkeringarna istället göras om till 1-4 timmars parkeringar hade det kunnat ge positiva effekter för besöksparkeringarna men då samtidigt också inneburit ett problem för de som har behov av att stå längre tid. I detta fall tittar vi endast på avgifter och inte tidsreglering.

Verksamhetsparkering

Gratis parkering för verksamheter på de allmänna kommunala platserna skulle garanterat innebära att fler tar sig till sin arbetsplats i centrala Västervik med bil. Gratis parkering skulle leda till ökad trafikbelastning, ökade utsläpp samt risk för fler trafikolyckor i centrala Västervik. Dessutom skulle en större del av p-platserna i centrala Västervik fyllas upp med långtidsparkerande arbetstagare vilket i sig kan vara positivt för de som önskar köra bil till arbetet men ger en negativ effekt på besöksparkeringarna och leder till ökad söktrafik och att man som besökare för svårare att hitta en ledig p-plats.

5.7 Slutsatser sammanställning av olika framtidsscenario

De olika scenarierna beskrivna i kap 5.1 - 5.5 ger upphov till ökad eller minskad kapacitet i det totala parkeringssystemet. Beräkningarna bygger på de data som finns från p-ledsystemet och en generalisering kring att beläggningen även på övriga parkeringsytor följer samma mönster och variation som det som kan utläsas från p-ledsystemet. Förändring i behov av antal fler bostäder för boende besökare samt verksamma som beskrivits i tidigare kapitel sammanställs i Tabell 5.

Tabell 5. Sammanställning av förändring av behov av p-platser för boende besökare och verksamma för de olika scenarierna A-E.

Scenario	Förändring av antal p-platser till följd av scenario			Totalt förändring av kapacitet*	Totalt förändring av kapacitet sommar**
	Boende	Besök	Verksamma		
A	0-90	140-280 (sommartid)	viss ökning	0	-210
B	-110	-114	Påverkas ej	-224	-224
C	0	tillkommer upp till ca 180 platser som frigörs	Långtidsparkering för sjukhusets personal sker inom sjukhusets fastighet	180	180
D	-110	66	Långtidsparkering för sjukhusets personal sker inom sjukhusets fastighet	-44	-44
E1	0	-100	0	-100	-100
E2	-60	-26	-14	-100	-100

På ett övergripande plan för hela parkeringssystemet i centrala Västervik finns det kapacitet att möta parkeringsbehoven i samtliga scenarier om man tittar på kapaciteten en normal vardag under maxtimmen kl 14.00. Däremot kommer det enligt bedömningen finnas under 10% ledig kapacitet den mest belastade timmen under den mest belastade sommarmånaden juli och i vissa fall även ett underskott. Vi måste här påminna om den stora osäkerheten för just besöksparkeringarna sommartid och att prognosen här bygger på en utveckling av gästnätter under ett antal år tillbaka och att denna utveckling fortsätter i framtiden på ungefär samma sätt. Det finns idag framförallt stora ekonomiska osäkerheter som kan påverka denna utveckling och till och med innebära negativ utveckling vilket gör att siffrorna i kolumn "Ledig kapacitet sommartid 2032" bör läsas med största försiktighet och att det här kan slå på omkring ett hundratal p-platser och till och med mer.

Vid dimensioneringen av en parkeringsanläggning kan man inte titta på extremfall som vid festivaler mm utan vid dessa tillfällen kan det krävas andra åtgärder för att bibehålla en rimlig nivå.

Ett av huvudproblemen är att beläggningen i centrala Västervik inte är jämnt fördelad utan att det redan idag finns större tryck på de mest centrala platserna men i till exempel p-husen finns en stor ledig kapacitet. Fördelen är att Västervik är relativt kompakt stad med bra gångavstånd till de flesta anläggningar så genom att med avgifter och tidsreglering styra parkeringarna till de platser som har låg beläggning skapas en mer jämn fördelning. Mer konkreta åtgärder beskrivs närmre i kommande kapitel. Scenario F går ej att beräkna på samma sätt som övriga scenario och här beskrivs konsekvenserna mer generellt.

0-19% ledig kapacitet
20-29% ledig kapacitet
30-39% ledig kapacitet
40-49 % ledig kapacitet
50-100 % ledig kapacitet

Tabell 6. Sammanställning av konsekvenser på parkeringskapaciteten för de olika scenarierna.

Scenario		Förändring av antal p-platser till följd av scenario			Kumulativa värden (utom C)			Konsekvenser på parkeringskapacitet olika scenario				
		Boende	Besök	Verksamma	Totalt förändring av kapacitet*	Totalt förändring av kapacitet sommar**		Totalt antal P-platser	Ledig parkeringskapacitet idag (se sid 31)	Ledig kapacitet idag sommartid (se sid 34)	Ledig total kapacitet vardag 2032	Ledig total kapacitet sommartid 2032
A	Befolkning verksamheter 2032	0-90 p-platser	140-280 (sommartid)	viss ökning	0	-210	1335	705	351	705	141	Det ökade behovet har bedömts som genomsnitt, spannet för ökat behov sommartid ligger på mellan 160-320 p-platser
B	Stenhamra bebyggs +(A)	-110	-114	Påverkas ej	-224	-434	1151	705	351	481	-83	Scenario B (Befolkningsutveckling och näringslivsutveckling till 2032 inklusive att stenhamra bebyggs) 40 boendeplatser hyrs idag ut till bostadsrättsförening dessa ligger utanför p-systemet och är inte inräknade i de 184 p-platser som finns på stenhamra men försvinner i detta scenario.Ytterligare upp till 70 platser hyrs med långtid för boende vilket ger totalt 110 p-platser för boende. Övriga är besöksparkeringar (184-70 = 114)
C	Sjukhuset hanterat p-behov inom fastighet	0	tillkommer upp till ca 180 platser som frigörs	Långtidsparkering för sjukhusets personal sker inom sjukhusets fastighet	180	180	1151	705	351	885	531	Sjukhusets personalparkering löses inom fastigheten vilket innebär att det frigörs kapacitet för besöksparkering. Utgångspunkten från utredning av parkering för sjukhuset är att det idag spiller över upp till 180 parkeringar från sjukhusets personal till de allmänna p-platserna. (Detta Scenario är gjort för sig och här ingår inte scenario A)
D	(A)+B+C	-110	66	Långtidsparkering för sjukhusets personal sker inom sjukhusets fastighet	-44	-254	1151	705	351	661	97	Scenariot är en kombination av att både Stenhamra bebyggs och sjukhuset löser sin parkering inom sin fastighet. B + C+ (A)
E1	50% bebyggt på Skeppsbron +(D)	0	-100	0	-144	-354	1051	705	351	561	-3	Behovet av boendeparkering för de tillkommande boende förutsätts lösas inom fastigheten. Bedömningen är att de 100 p-platser som finns kvar fortsatt i första hand kommer att användas för boende som har långtidsparkering och verksamheter och att det därmed är främst besöksparkeringar som drabbas. I detta Scenario finns det kvar 26 besöksparkeringar på ytan (av tidigare 126 besöksparkeringar). Siffrorna inkluderar även att Scenario D har genomförts.
E2	100% bebyggt på Skeppsbron +(D)	-60	-26	-14	-244	-454	951	705	351	461	-103	Behovet av boendeparkering för de tillkommande boende förutsetts lösas inom fastigheten. I detta scenario kommer de 60 boende och de 14 verksamma som parkerar på ytan tvingas hitta ny plats. Siffrorna inkluderar även att Scenario D har genomförts.

En mix av kort och långtidsparkering är bäst men det innebär också att p-skiva inte kan användas då p-skivan fungerar för korttid 30 min-2,4 tim). I korthet innebär Scenario F ökade kostnader och minskade intäkter samt att möta efterfrågan kan dyra investeringar krävas i form av nya parkeringsanläggningar. En ökad andel bil med mer trafik och ökad söktrafik i centrala Västervik skulle också bli konsekvensen. En lösning med fler korttidsparkeringar på bekostnad av långtidsparkeringar hade varit positivt för möjligheten att hitta lediga besöksparkeringar men detta hade inte löst frågan för var de boende eller verksamheter skulle kunna långtidsparkera.

6. Rekommenderade åtgärder

Varje scenario kräver sina åtgärder då det innebär olika behov av åtgärder beroende av scenario. Vissa åtgärder bedöms ändå vara effektiva i samtliga scenarier och andra fungerar eller behövs endast i vissa scenarier. Utgångspunkten för åtgärderna syftar till att öka tillgängligheten till parkeringsplatser generellt i centrala Västervik dvs inom utredningsområdet och bygger på generell kunskap och fakta kring parkering och nulägesanalysen för Västervik lokalt. Hänsyn tas också till ekonomi och nyttan för Västervik i de åtgärder som föreslås. Det är en fördel för kommunen i stort att så långt som möjligt bättre nyttja de parkeringsplatser som finns än att bygga nytt. Detta eftersom nya investeringar behöver vara väl motiverade och det kostar pengar att bygga nya parkeringsanläggningar både i investering och i drift. I tabellen nedan sammanställs samtliga föreslagna åtgärder och om de kan införas på kort sikt, lång sikt eller kan behövas på mycket lång sikt samt vad de olika åtgärderna syftar till.

Tabell 7. Rekommenderade åtgärder sorterat på tidsperspektiv.

Åtgärd	Tidsperspektiv	Kort beskrivning varför föreslås åtgärden	Ger stor effekt på	Kommentar
Utöka p-ledsystemet med de större anläggningarna som har låg beläggning.	Kort	En utökning av p-ledsystemet innebär att mer tillgänglig kapacitet synliggörs för allmänheten. Bygga ihop det som idag som uppfattas som två system. Det bidrar till att minska trycket på de mest belastade parkeringsytorna samt minskar söktrafiken.	Åtgärden är främst positiv under sommartid då det är högre beläggning med många nya bilister med mindre lokalkännedom.	I första hand bör p-husen Västerport och Tullporten Galleria involveras i P-ledsystemet. Därefter bör p-ytor över 40 p-platser ingå.
Ändra tidsregleringen på Vårdtradsplan och/eller Läroverksplan till max 2 timmar.	Kort	En ny reglering på max 2 timmar innebär att de som står hela dagen inte kan vara kvar. Innebär troligen ökad omsättning och skapar mer utrymme för besökare till handel och korta ärenden centralt.	Kan med fördel genomföras på test under en sommarperiod för att se hur utfall blev.	Ska helst genomföras när de som står lång tid har bra alternativ. Exempelvis om närliggande p-hus ingår i p-ledsystem.

Samordna prissättning med privata anläggningar.	Kort	Ingår i att tillgängliggöra mer dold kapacitet och bygga ihop systemen. För att minska belastningen på högt belagda parkeringsytor ska det inte skilja i pris om andra parkeringsytan ligger bredvid.	Sommartid när beläggningen är som störst.	
Renodla parkeringstiderna, med mindre antal tidsregleringar	Kort	Tydligare regler och enhetliga tidsregleringar innebär att det blir enklare för de som använder parkeringarna att förstå. Idag finns det många olika tider vilket gör det rörigt att förstå vad som gäller på en parkeringsyta.		
Säsongsparkering för att hantera det ökade parkeringsbehovet på temporärt lediga ytor.	Kort	Besökare och hotellgäster hänvisas till "sommarparkering" som ligger lite längre bort då det inte är lika känsliga för avstånd när man har tid på semestern. Temporära ytor som kan användas på sommaren och maxmånad juli kan vara exempelvis skolverksamheter som inte har öppet.	Handlar mest i dagsläget om maxdagarna under ett år då kapacitet finns. Men på sikt kan detta sätt användas om någon befintlig parkeringsyta tas bort och kapacitet i systemet försvinner.	Exempel på skolverksamhet kan vara vid Marieborgsskolan som ligger med gångavstånd in till Stadsparken, Storgatan och Tullporten Galleria. Om parkeringsytan mot Stora Trädgårdsgatan struktureras upp kan ca 40 fordon få plats. Eller säsongstillåten gatuparkering längs med Fabriksgatan.

För dialog med andra aktörer som har p-anläggningar om till exempel trygghet och upprustning mm	Medel	Arbeta med att förbättra tryggheten i p-hus. Ljusare ytor i Hiss och trappor samt ökad belysning och ommålning inne i parkeringshus. Kräver närmre samverkan med privata fastighetsägare.	Sommartid när beläggningen är som störst och besökare som är mindre känsliga kan använda dessa ytor.	Öka attraktiviteten att ställa sig i parkeringshus.
Höj avgiften både per timme och för långtidskorten (30 dagar och 14 dagar)	Medel	Höjd avgift innebär främst en större påverkan på de som kör bil till sitt arbete. Det innebär mindre långtidsparkerade bilar i centrum och ger utrymme till bättre omsättning och ökar möjligheten att hitta lediga platser för besökare. Besökare är tvärtemot arbetstagare inte så känsliga för p-avgifter.	Med höjda avgifter skapas incitament till överflyttning till hållbara färdmedel för de som har möjlighet vilket medför att kapacitet frigörs till förmån till de som är mer bilberoende.	Förslagsvis genomförs detta först som test endast under sommaren eftersom det är då beläggningen är som störst och bäst förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Effekterna bör mätas med beläggingsstudie och utvärderas och ledig kapacitet beräknas.

Standardhöjning av gång- och cykelvägnätet samt bygga bort saknade kopplingar	Medel	För att skapa ytterligare incitament för att välja hållbara färdmedel behöver dessa färdmedel vara attraktiva. De blir attraktiva om infrastruktur förbättras och byggs ut och att färdmedlen arbetas med utifrån ett systemtänk och en strategi i cykelplan.		
Mer cykelparkering	Medel	Utökade cykelmöjligheter på de platser som enligt denna utredning har en hög belägningsgrad och andra attraktiva lägen. Helst bra och säker parkering med väderskydd där det går och möjlighet att låsa fast ram.		Särskild utredning behövs för de platser med högst belägningsgrad där placering, utrustning gestaltning mm studeras vidare. Kan samordnas med cykelplan som pågår.
Gör månadsavgiften för parkering dyrare än månadsavgift för kollektivtrafik	Medel	Styrning mot en bättre balans ökar överflyttningseffekter till hållbara trafikslag. Innebär också ökade intäkter för parkering som kan riktas och användas för subventionering av kollektivtrafik eller för investeringar och utveckling av GC-vägar.		

P-köp för boende i centrala staden i exempelvis p-huset Tullporten Galleria (inom 400m)	Medel	Skulle lyfta bort en del av det parkeringsbehovet som i dagsläget finns från de gamla kvarteren där bilparkering saknas inom fastigheten. Fordon ställer sig istället i parkeringshuset för längs med villagator eller på andra parkeringsytor.		
Bilpool, samnyttjande	Medel	Arbeta med mobilitet på olika sätt för att få ner bilinnehavet. Exempelvis kan en bilpool vara ett sätt att få tillgång till bil vid behov utan att behöva äga egen bil som mest står stående på en parkeringsyta.		
Säsongsparkering i mindre P-ark likt Göteborg (Pråm flyttbar)	Lång	Säsongsparkering för att hantera det ökade parkeringsbehovet under maxmånad juli.		
Åtgärder Husbil	Lång	Tillsammans med Näringslivet hitta möjliga platser för Husbil.		

Fortsatt arbete

I arbetet med att införa åtgärder för att förbättra parkeringssituationen bör manuell räkning genomföras under sommartid med samma metod som i denna utredning för att få en mer exakt bild av parkeringssituationen under sommartid. Det bör också när åtgärder införs göras eftermätningar för att visa på effekterna av de införda åtgärderna och på så sätt kan man testa sig fram och försiktigt lära sig lokalt vad som fungerar och inte.

För att tydliggöra parkeringsfrågan strategiskt rekommenderas att nuvarande parkeringspolicy uppdateras i samband med det kommande strategiska arbetet och framtagande av ny Översiktsplan.

7. Källor

Statistik Husbilar – Trafikanalys [Fordon på väg \(trafa.se\)](https://trafa.se)

Intervju med Parkeringsvakt Securitas 221101

P-skiva och skrapkort - En kunskapssammanställning- Rapport nr 7:2002, Trafikkontoret Göteborg 2002

[Visionsbidrag en del av Stocka ställplats framgång | Nordanstigs kommun](#) (Nordanstig.se 21-04-22)

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

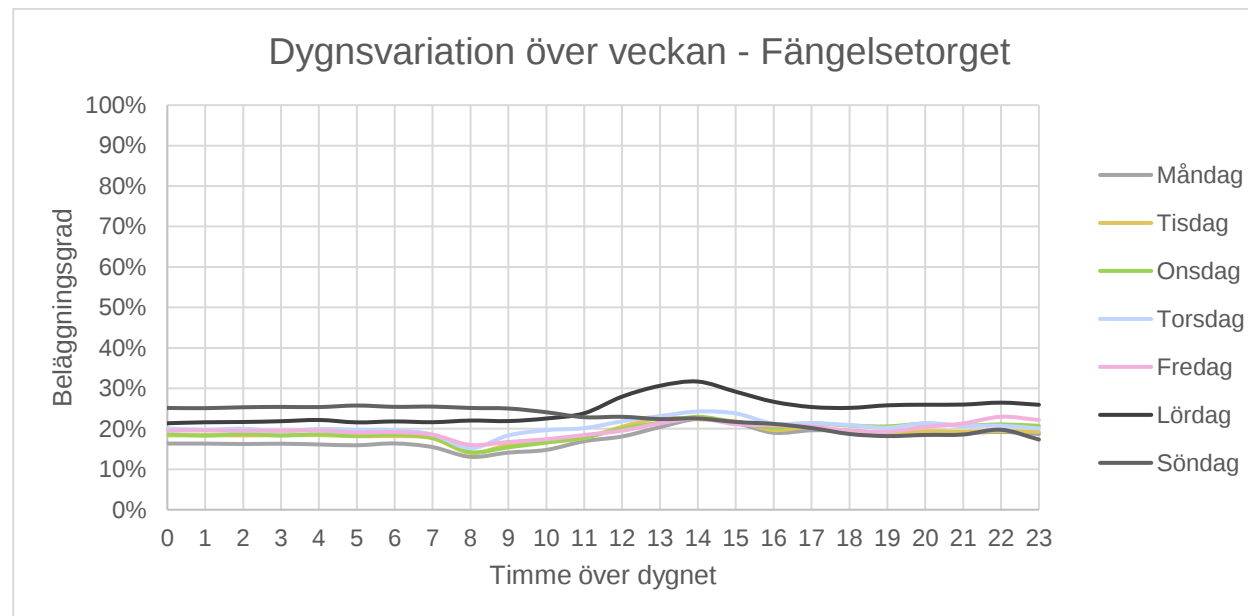
Parkeringsnorm för cykel och bil Lunds kommun, Antagen av byggnadsnämnden 2018-02-13.

Parkeringsnorm för Eslövs kommun 2020, Parkeringsnorm Eslövs kommun antagen 2021-04-06, Tillväxtavdelningen, Kommunledningskontoret, Eslövs Kommun

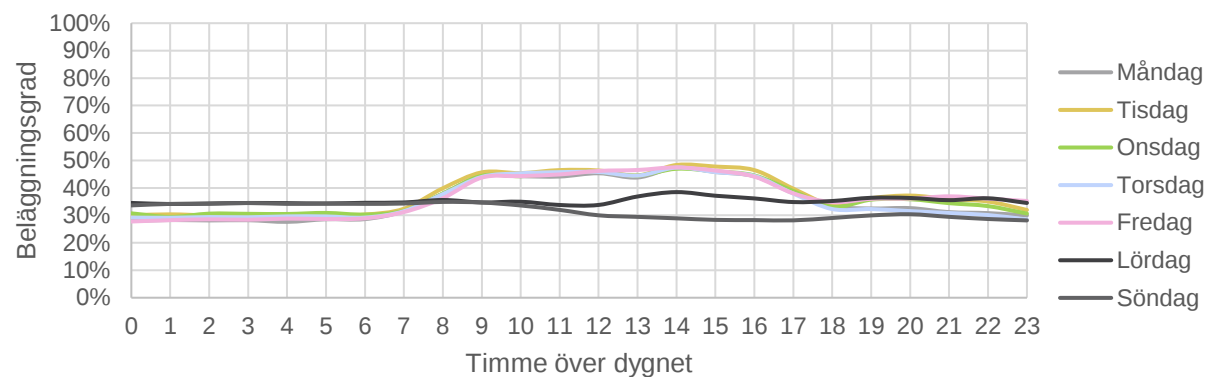
Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil? Fotgängarnas förening i samarbete med Sweco (2020).

Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum Handelns Utredningsinstitut, HUI (2010).

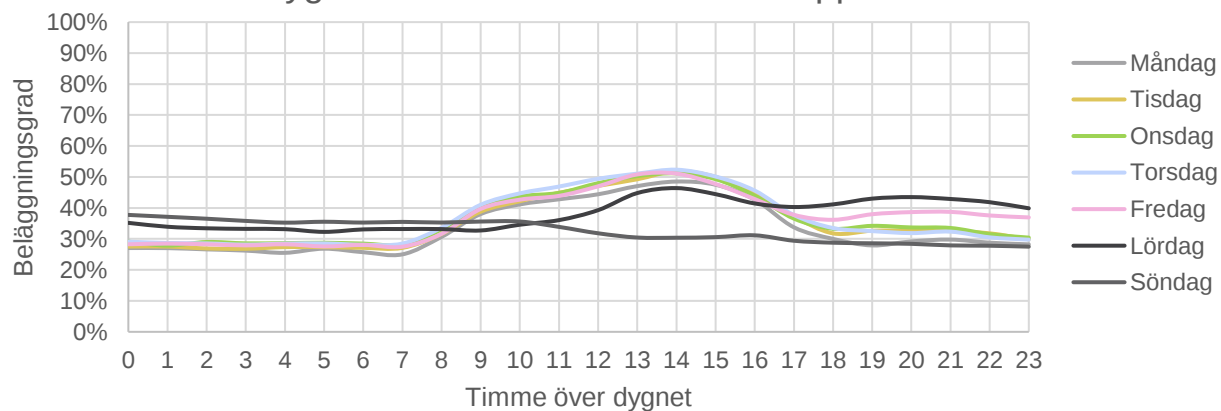
Bilaga A



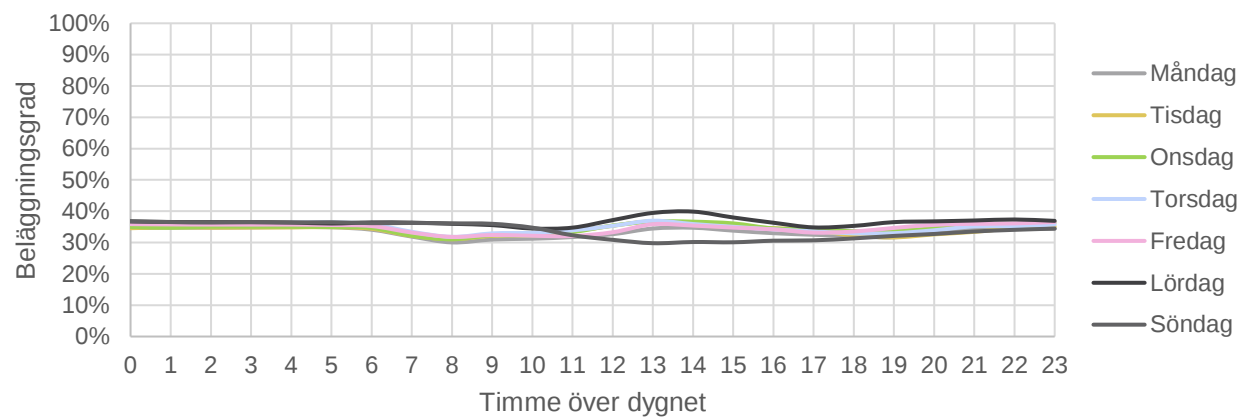
Dygnsvariation över veckan - Garvaren



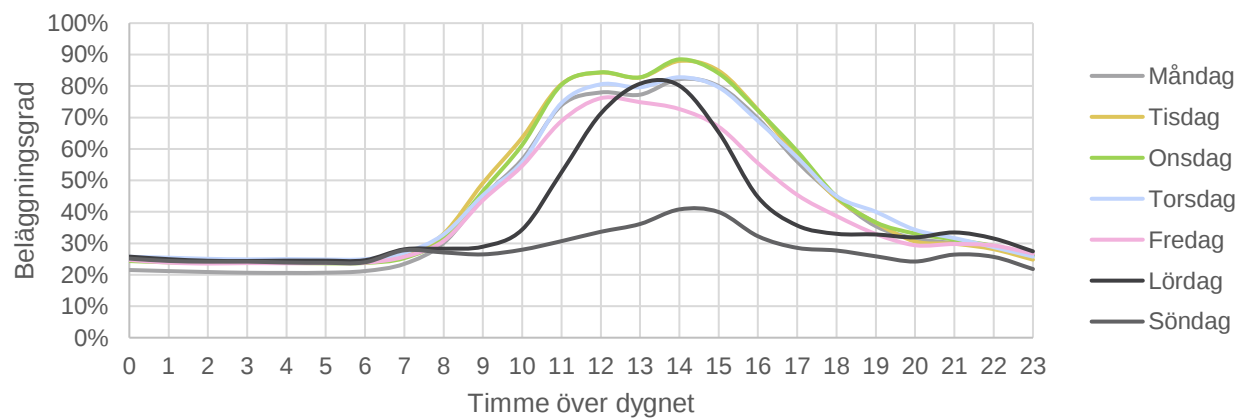
Dygnsvariation över veckan - Skeppsbron

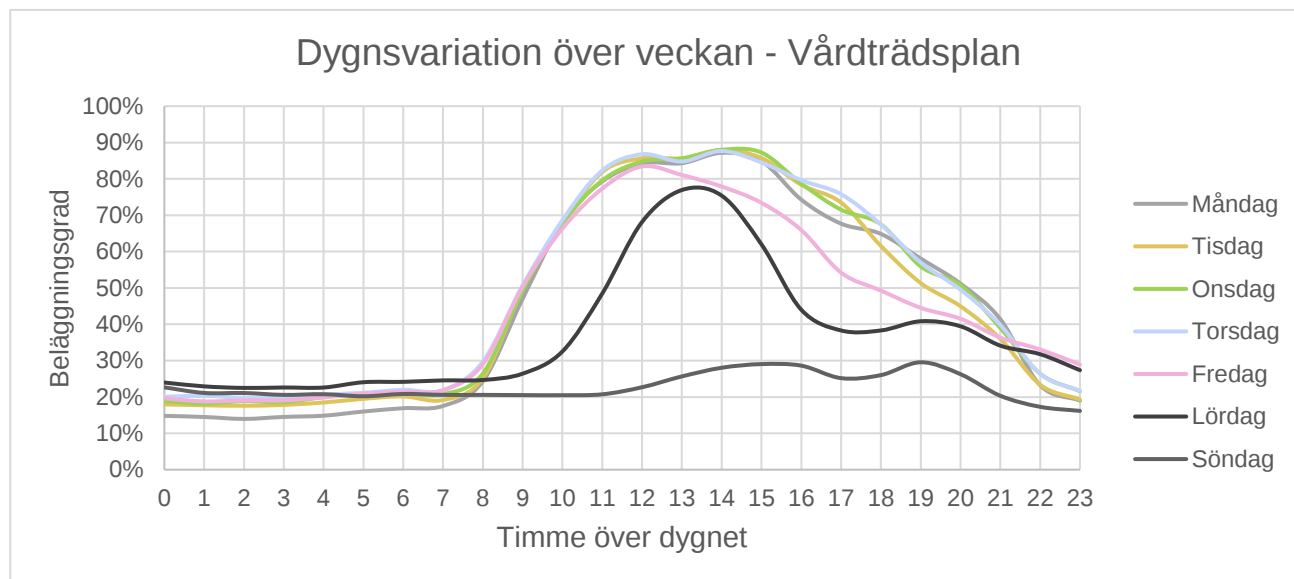


Dygnsvariation över veckan - Stenhamra

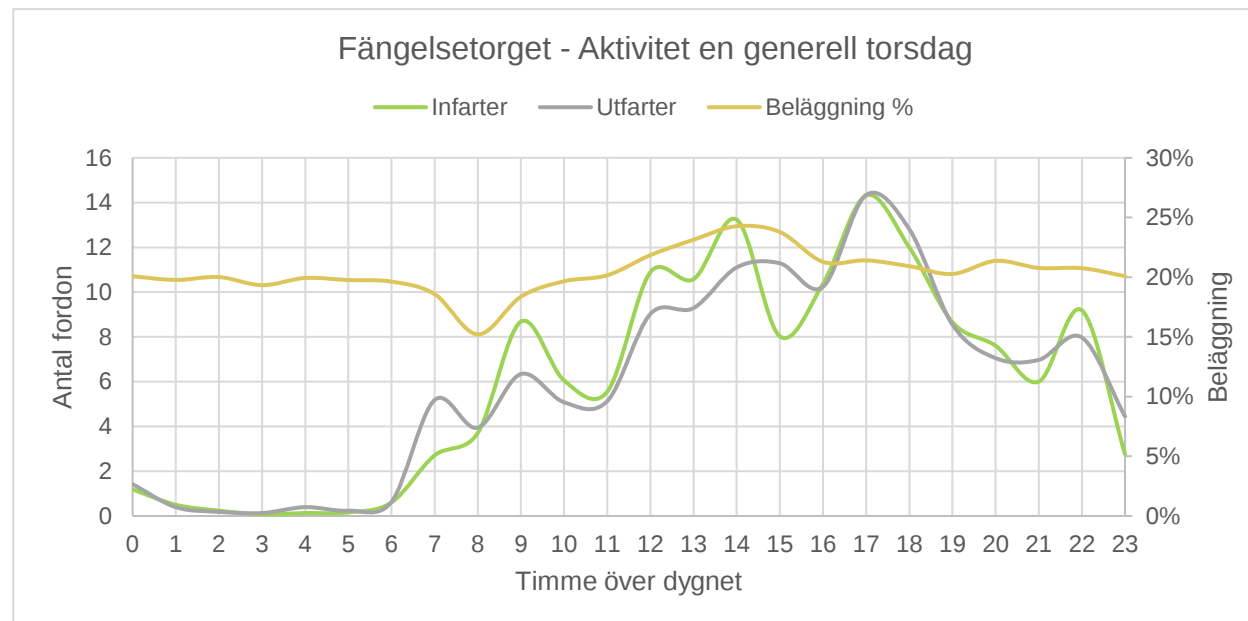


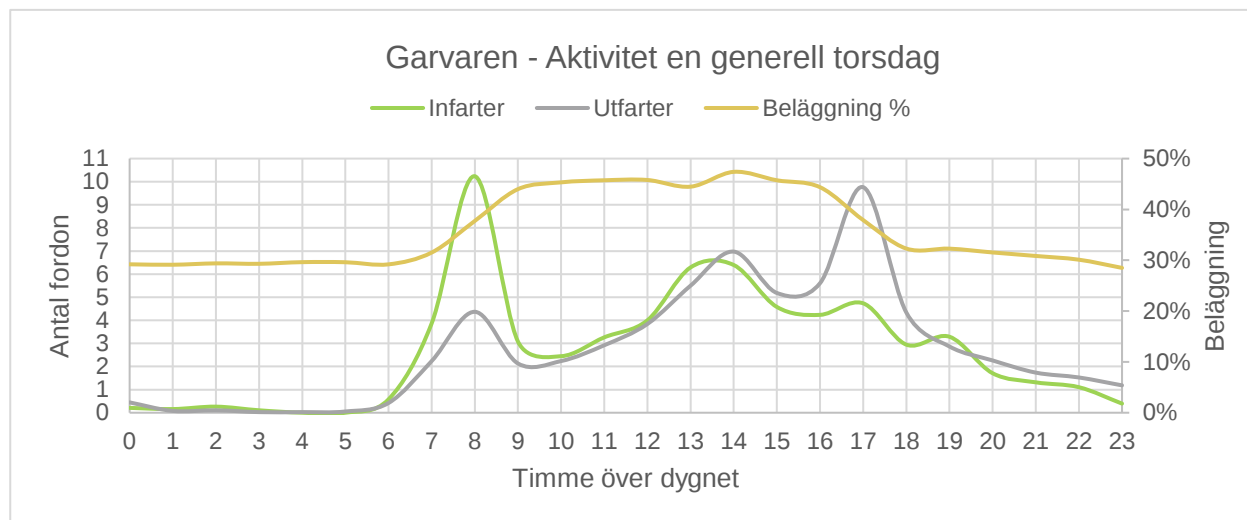
Dygnsvariation över veckan - Läroverksplan



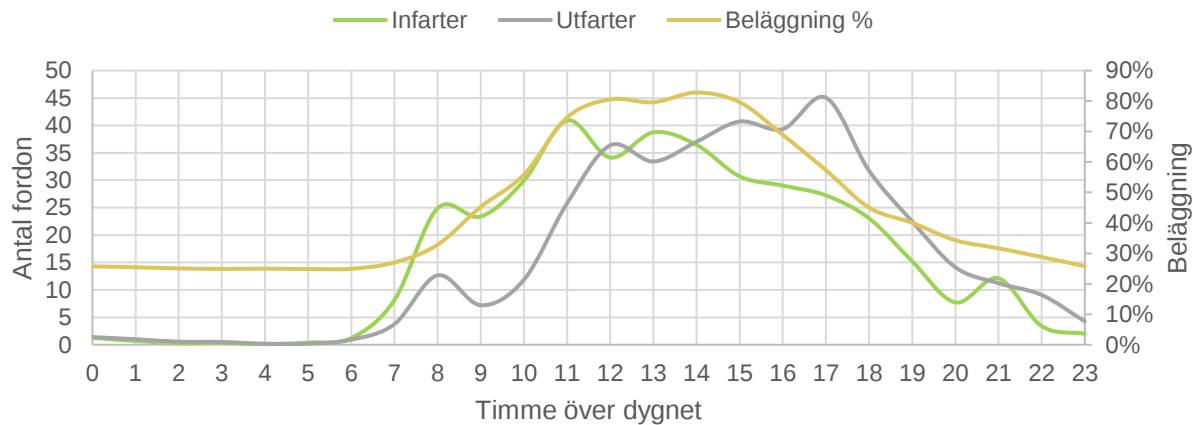


Bilaga B

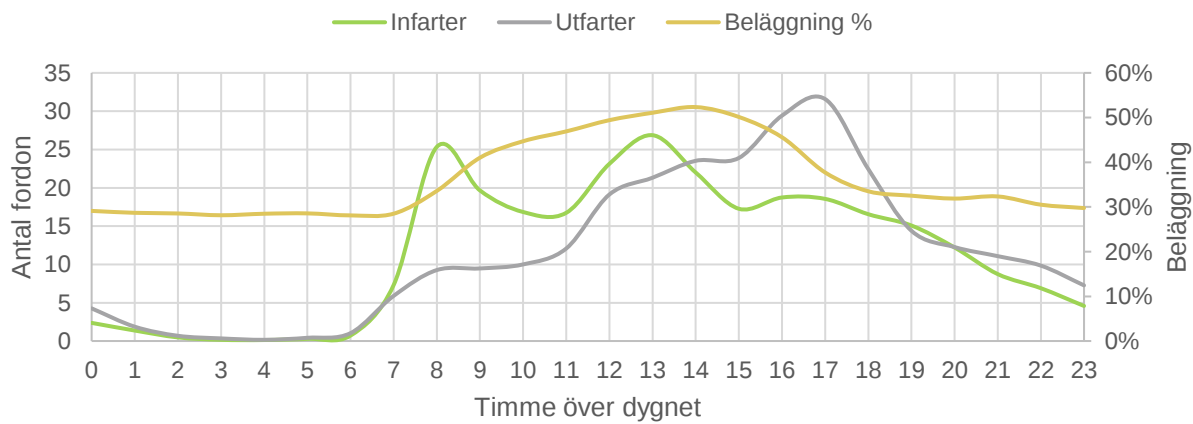


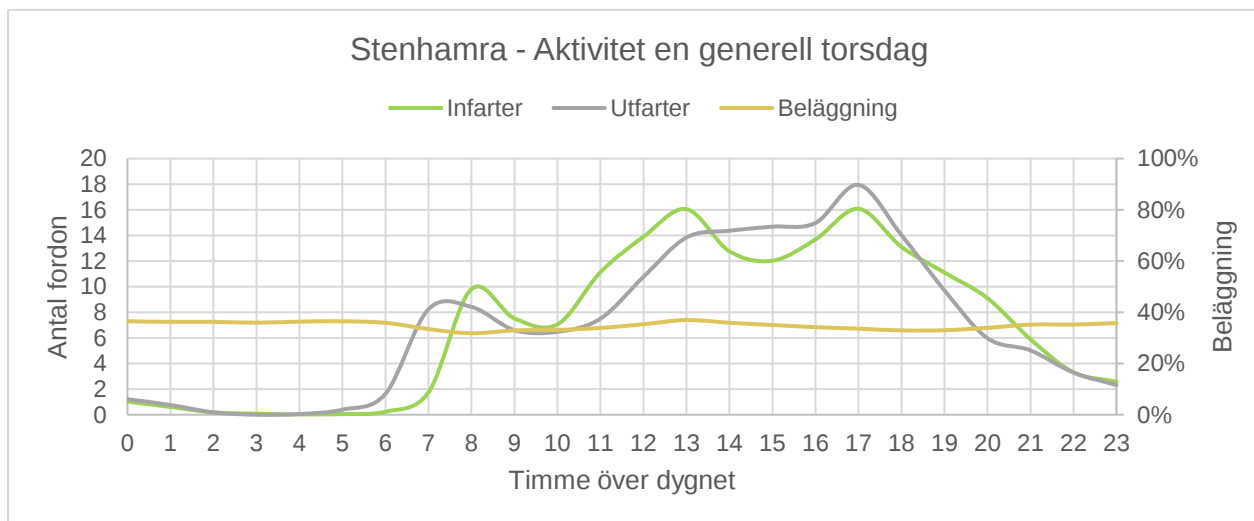


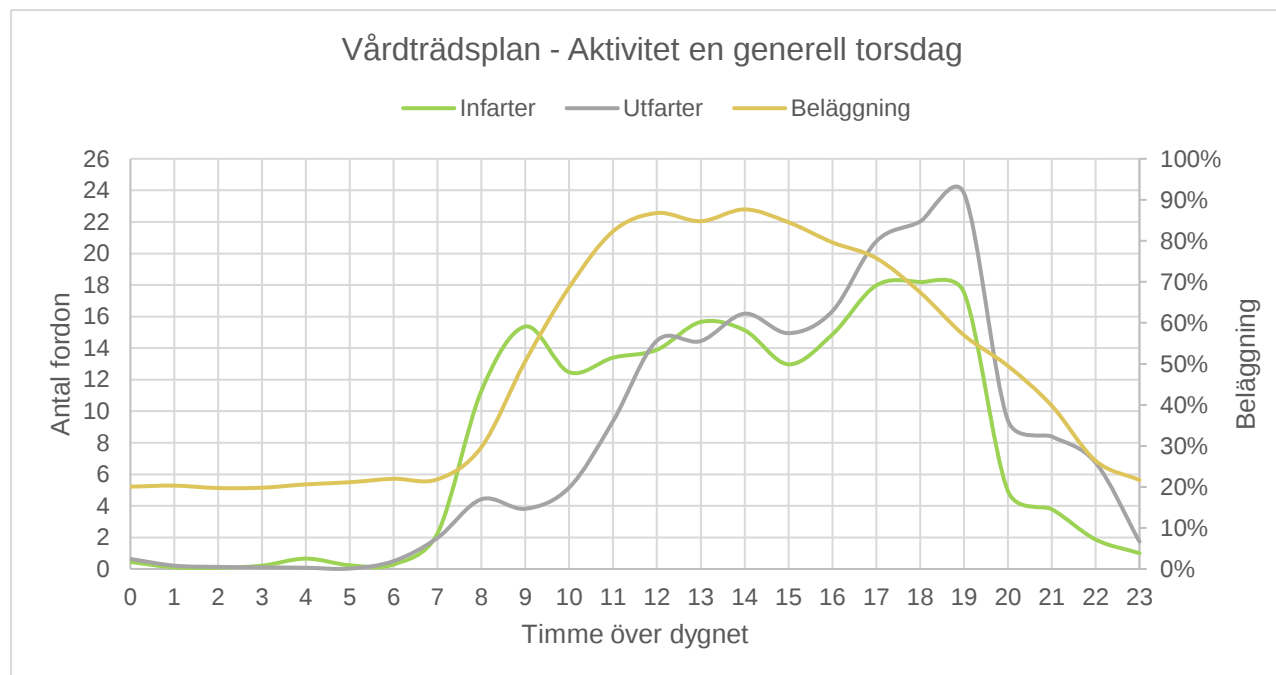
Läroverksplan - Aktivitet en generell torsdag



Skeppsbron - Aktivitet en generell torsdag







Bilaga C Tabell Taxor

Område	Namn	platser	taxa	Möjlighet till Långtid (2 veckor 175kr, 1 månad 350 kr)	regleringstid
A	S:t Gertrunds Kyrka	28	12 kr	Ja	9 tim
B	Strandvägen/Fiskaregatan/Rådhusgatan	9	P-skiva	Nej	1-2 tim
C	Sonderburgsgatan/Storgatan/Tullporten	21	P-skiva	Nej	1-2 tim
D	Storgatan/Ö kyrkogatan/Rådhusgatan/Hamngatan	36	P-skiva	Nej	1-2 tim
E	Strandvägen/ Strömsgatan/Storgatan/Brunnsgatan	64	P-skiva	Nej	1-2 tim
F	Båtsmansgatan/Bredgatan	55	P-skiva	Nej	1-2 tim
G	Slottsholmsvägen/Norra Järnvägsplan	27	6 kr	Nej	> 24 tim
H	Norra Strandvägen, norra	24	6 kr	Nej	7 dygn
I	Stenhamra	184	6 kr	Ja	7 dygn
J	Abboren	23	10 kr	Nej	> 24 tim
K	Smugglaregränd/storgatan (Aimo park)	25	12 kr		> 24 tim
L	Galleria Tullporten	236	15 kr	Nej	> 24 tim
M	Skeppsbron	200	6 kr	Ja	10 dygn
N	Läroverksplan	112	12 kr	Ja	5 dygn
O	Vårdträdsplan	47	12 kr	Ja	5 dygn
P	Parkeringshus Västerport	37	10 kr	Nej	> 24 tim
Q	Norra Strandvägen, södra	16	6 kr	Nej	7 dygn
R	Garvaren	54	6 kr	JA	5 dygn
S	Fängelsetorget	75	6 kr	Ja	> 24 tim
T	Gamla Kyrkogården	17	6 kr	Ja	5 dygn
U	Hallströmsgatan	25	6 kr	Nej	48 tim
V	Esplanaden	20	Ingen avgift	Nej	24 tim

