



Trivector.se

Trivector Rapport 2024:83 / Version 1.1

Trafik- och parkeringsutredning kvarteret Jasminen, Svedala



Trafik- och parkeringsutredning kvarteret Jasminen, Svedala

Svedala kommun

Dokumentinformation

Titel:	Trafik och parkeringsutredning vid kvarteret Jasminen
Projektnummer:	24114
Rapportnummer:	2024:83
Författare:	Jakob Mellin, Johan Kerttu
Medverkande:	Petra Ahlström
Kvalitetsgranskning:	Petra Ahlström
Beställare:	Svedala kommun
Kontaktperson:	Annette Bengtsson, annette.bengtsson@svedala.se, 040-626 80 91 (direkt), 040-626 80 00 (vxl) August Grundtman, august.grundtman@svedala.se, 040-626 82 81 (direkt), 040-626 80 00 (vxl)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-07-03	Preliminärversion	Beställare
1.0	2024-09-30	Mindre justeringar	Beställare
1.1	2024-11-05	Mindre justeringar	Beställare

Förord

I detaljplanen för kvarteret Jasminen i Svedala planeras tre nya flerfamiljshus. I samband med detta anlätades Trivector Traffic AB av Svedala kommun för att göra en trafik- och parkeringsutredning.

Utredningen har genomförts av Johan Kerttu, Jakob Mellin och Petra Ahlström på Trivector Traffic AB. Kontaktperson för uppdraget hos beställaren har varit August Grundtman och Annette Bengtsson.

Lund oktober 2024

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	1
1.1. Syfte.....	1
2. Bebyggelse	2
2.1. Kvarter Jasminen	2
2.2. Nilssons trädgård	2
3. Trafikutredning	3
3.1. Samlad bedömning och förslag	3
3.2. Trafikalstring Jasminen	4
3.3. In- och utfarter	5
3.4. Gång- och cykelkopplingar	7
3.5. Tillgänglighet med kollektivtrafik.....	11
4. Åtgärdsförslag för förbättrad tillgänglighet	14
4.1. Gång och cykelkopplingar.....	14
4.2. Säkra skolvägar.....	16
4.3. Kollektivtrafik	16
5. Parkeringsutredning	17
5.1. Samlad bedömning och förslag	17
5.2. Dagens parkeringssituation kring kvarteret Jasminen	18
5.3. Lämpligt utrymme för parkering	20
5.4. Diskussion	21
5.5. Rekommendationer.....	22
6. Källförteckning	26

1. Bakgrund

Kvarteret Jasminen i Svedala ligger i den norra delen av Svedala tätort och består av sex lamellhus från 1960-talet. Ett planförslag har presenterats som skulle innebära att tre ytterligare hus byggs inom planområdet, se Figur 1-1. Den nya bebyggelsen innebär ett tillskott på 81 nya lägenheter.



Figur 1-1. Befintlig och tillkommande bebyggelse i kvarteret Jasminen.

1.1. Syfte

Rapportens och uppdragets syfte är att utreda trafik- och parkeringssituationen för kvarteret Jasminen (Svedala 41:3 och 41:4) i norra Svedala, avseende planerad förtätning, som underlag för ny detaljplan. Utredningen behandlar följande delar:

- ▷ Trafikalstring från detaljplanen, inklusive kumulativa effekter tillsammans med angränsande planer (Nilssons trädgårdar, Svedala 29:1 och 29:2).
- ▷ In- och utfarter, inklusive samordning med angränsande planer.
- ▷ Analys av gång- och cykelkopplingar kring området, särskilt kring Östra Tvärgatan.
- ▷ Analys av gång- och cykelkopplingar mellan området och övriga delar av orten, till exempel till viktiga målpunkter för de boende.
- ▷ Analys av skolvägar (gång- och cykelvägar till skolor och förskolor).
- ▷ Analys av tillgänglighet till kollektivtrafik, inom tätorten men också mot viktiga pendlingsorter som Malmö och Lund. Förslag på förbättringsåtgärder för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik, med fokus på det som ligger inom kommunens rådighet.
- ▷ Utredning av parkeringsefterfrågan för bil och cykel inom kvarteret.

Dessutom finns i området, längs närliggande gator, en upplevd parkeringsproblematik, med många parkerade bilar vid kantsten. Denna problematik studeras i syfte att ta fram lösningsförslag som går i linje med kommande parkeringsstrategi.

2. Bebyggelse

2.1. Kvarter Jasminen

Dagens bebyggelse inom kvarteret Jasminen består av 6 hus byggda under 1960-talet med totalt 108 lägenheter med en samlad boarea (BOA) på knappt 7 400 kvm (motsvarande uppskattningsvis 8 500 – 9 500 bruttoarea, BTA), se Tabell 2-1.

Idag finns inom kvarteret 75 parkeringsplatser, varav 27 garageplatser.

Planen är att utöka bebyggelsen i kvarteret Jasminen med 81 nya lägenheter, totalt 5 350 kvm BOA och 6 100 kvm BTA, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1. Befintlig och planerad bebyggelse i kvarteret Jasminen.

Lägenhetsstorlek	Befintligt		Planerat		Summa	
	Antal (andel)	BOA / lgh	Antal (andel)	BOA / lgh	Antal (andel)	BOA / lgh
1 rok	9 (8%)	45	9 (11%)	38	18 (10%)	42
2 rok	36 (33%)	61	48 (59%)	55	84 (44%)	58
3 rok	54 (50%)	73	-	-	54 (29%)	73
4 rok	9 (8%)	94	24 (30%)	99	33 (17%)	98
SUMMA	108	7 389	81	5 350	189	12 739
<i>BOA per lgh, genomsnitt</i>	<i>68 kvm</i>		<i>66 kvm</i>		<i>67 kvm</i>	

Planerad förtätning innebär att en del av den befintliga markparkeringen försvinner och i stället föreslås ersättas med nya parkeringsytor mellan de nya huskropparna. Möjlighet finns även att skapa nya platser i anslutning till Norra Tvärgatan.

2.2. Nilssons trädgård

I de angränsande fastigheterna Svedala 29:1 och Svedala 29:2 pågår också projekt med förtätning av fastigheten. Fastigheterna som idag består av en möbelaffär och ett gatukök är tänkta att ersättas med ny bebyggelse i form av flerbostadshus. Inom planområdet planeras för 16 000 kvm BTA lägenheter och 1 000 kvm BTA handel/centrumverksamhet. Denna bebyggelse kommer påverka trafiksituationen för kvarteret Jasminen. Trafikutredning för dessa fastigheter görs av Tyréns och behandlas i separat utredning.

3. Trafikutredning

3.1. Samlad bedömning och förslag

Följande slutsatser dras av trafikutredningen.

- ▷ Genomförd trafikalstring visar att tillkommande biltrafik inte utgör mer än ett mycket litet tillskott till både lokala gator och övergripande vägnät
- ▷ Förslagen ny in/utfart på Östra Tvärgatan bedöms leda till viss överflyttning av trafikflöden, men inte ha någon större påverkan på dessa flöden
- ▷ (Ovanstående två punkter gäller för både Jasminen och Nilssons trädgård)
- ▷ Jasminen är anslutet till Svedalas cykelnät, men det saknas vissa gena och intuitiva kopplingar mot centrala Svedala och järnvägsstationen
- ▷ De flesta gatorna i området är anpassade till gångtrafik, även om vissa gångbanor har begränsad bredd
 - ▷ Tillgängligheten till övriga tätorten med gång och cykel är trots allt god, med tanke på att centrum och stationen nås inom 15 minuter
- ▷ Fyra skolor/förskolor nås inom 700 m gångväg, som i samtliga fall består av gångbanor/trottoarer och i regel hastighetssäkrade övergångsställen där bilvägar måste passeras
- ▷ Tillgänglighet till kollektivtrafik är mycket god för resor med linje 165 (Klågerup, Staffanstorp, Lund). Med linjen finns även möjlighet att resa till centrala Svedala och järnvägsstationen, med avgångar mot Malmö och Ystad
 - ▷ Handelsområdet öster om väg 108 kräver dock byte, vilket gör det otillgängligt för kollektivtrafikresenärer

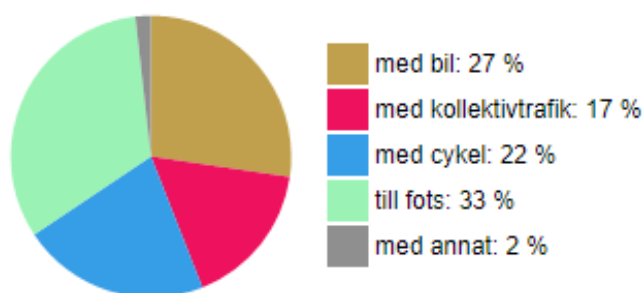
Följande förbättringsåtgärder föreslås för ökad tillgänglighet (se mer i kapitel 4):

- ▷ Cykelkopplingarna mot centrala Svedala och järnvägsstationen hade kunnat förbättras genom en genare koppling söderut via Johan Borgsgatan, som förbinder Norra Tvärgatan med Storgatan. Med tanke på de låga motorfordonsflödena på Johan Borgsgatan bedöms det inte behövas en cykelbana, utan andra åtgärder för ökad trafiksäkerhet bedöms tillräckliga (såsom översyn av korsningar och eventuellt reglering som cykelgata)
- ▷ Fler upphöjda korsningar längs Norra Tvärgatan skulle ge en trafiksäkrare och mer attraktiv miljö för gång och cykel
- ▷ Sänkt skyltad hastighet längs Bökebergsgatan där den passerar Naverlönnskolan från 40 till 30 km/h
- ▷ GC-kopplingen till det norra hållplatsläget på hållplats Ö Tvärgatan innebär troligen en viss begränsning eftersom resenärer måste passera en gångpassage över Hylltarpsvägen (skyltad hastighet 60 km/h). Möjligheterna att skapa en säkrare och genare passage över Hylltarpsvägen bör utredas vidare.

- ▷ En bättre kollektivtrafikkoppling till delarna öster om väg 108 vore önskvärd, men är svår att lösa då den givna anslutningen för alla regionbussar är Svedala station

3.2. Trafikalstring Jasminen

En trafikalstring har genomförts för den befintliga bebyggelsen i kvarteret Jasminen med stöd från Svedala kommun. I beräkningsmodellen har områdets och Svedalas förutsättningar förts in för att generera en skattad färdmedelsfördelning se Figur 3-1.



Figur 3-1. Skattad färdmedelsfördelning för bebyggelse i kvarteret Jasminen.

Det totala antalet resor per dygn i området beräknas idag till 685 resor/dygn, varav 185 resor med bil, vilket beräknas öka till 1 134 resor totalt, varav 307 resor med bil, se Tabell 3-1. Bilresandet motsvarar 226 fordon (ÅDT), en ökning med 90 fordon till följd av planerad förtätning.

Tabell 3-1. Resor / dygn fördelat per färdmedel för befintlig och planerad ny bebyggelse i kvarteret Jasminen

Antal resor per färdmedel och dygn	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Befintligt	185	115	149	223	12	685
Tillkommande	122	76	98	146	8	449
SUMMA	307	191	247	369	20	1 134

För dessa bilresor och fordon har antagits en fördelning på vägnätet baserad på resrelationer för boende i Svedala, enligt den resvaneundersökningen som Region Skåne genomförde 2018 (Region Skåne 2018), se Tabell 3-2.

Tabell 3-2. Den befintliga och tillkommande biltrafikens fördelning i vägnätet.

Riktning	Andel av trafiken	Antal fordon/dygn (befintlig)	Antal fordon/dygn (tillkommande)	SUMMA
108 söderut	10%	14	9	23
108 norrut	10%	14	9	23
E65 västerut	33%	45	30	75
E65 österut	3%	4	3	7
Hyltarpvägen västerut	6%	8	5	13
Internt inom tätorten	38%	52	34	86
Totalt	100%	136	90	226

Till detta ska läggas tillkommande trafik från Nilssons trädgårdar, beräknat till totalt 400 fordon/dygn. Nettotillskottet är dock endast 50 fordon/dygn, eftersom befintlig verksamhet inom fastigheten helt ersätts. Med tanke på nuvarande verksamhets upptagningsområde är det därför rimligt att tänka sig endast en liten ökning av trafiken internt inom tätorten, medan effekten på det övergripande vägnätet blir helt försumbar.

Totalt sett, för Nilssons trädgårdar och Jasminen, rör det sig om försumbara tillskott på det övergripande vägnätet.

3.3. In- och utfarter

I dagsläget finns en in- och utfart från Jasminen till det kringliggande vägnätet, vid korsningen Johan Borgsgatan - Norra Tvärgatan. I samband med nybyggnationen inom Jasminen planeras Johan Borgsgatan göras genomgående genom kvarteret och även ansluta till Östra Tvärgatan, mitt emot in/utfarten till Nilssons Trädgårdar, se Figur 3-2. Den nya in- och utfarten bedöms kunna innebära viss överflyttning av trafiken från Norra Tvärgatan till Östra Tvärgatan.

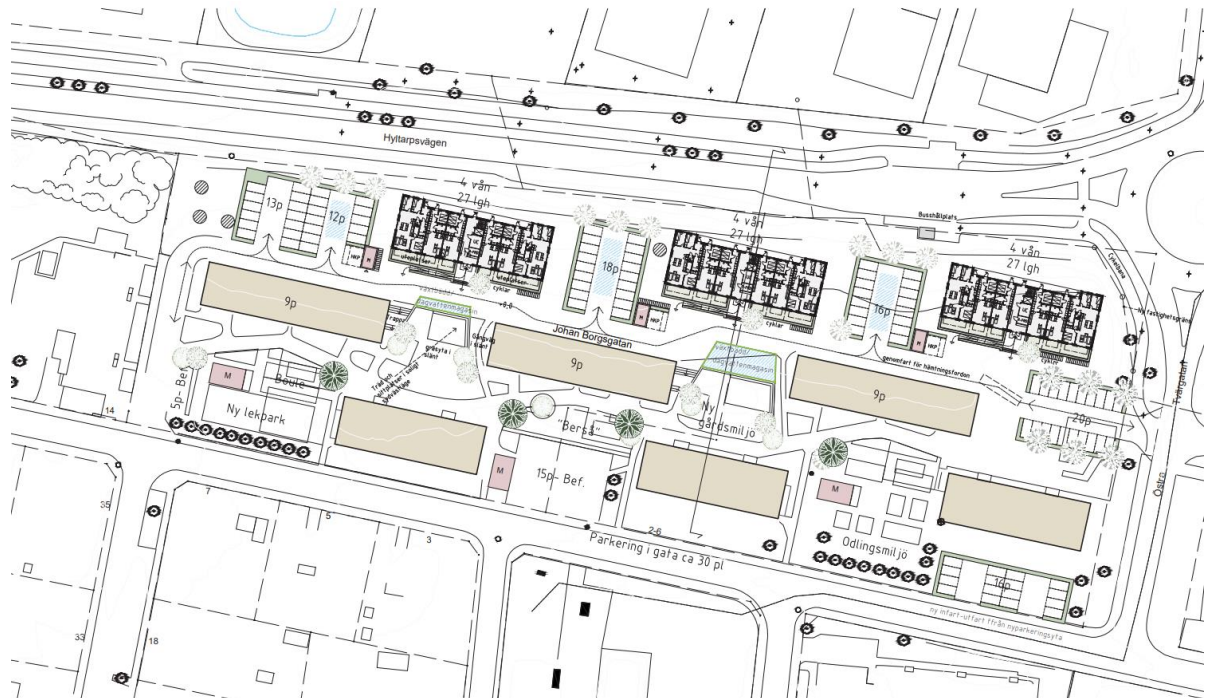
Baserat på fastighetens utformning och föreslagna lokalisering av parkeringsplatser i förhållande till in/utfarter beräknas en ökning av trafiken på Östra Tvärgatan till och från kvarteret Jasminen med omkring 100 fordon/dygn (+120 % jämfört med idag). Den minskning av trafiken till och från Nilssons trädgårdar (-50 fordon/dygn) som beräknas till följd av förändrad användning gör att nettoeffekten blir en ökning med 50 fordon/dygn. Uppmätt trafik på Östra Tvärgatan är 1 600 fordon/dygn (2019), vilket gör att planerad förtätning av kvarteret Jasminen, tillsammans med förändrad användning av Nilssons trädgårdar, ger en trafikökning med cirka 3 %.

Flödena på Norra Tvärgatan bedöms bli i princip oförändrade, på grund av att överflyttning av trafik från dagens in/utfart till ny in/utfart på Östra Tvärgatan motsvarar trafikökningen till följd av planerad förtätning.

Föreslagen in/utfart på Östra Tvärgatan bedöms därför lämplig sett till trafikflödena. Troli- gen har dessutom denna in/utfart liten påverkan på trafiken på Östra Tvärgatan, eftersom många resor skulle gått denna väg även utan denna utfart. En tillkommande in/utfart på Östra Tvärgatan skulle innebära att ett fåtal parkeringsplatser på västra sidan av Östra Tvärgatan skulle försvinna.

I projektet har frågan lyfts om föreslagen in/utfart ska lokaliseras tillsammans med utfarten från Nilssons trädgård och bilda en fyrvägs korsning, eller om utfarterna ska förskjutas rela- tivt varandra och därigenom bilda två trevägs korsningar. Det konstateras att det inte finns några tydliga riktlinjer på detta område. Enligt SKL (2009) är två trevägs korsningar, ur tra- fiksäkerhetssynpunkt, att föredra framför en fyrvägs korsning, men detta gäller primärt kors- ningar med större trafikmängder och ett inte obetydligt korsande flöde (i detta fall flödet över Östra Tvärgatan mellan de två in/utfarterna). För att nå en bra trafiklösning ska kors- ningarna då förskjutas minst 50 meter (för att undvika genande trafik), vilket inte ryms längs Östra Tvärgatan.

De avgörande faktorerna i sammanhanget är att hastigheten längs Östra Tvärgatan är låg (skyltad 40 km/h), liksom flödena på gatan och i in/utfarter till kv Jasminen respektive Nils- sons trädgårdar, samt att siktförhållandena är goda. Det gör att in/utfarternas lokalisering inte bedöms vara en kritisk fråga, utan primärt bör avgöras av lämplig lokalisering inom respektive kvarter.

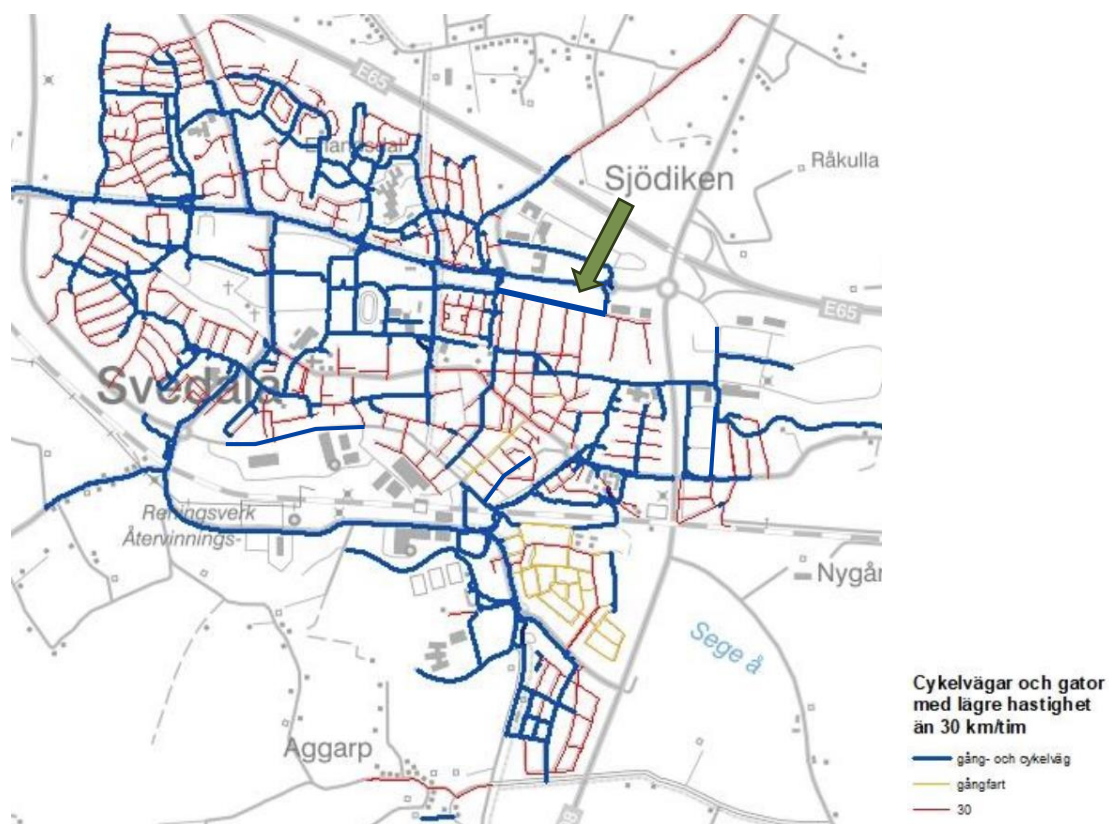


Figur 3-2. Översiktskarta över kvarteret Jasminen med tänkta in- och utfarter.

3.4. Gång- och cykelkopplingar

Kopplingar kring planområdet

Cykelinfrastrukturen kring kvarteret Jasminen kopplar till Svedalas cykelvägnät, men har trots detta vissa brister. Gång- och cykelbanan längs Norra Tvärgatan är bitvis smal, med risk för att parkerade bilar innebär öppnade dörrar över gång- och cykelbanan. Utmärkta, gena och intuitiva cykelkopplingar mot centrala Svedala och järnvägsstationen saknas öster om Pilgatan. Fordonsflödena på gatorna söder om Norra Tvärgatan är emellertid låga och dessa gator är skyltade med max 30 km/tim, se Figur 3-3.



Figur 3-3. Cykelvägar och gator med lägre hastighet än 30 km/h i Svedala tätort med kvarteret Jasminen markerad med grön pil. (Källa Svedala kommun, Gång- och cykelvägsplan 2021)

Kopplingar mellan planområdet och övriga tätorten

Den största barriären i området består av väg 108, där ingen passage finns för gång- och cykeltrafik i närheten av kvarteret Jasminen.

Cykelinfrastrukturen i Svedala består främst av breddade trottoarer med kombinerad gång- och cykeltrafik. Längs några större vägar och i parkområden finns friliggande kombinerade gång- och cykelvägar.

Generellt sett är de flesta gatorna i området kring Jasminen anpassade till gångtrafik. Skyltad hastighet är 40 km/h längs Norra Tvärgatan och på övriga gator är skyltad hastighet 30 km/h. Gångbanor finns på bägge sidor av vägen längs de flesta av vägarna i området. Vissa gångbanor har dock begränsad bredd.

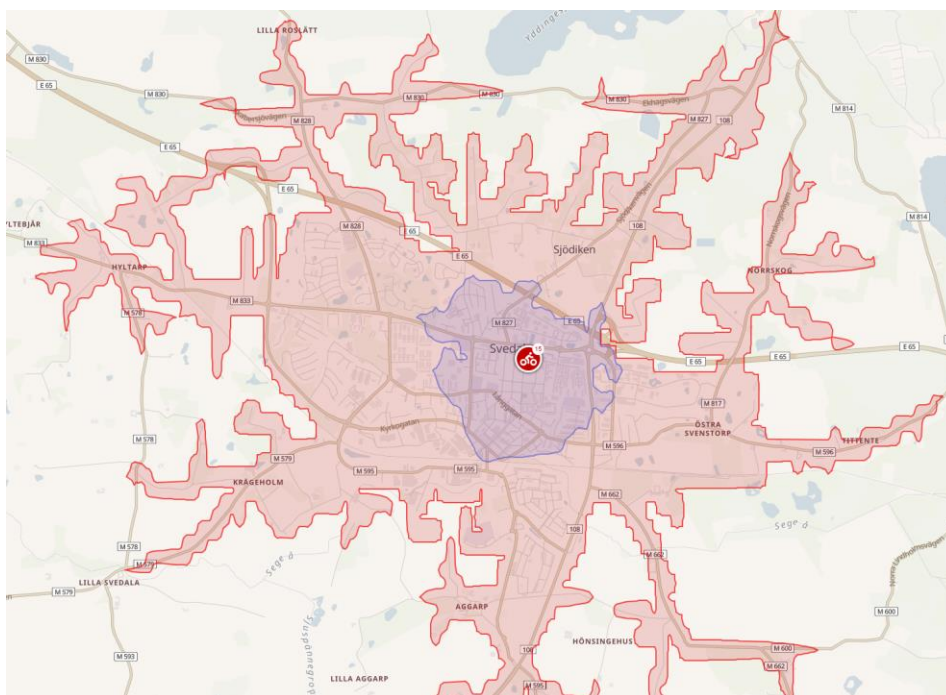
Cykelinfrastrukturen kring Jasminen är begränsad, och den cykelinfrastruktur som finns i dagsläget har en begränsad standard. Cykelvägen längs Norra Tvärgatan tar slut vid Sveagatan. Cykelkopplingarna i väst-östlig riktning kan förbättras genom att förlänga cykelvägen till att gå längs hela Norra Tvärgatan.



Figur 3-4. Exempel på typisk cykelinfrastruktur i Svedala. Kombinerad gång- och cykelväg på breddad trottoar

Avståndet från Jasminen till Svedala centrum är mindre än en kilometer. Inga större vägar behöver korsas för att nå centrum, och gångbana finns längs vägarna längs hela sträckan. Däremot finns ingen dedikerad cykelinfrastruktur mellan Jasminen och Svedala centrum.

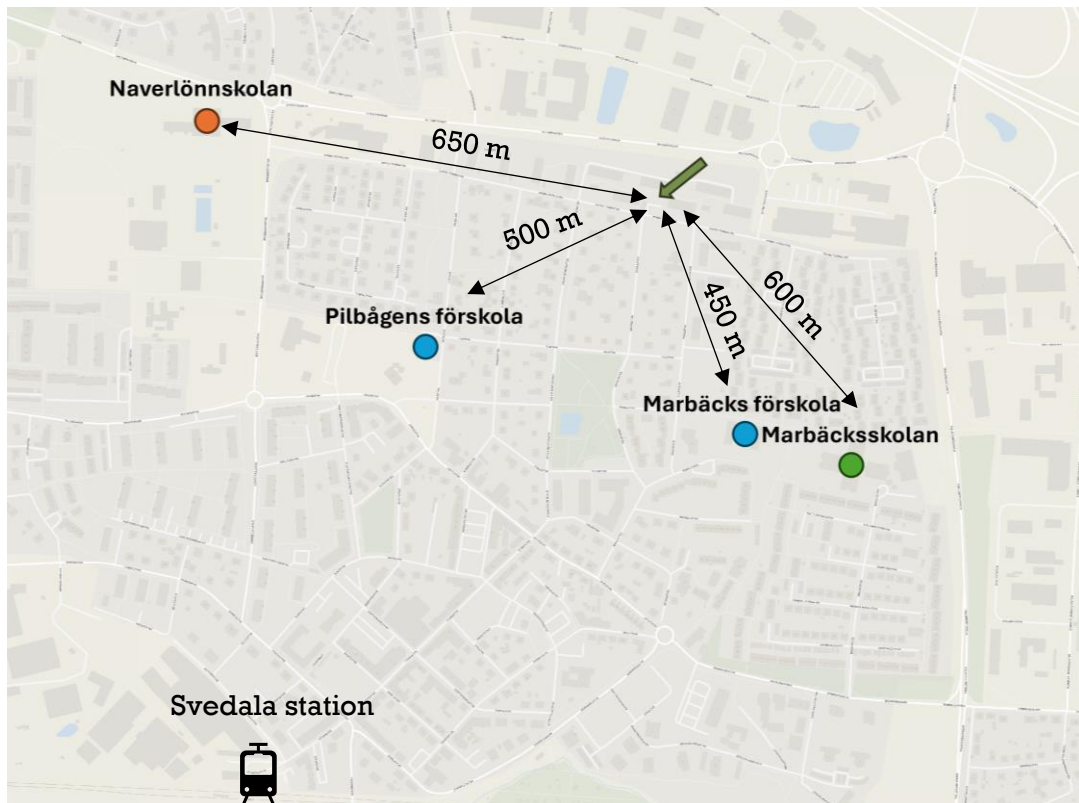
Tillgängligheten till övriga tätorten med gång och cykel får sägas vara god med tanke på att centrum och stationen nås på 15 minuter till fots och hela tätorten med närmaste omland nås på 15 minuter med cykel, se Figur 3-5.



Figur 3-5. Karta över Svedala med ytan av tätorten som kan nås inom 15 minuter till fots (markerat med blått) samt inom 15 minuter med cykel (markerat med rött) från Jasminen. (Källa Commute TimeMap)

Gång- och cykelvägar till skolor och förskolor

Den närmaste förskolan från kvarteret Jasminen är Marbäcks förskola. Den närmaste lågstadieskolan är Marbäcksskolan och den närmaste mellan- och högstadieskolan är Naverlönnskolan, se Figur 3-6.



Figur 3-6. Skolor i närheten av kvarteret Jasminen (markerat med grön pil), med gångavstånd.

Naverlönnskolan

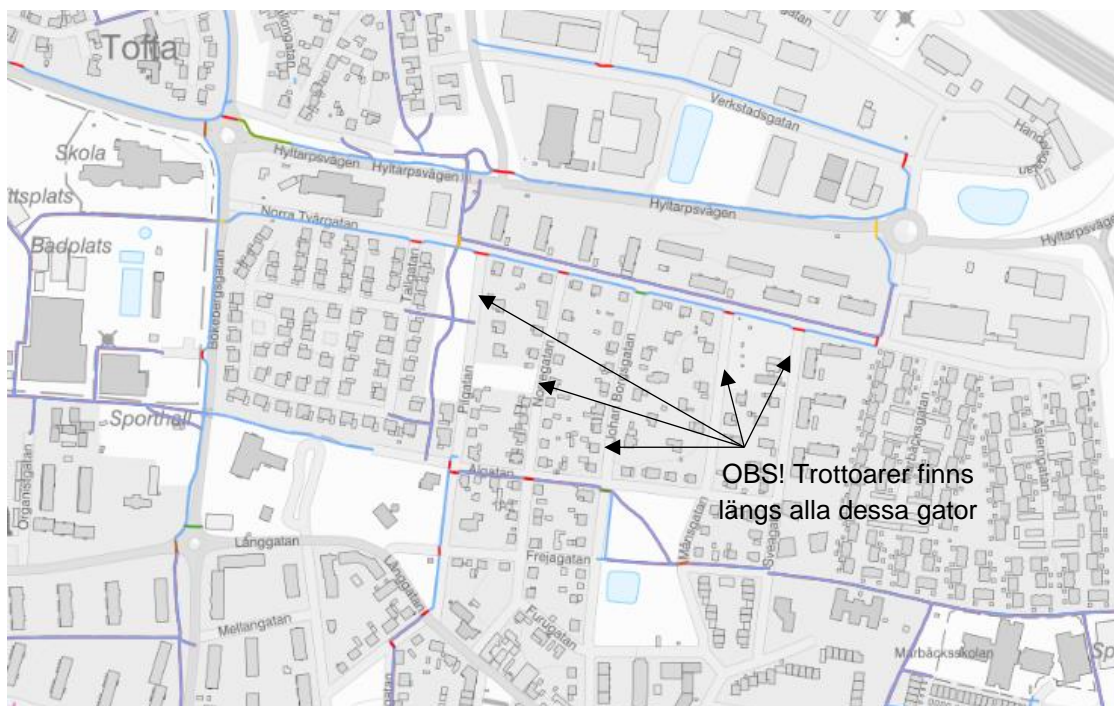
För att nå Naverlönnskolan behöver eleverna först gå längs Norra Tvärgatan. Norra Tvärgatan har en skyltad hastighet av 40 km/h och sammanhängande gång- och cykelbana finns på norra sidan av gatan fram till en hastighetssäkrad överfart till den södra sidan. Därefter måste eleverna korsa en lokalgata (Tallgatan) utan övergångsställe och Bökebergsgatan. Övergångsstället vid Bökebergsgatan är hastighetssäkrat, dock är den skyltade hastigheten 40 km/h och inte 30 km/h som den bör vara utanför skola, se Figur 3-7.

Pilbågens förskola

För att nå Pilbågens förskola behöver eleverna gå eller cykla längs Norra Tvärgatans norra sida fram till en hastighetssäkrad gång- och cykelöverfart för att sedan slutligen följa en separerad gång- och cykelväg resterande väg fram till skolan, se Figur 3-7.

Marbäcks förskola och Marbäcksskolan

För att nå Marbäcks förskola respektive Marbäcksskolan behöver eleverna gå längs Sveagatan där den skyltade hastigheten längs är 30 km/h. Gångbana finns på respektive sida av Sveagatan. Längs den västra sidan av gatan måste eleverna korsa bilvägen vid varje korsning, men längs den östra sidan är trottoaren sammanhängande förutom vid in- och utfarter till fastigheter. Övergångsstället över Sveagatan till skolorna är hastighetsäkrat. Sista delen för att nå Marbäcks förskola samt Marbäcksskolan är via en gemensam gång- och cykelväg i parkmiljö där ingen biltrafik förekommer, se Figur 3-7.



Figur 3-7. Gångvägnät runt Jasminen och närliggande skolor. Blå - gång- och cykelbana. Lila - upplyst gång- och cykelbana. Röd - gatupassage utan utmärkning. Grön - övergångsställe. Orange - cykelöverfart. Gul - cykelpassage. Källa: NVDB.

3.5. Tillgänglighet med kollektivtrafik

Inom 100 meter från kvarteret finns busshållplatsen Svedala Östra Tvärgatan. Från busshållplatsen går linje 165 som ger resmöjligheter till Lund, Staffanstorp och Klågerup. Under rusningstrafik har linje 165 en turtäthet motsvarande 30-minuters trafik. En gångstig har uppstått från kvarteret till busshållplatsen, se Figur 3-8. För att nå övriga busslinjer i Svedala (se Figur 3-9) har resenärerna ett längre gångavstånd på cirka 750 m till närmaste hållplats. Det medför att tillgängligheten till övriga tätorten med kollektivtrafik är god för resor till centrum och Svedala station men inte till övriga delar av tätorten. En bättre koppling till handelsområdet öster om väg 108 vore till exempel önskvärd.



Figur 3-8. Gångstig mellan kvarteret Jasminen och busshållplatsen Östra Tvärgatan



Figur 3-9. Busshållplatser (gult) och tågstationer (lila) i närheten av Jasminen. Kvarteret Jasminen inom rödstreckad ruta. Källa: <https://zonkarta.skanetrafiken.se/>

På 1,1 km avstånd från kvarteret finns Svedala station. Från Svedala station går Pågatåg med turtäthet motsvarande 30-minuters trafik. Med Pågatåg finns resmöjligheter till bland annat Malmö, Lund och Ystad. En jämförelse mellan restiderna finns i Tabell 3-3. Kollektivtrafiken är mest konkurrenskraftig för resor mot Lund och Malmö.

Tabell 3-3. Restid med kollektivtrafik respektive bil till de främsta målpunkterna (minuter). Gångtid till hållplats är inkluderat i restiderna.

Destination	Restid kollektivtrafik	Restid bil	Restidskvot koll/bil
Klågerup	15	10	1,5
Lund (C)	37	35	1,1
Malmö (Triangeln)	34	27	1,3
Staffanstorps	21	15	1,4

4. Åtgärdsförslag för förbättrad tillgänglighet

4.1. Gång och cykelkopplingar

Cykelkopplingarna nord-sydlig riktning från Jasminen hade kunnat förbättras genom att skapa en tydlig cykellänk längs Johan Borgsgatan, förbi Furugatan och till centrala Svedala. Genom att skapa en cykellänk längs Johan Borgsgatan skulle en gen koppling till centrum och Svedala station skapas för cykel. Det finns idag någon form av GC-bana längs Johan Borgsgatans östra sida från Norra Tvärgatan till Furugatan, men den är endast skyltad som GC-bana och markerad som cykelbana i nationella vägdatatabasen (NVDB) längs stadsparken, mellan Algatan och Frejagatan, se Figur 4-1.

Då motorfordonsflödena på gatan är låga (370 fordon/dygn) är det tveksamt om det behövs en cykelbana längs gatan för att skapa en tillräckligt säker cykelkoppling. Ett alternativ skulle istället kunna vara att se över och trafiksäkra korsningarna längs gatan och skylta gatan som en ”cykelgata”, vilket innebär följande:¹

- ▷ Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- ▷ Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- ▷ En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- ▷ En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- ▷ En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.
- ▷ Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.

Korsningarna Johan Borgsgatan - Algatan och Johan Borgsgatan - Lindgatan är redan upphöjda, medan korsningen med Furugatan inte är upphöjd eller markerad på något sätt och den bör därmed ses över ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Även Sveagatan bör ses över avseende möjligheten att skapa ett trafiksäkert stråk för cyklister, åtminstone mellan Norra Tvärgatan och GC-banan mot Marbäckskolan och Marbäcksskolan i höjd med Frejagatan, då den vidare kopplingen därifrån in mot centrum inte är lika gen och intuitiv som Johan Borgsgatan.

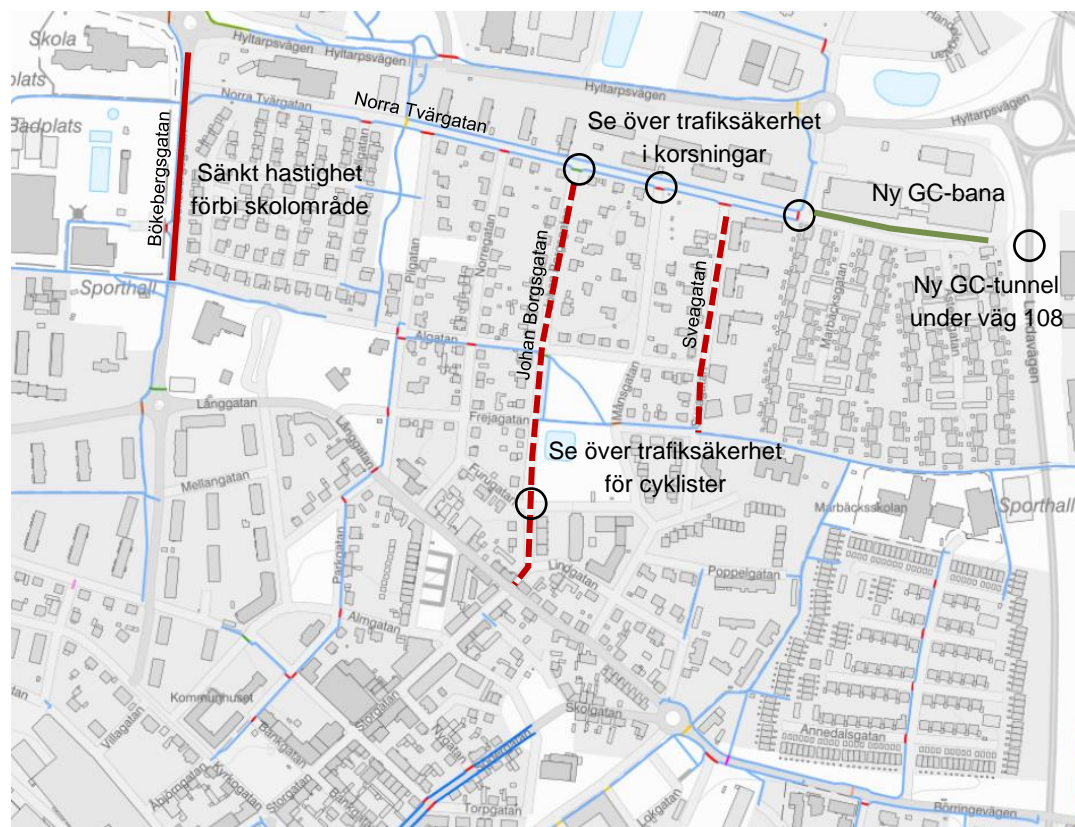
Den största barriären för gång och cykel i området är väg 108, öster om planområdet. Den enda passagen med gång- och cykelinfrastruktur över vägen är vid Marbäcksskolan. En ÅVS har gjorts för väg 108 (Trafikverket 2022) och bland annat landat i förslag om en ny gång-

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-cykelgata-och-gangfartsomrade/>

och cykeltunnel under väg 108 i höjd med Norra Tvärgatan. Även denna rapport ser en gång- och cykeltunnel som en bra gång- och cykelåtgärd att gå vidare med.

Längs Norra tvärgatan finns i dagsläget en korsning som är upphöjd: korsningen med Sveagatan. Om fler av korsningarna längs Norra Tvärgatan skulle upphöjas skulle en trafiksäkrare och mer attraktiv miljö skapas för gång och cykel. Förslag till korsningar med Norra Tvärgatan som skulle kunna höjas upp är korsningen med Månsgratan, Johan Borgsgatan samt Östra Tvärgatan. Förslaget att höja upp korsningen Norra Tvärgatan/Östra Tvärgatan föreslås även i trafikutredningen för Nilssons trädgård.

Längs Norra Tvärgatan söder om Nilssons trädgård finns i dagsläget enbart gångbana på södra sidan av gatan. I trafikutredningen för Nilssons trädgårdar föreslås att en kombinerad gång- och cykelbana anläggs på norra sidan om Norra Tvärgatan. Denna åtgärd skulle förbättra gång- och cykelkopplingar även för de boende i kvarteret Jasminen och är en åtgärd som rekommenderas även i denna utredning.



Figur 4-1. Karta över gångvägnet, med föreslagna och planerade åtgärder i närheten av Jasminen.

4.2. Säkra skolvägar

De viktigaste åtgärderna för att skapa säkra skolvägar mellan Jasminen och närliggande skolor är att sänka den skyltade hastigheten längs Bökebergsgatan samt genom att förlänga upphöjda trottoarer genom korsningar, se Figur 4-1.

4.3. Kollektivtrafik

Kvarteret Jasminens läge med hållplats för regionbuss inom 100 - 200 meter medför relativt bra förbindelser till Staffanstorp och Lund (hållplats Ö Tvärgatan). Kopplingen till det norra hållplatsläget är dock något begränsad eftersom resenärerna måste passera en gångpassage över Hyltarpsvägen, med skyltad hastighet 60 km/h, för att nå hållplatsläget. Denna passage kommer att hastighetssäkras (upphöjt övergångsställe) under 2025, vilket skapar en säkrare och genare passage över Hyltarpsvägen och till hållplatsläget för resor från Lund, mot Svedala station.

Från hållplats Ö Tvärgatan nås bland annat Lund, liksom centrala Svedala och Svedala station medan övriga delar av tätorten inte nås. En orsak till detta är att den givna anslutningen för alla inkommande regionbussar är Svedala station, vilket gör att olika delar av Svedala tätort endast kopplas samman genom byten vid Stortorget. Detta gör kollektivtrafiken till ett mindre användbart alternativ för resor inom orten.

Pågatågen utgör Svedalas mest högkvalitativa kollektivtrafik. Med Pågatågen kan de boende i Svedala nå bland annat centrala Malmö, Lund och Ystad med en konkurrenskraftig restidskvot gentemot bilen. Avståndet från kvarteret Jasminen till Svedala station är ca 1,1 km som för många är ett acceptabelt gångavstånd till spårburen kollektivtrafik. Men för att öka kollektivtrafikens konkurrensmöjlighet är det viktigt med bra förutsättningar för att cykla till stationen och fortsätta resan med tåg.

En viktig aspekt är att ha säkra cykelparkeringar med tillräcklig kapacitet vid stationen. Idag är cykelparkeringarna vid Svedala station av typen hjulhållande cykelparkering, utan väderskydd, vilket är en parkeringslösning av låg standard i synnerhet som det i regel även innebär alltför små cc-avstånd (< 60 cm). Nyligen har cykelparkeringen vid Svedala station byggts ut med varierande utformning i form av platser med ramlåsmöjlighet, väderskydd och lådcykelplatser, vid sidan av enklare hjulhållarställ. Ytterligare lika många nya cykelparkeringar tillkommer när den södra sidan av stationsområdet färdigställs under 2025.

En annan viktig aspekt för att förbättra cykelförutsättningarna till stationen är att skapa ett cykelnät med tydliga kopplingar mellan stationen och resten av tätorten. Idag finns en gång- och cykelbana från Norra Tvärgatan parallellt med Pilgatan, längs Pilgatan, Floragatan, Parkgatan och Åbjörngatan till Stortorget. Öster därom saknas utpekade cykelkopplingar i nord-sydlig riktning. En länk i vägnätet som hade kunnat bli en bra cykelkoppling om den anpassats med cykelinfrastruktur är Johan Borgsgatan, se sidan 14-15.

5. Parkeringsutredning

5.1. Samlad bedömning och förslag

Följande saker noteras kopplat till parkering av relevans för kvarteret Jasminen:

- ▷ En stor del av gatorna i närheten av Jasminen medger avgiftsfri parkering för bil (max 24 tim).
- ▷ Befintligt parkeringsutbud på kvartersmark i Jasminen och inom andra närbelägna fastigheter är relativt begränsat. Samtidigt rapporteras belägningsgraden på parkeringarna vara lägre än uthyrningen, vilket skulle kunna förklaras av att låga P-avgifter gör att vissa boende hyr parkering för att nyttja som privat gästparkering.
- ▷ Parkeringsregleringen i området som helhet gör det troligt att en del boende väljer att parkera på gatumark i stället för på kvartersmark. Regleringen av gatumarken försvårar även för en mer marknadsmässig prissättning av parkering på kvartersmark, en situation som troligen gäller även för andra bostadskvarter i Svedala, med bristande kostnadstäckning för garage och annan parkering på kvartersmark som följd.
- ▷ Vad gäller den upplevt problematiska parkeringssituationen på gatumark bedöms detta (baserat på kommunens inventering) i viss mån vara giltigt för Sveagatan och Norra Tvärgatan, där närheten till en högre koncentration av bostäder i kombination med ore-glerad parkering på gatumark gör det sannolikt att parkeringsefterfrågan till viss del spiller över på gatumarken där parkering är tillåten.

Följande förslag ges för hantering av parkering, inom kvarteret Jasminen och på närbelägen gatumark:

- ▷ Parkeringstalen för planerad ny bebyggelse i kvarteret Jasminen bör sättas lägre än utgångsläget i förslaget till parkeringsstrategi. Detta för att inte bidra till ett överutbud av parkering, vilket bland annat driver upp boendekostnader och leder till subventionering av parkering.
- ▷ Som ett utgångsläge föreslås i genomsnitt 1,0 bilplatser per lägenhet (inkl. besök), men ett lägre parkeringstal rekommenderas i kombination med genomförande av åtgärder för att minska efterfrågan på parkering och förbättrade möjligheter att resa med andra färd-sätt. I genomsnitt 0,7 bilplatser per lägenhet (inkl. besök) bedöms vara en rimlig nivå, i kombination med ett åtgärds paket för minskad parkeringsefterfrågan. För tillkommande bebyggelse beräknas en **tillkommande parkeringsefterfrågan på 60 bpl** (en siffra som kan komma att behöva justeras beroende på slutlig lägenhetsfördelning, se sid. 23). **Den samlade efterfrågan på bilparkering för hela kv Jasminen uppgår då till 132 bpl (för både befintlig och tillkommande bebyggelse).**

- ▷ Cykelparkering bedöms rimligt att lösa i linje med förslaget till parkeringsstrategi, vilket innebär att **153 cykelplatser bör tillskapas för tillkommande bebyggelse**. Befintligt utbud bör inventeras avseende antal och utformning.
- ▷ Parkering på gatumark bör regleras för att primärt hänvisa långtidsparkering till kvartersmark, antingen med en mer begränsande tidsreglering (exempelvis max 2 timmar) eller med en mer flexibel avgiftsreglering som gör det mindre förmånligt för boende att parkera på gatan. Bedömningen, baserad på uppgifter från Svedalahem och kommunens inventering av gator i området, är att viss överspillning av parkeringsefterfrågan från kvartersmark till gatumark sker idag men att detta inte leder till betydande söktrafik.

5.2. Dagens parkeringssituation kring kvarteret Jasminen

Parkering finns idag inom Jasminen och på närliggande gatumark. Parkeringen på kvartersmark består av parkeringsplatser i garage samt markparkering. Alla platser i kvarteret (72 stycken, varav 27 garageplatser) är uthyrda. Markparkering på kvartersmark kan hyras av de boende för 200 kr per månad. Garageplatserna kostar 400 - 500 kr per månad.

På gatorna i området gäller generellt avgiftsfri parkering 24 tim, i enlighet med trafikförordningen, förutom på nedanstående gatusträckningar där parkering är förbjuden, se Figur 5-1:

- ▷ Norra Tvärgatans södra sida, mellan Alsterngatan och Tallgatan
- ▷ Norra Tvärgatans båda sidor, mellan Östra Tvärgatan och Sveagatan
- ▷ Sveagatans västra sida
- ▷ Johan Borgsgatan från Norra Tvärgatan och 75 m söderut
- ▷ Östra Tvärgatans båda sidor, från Hyltarpsvägen och 60 m söderut

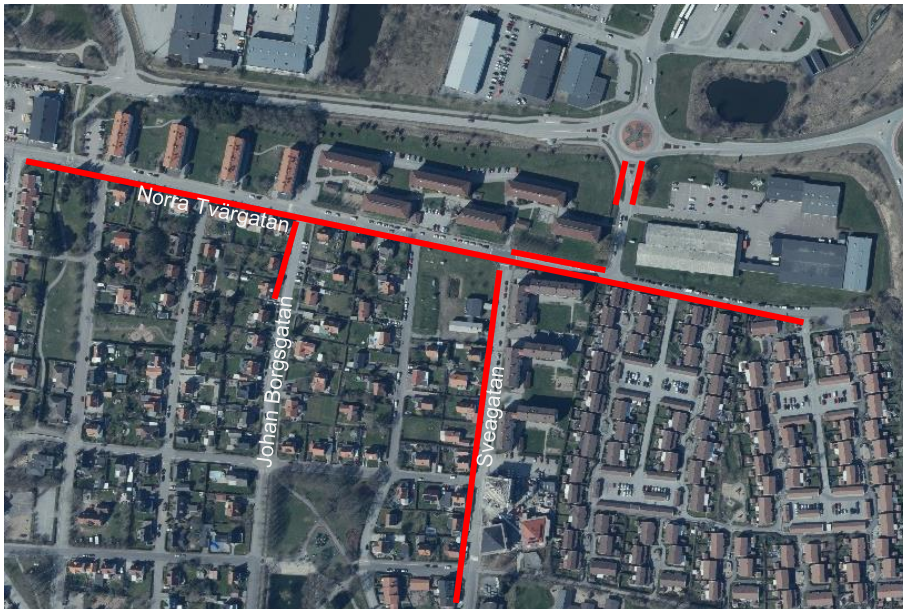
Idag finns 108 lägenheter inom kvarteret Jasminen samt 72 bilplatser, motsvarande ett parkeringstal på 0,67 bpl/lgh. Därutöver finns 5 bilplatser i kvarterets västra kant, reglerade till max 30 minuter och reserverade för besökare till en mindre butik på Johan Borgsgatan. Trots att alla platser är uthyrda är belägningsgraden relativt låg, enligt uppgifter från Svedalahem, vilket förklaras med att en del hyresgäster hyr parkering även om de inte själva har bil, som en privat besöksparkering vilket är möjligt för att P-avgiften är låg.²

För Svedalahems närliggande fastigheter Norra Tvärgatan 14 - 20 och Svea park på Sveagatan 12, är parkeringstalet runt 0,5 bpl/lgh respektive 0,7 bpl/lgh, vilket antas medföra att en del boende parkerar på gatumark (max 24 tim, avgiftsfritt).³

² Samtal 2024-06-25 med Cecilia Önnevik, VD Svedalahem, och Jörgen Grabo, Fastighetschef, Svedalahem.

³ Ibid.

Angående den upplevt problematiska parkeringssituationen på gatorna i området kring Jasminen är bedömningen, baserad på kommunens inventering och uppgifter från hyresvärden Svedalahem, att det vid vissa tider råder högre belägningsgrad framför allt på Sveagatan och Norra Tvärgatan, det vill säga de gator med högst koncentration av bostäder. Denna koncentration i kombination med oregerad parkering på gatumark och parkeringsavgifter på kvartersmark bidrar troligen till viss överspillning av parkeringsefterfrågan på gatumark. Eftersom belägningsgraden på närliggande gator med uteslutande villabebyggelse är låg bedöms detta inte bidra till betydande söktrafik, vilken skulle kunna orsaka framkomlighetsproblem eller bristande trafiksäkerhet.



Figur 5-1 Gatusträckningar med parkeringsförbud i rött.

För både befintliga fastigheter längs Norra Tvärgatan och Sveagatan bedöms därför gatumarksparkering till viss del användas av de boende och deras besökare, vilket innebär att bilinnehavet är högre än vad som motsvaras av parkeringsutbudet på kvartersmark.

Slutsatser baserade på ovan angivna uppgifter är att ett centralt problem med parkering i området är otillräcklig reglering av gatumarken, eftersom avgiftsfri parkering riskerar leda till överflyttning antingen på grund av begränsat parkeringsutbud eller höjda parkeringsavgifter på kvartersmark. Det försvårar således alla försök att antingen påverka bilinnehavet eller minska subventioneringen av parkering genom att ta ut P-avgifter på kvartersmark som skulle ge bättre kostnadstäckning.

Regleringen av gatorna i området (i princip Norra Tvärgatan med tvärgator) behöver samspela med utbud och reglering av parkering på kvartersmark, för att undvika både överspillning till allmän platsmark som kan bidra till en försämrad trafiksituation, samt försvårad kostnadstäckning för parkering på kvartersmark.

5.3. Lämpligt utrymme för parkering

Parkeringsstrategi (under framtagande)

Den parkeringsstrategi för Svedala kommun som är under framtagande (senaste versionen daterad 2022-03-03) föreslår i genomsnitt en bilplats per bostad i flerbostadshus (varav 0,9 bpl/lgh för boende och 0,1 bpl/lgh för besök), med förslag om följande differentiering på olika lägenhetsstorlekar (i samtliga fall ingår 0,1 bpl/lgh för besök):

- ▷ 1–2 rok 0,8 bpl/lgh
- ▷ 3 rok 1,1 bpl/lgh
- ▷ 4–5 rok 1,6 bpl/lgh

Detta baseras på ett kommungenomsnitt om 520 bilar per 1 000 invånare och 1,7 boende per lägenhet, samt 0,1 bilplatser per lägenhet för besökare. I en zon inom cirka 1 000 m från Svedala station (väster om väg 108, söder om Hyltarpsvägen) föreslås fastighetsägare kunna sänka parkeringstalet från 0,9 till 0,7 bpl/lgh, för boende, till följd av mycket god kollektivtrafiktillgänglighet. Totalt föreslås därför ett P-tal om 0,8 bpl/lgh i denna zon.

För cykelparkering utgår förslagen från antagande om 1 cykel per boende och antagen boendetäthet (besöksparkering antas lösa sig genom samnyttjande med boende), vilket resulterar i ett genomsnitt på 2 cykelplatser per lägenhet:

- ▷ 1 rok 1 cpl/lgh
- ▷ 2 rok 1,5 cpl/lgh
- ▷ 3 rok 2 cpl/lgh
- ▷ 4–5 rok 3 cpl/lgh

Resvaneundersökning Skåne 2018

Enligt den resvaneundersökning som genomfördes i Skåne 2018 har 13 % av hushållen i Svedala och Sjödiken ingen bil.⁴ Det innebär i genomsnitt 0,9 bilar per hushåll, vilket ligger i linje med det genomsnittliga parkeringstal som föreslagits i parkeringsstrategin.

⁴ Region Skåne, 2018. Så reser vi i Skåne. Resvaneundersökningen 2018.

Antal boende per lägenhet

SCB:s statistik över antal boende per hushåll i olika lägenhetsstorlekar i Svedala kommun kan sammanfattas enligt följande (genomsnitt för hyresrätter och bostadsrätter):⁵

▷ 1-2 rok	1,3 personer/hushåll
▷ 3 rok	1,9 personer/hushåll
▷ 4 rok	2,6 personer/hushåll
▷ 5 rok	3,2 personer/hushåll

Det genomsnittliga antalet boende per lägenhet i Svedala kommun är 1,7 personer, vilket ger ett genomsnitt på 0,86 bilar per lägenhet, baserat på kommungenomsnittet om 520 bilar per 1 000 invånare. Antalet bilar per lägenhet, differentierat per lägenhetsstorlek, stämmer väl med vad som föreslås i parkeringsstrategin.

Parkerings efterfrågan i andra delar av Svedala

Enligt uppgifter från Svedalahem har efterfrågan på parkering minskat under senare år och i flera anläggningar byggda under 2000-talet har man vakanser, trots relativt låga parkeringstal.⁶ Detta gäller exempelvis i Segestrandsområdet, där uthyrningen motsvarar omkring 0,6 bpl/lgh, och i kvarteret Svanen, där garaget har 0,7 bpl/lgh men endast är till cirka 2/3 uthyrt (vilket kan omräknas till en efterfrågan motsvarande 0,5 bpl/lgh). Detta trots att avgiftsnivåerna är låga. Konsekvensen är att parkering subventioneras av hushåll utan bil, samt att andra färdmedel och tjänster, såsom kollektivtrafik och bilpool, blir mindre konkurrenskraftiga.

5.4. Diskussion

Parkeringsstrategin (under framtagande) noterar att övergripande mål för trafikens och trafiksystemets utveckling saknas i kommunen och föreslår ökat kollektivtrafikresande och cykelresande som del av en lämplig målbild. Ökad cykling gynnas rimligen bäst av en kombination av förbättrad cykelparkering (utbud, utformning och lokalisering) och förbättrad cykelinfrastruktur. Ökat kollektivtrafikresande uppnås dels genom goda förutsättningar att resa kollektivt, vilket strategin tar som utgångspunkt, dels genom att planera parkering för att boende ska kunna lämna bilen hemma och istället välja kollektiva färdmedel för exempelvis arbetsresor, dels genom att planera nya bostäder i kollektivtrafikhärläge med god tillgång till service och handel, med lägre parkeringstal.

⁵ SCB, 2024-10-30. Antal hushåll och genomsnittligt antal personer per hushåll efter region, boendeform, lägenhetstyp, tabellinnehåll och år.

⁶ Samtal 2024-06-25 med Cecilia Örnevik, VD Svedalahem, och Jörgen Grabo, Fastighetschef, Svedalahem.

För att kollektivtrafik ska utgöra ett attraktivt alternativ till bil krävs, utöver välplanerade linjenät och konkurrenskraftiga restider, att reskostnaden med kollektivtrafik inte är högre än reskostnaden med bil. Privat ägande av bil innebär en kostnadsmodell med höga fasta kostnader (däribland parkering vid bostaden, om den är avgiftsbelagd) och låga löpande kostnader för bilresande. Eftersom höga minimital för parkering i regel innebär att parkering subventioneras innebär det att ju högre bilinnehav man planerar för, desto svårare blir det för kollektivtrafiken att utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ kostnadsmässigt.

Parkeringsstrategins förslag till parkeringstal utgår från ett kommungenomsnitt för att bedöma bilinnehavet i alla delar av kommunen och använder detta som utgångspunkt för ett minimital för parkering. Ett minimital som är betydligt högre än uthyrningsgraden för parkering i flera andra befintliga områden i Svedala tätort. Ett genomsnittligt värde innebär att det finns en variation både uppåt och nedåt, vilket i sin tur betyder att om man använder genomsnittet som ett minimital så kommer det inte att ta hänsyn till den del av variationen som är lägre än genomsnittet. Resultatet blir då att föreslagna parkeringstal innebär en planering för ett högre genomsnitt än idag och därmed ett ökat bilinnehav. Detta torde inte ligga i linje med kommunens planeringsinriktning och riskerar försvåra för uppfyllandet av strategins förslag till övergripande mål.

Denna utredning föreslår därför att ny bebyggelse planeras för ett lägre bilparkeringstal än de föreslagna minimitalen i parkeringsstrategin och att detta åstadkoms genom att en del av parkeringsplatserna ersätts av ett paket med mobilitetsåtgärder.

5.5. Rekommendationer

Parkering för tillkommande bostäder i kvarteret Jasminen

Bilparkering

På grund av möjligheten att dagens boende i kvarteret Jasminen och närliggande områden i viss utsträckning parkerar på gatumark i stället för på kvartersmark, samt uppgiften att vissa hyr parkering även om de inte själva har bil, är det svårt att avgöra dagens parkeringsefterfrågan utifrån uthyrningsgraden på parkering. Däremot står det klart att dagens avgiftsnivå för parkering på kvartersmark är för låg för att återge den faktiska kostnaden för tillhandahållandet av parkering. Det påverkar även förutsättningarna för andra färdssätt.

En framåtsyftande parkeringsplanering bör därför vila på ett mer begränsat parkeringsutbud på kvartersmark, för att bidra till en ökad betalningsvilja, vilket möjliggör ökade avgiftsuttag och minskad subventionering. Detta förutsätter i sin tur en reglering av parkering på allmän plats för att undvika överflyttning av parkerade bilar från kvartersmark. Ytterligare en viktig aspekt är att värna friyta på kvartersmark och prioritera denna framför parkering, samt att så långt möjligt undvika utfarter som korsar gång- och cykelbanor.

Ett rimligt utgångsläge för parkering bedöms ligga i nivå med vad som föreslås i parkeringsstrategin, det vill säga i genomsnitt 1 bilplats per lägenhet (inkl. besök):

- ▷ 1–2 rok 0,8 bpl/lgh
- ▷ 3 rok 1,1 bpl/lgh
- ▷ 4–5 rok 1,6 bpl/lgh

För att minska ytan för parkering inom fastigheten och för att bidra till ett ökat hållbart resande och minskade subventioner av parkering, rekommenderas att ett lägre parkeringstal tillämpas, i kombination med att ett paket med åtgärder genomförs:

- ▷ För det första bör avgiftsnivån för parkering på kvartersmark höjas, för att ge bättre kostnadstäckning för parkering och för att bättre motsvara den faktiska kostnaden för att tillhandahålla parkering.
- ▷ En avgiftshöjning på kvartersmark behöver motsvaras av en ändrad reglering på gatumark, som bidrar till att styra långtidsparkering till kvartersmark, såsom införande av avgift eller en tidsreglering.
- ▷ En bilpoolslösning med plats för uppemot 4 bilar (1 bil per 50 lägenheter) för att ge möjlighet att resa med bil vid enstaka tillfällen utan att själv behöva äga en bil. Inledningsvis är det lämpligt med 2 bilar på plats, med möjlighet att utöka poolen om uppföljning visar att efterfrågan motiverar detta. Bilpoolen ska säkerställas under minst 5 år så att de boende hinner prova på och skapa nya vanor.
- ▷ Väl utformad cykelparkering, med cykelplatser som har god utrymmesstandard (minst 60 cm cc-avstånd om hjulhallande cykelställ används), ramlåsmöjlighet och väderskydd för boendes cyklar, samt möjlighet att parkera och låsa fast även låd/lastcyklar.
- ▷ Tydlig information ges till befintliga och framtida hyresgäster om förutsättningarna att äga bil och parkera i kvarteret, liksom möjligheterna att resa med andra färdmedel, i synnerhet bilpool, cykel och kollektivtrafik. Information ges i samband med kontraktskrivning, inflytt och finns löpande tillgänglig genom eventuella nyhetsbrev och på fastighetsägarens hemsida.
- ▷ Uthyrning av parkering och användning av bil- och cykelplatser, liksom bilpoolen, följs upp årligen för att kunna tillhandahållas kommunen på begäran.

Om dessa åtgärder genomförs skapas goda förutsättningar för att minska bilinnehavet och bilresandet till en nivå som bättre motsvarar betalningsviljan och bidrar till bättre kostnadstäckning och mindre subventionering, samt ett mer hållbart resande.

En rimlig nivå på det reducerade parkeringstalet bedöms vara i genomsnitt 0,7 bilplatser per lägenhet (inkl. besök):

- ▷ 1–2 rok 0,5 bpl/lgh
- ▷ 3 rok 0,7 bpl/lgh
- ▷ 4–5 rok 0,9 bpl/lgh

Beräknad parkeringsefterfrågan för tillkommande bebyggelse inom kv Jasminen uppgår till mellan 57 och 60 bpl, beroende på om genomsnittet (0,7 bpl/lgh) eller specifika parkeringstal per lägenhetsstorlek och aktuell lägenhetsfördelning används. Slutlig parkeringsefterfrågan behöver avgöras i senare skede.

Cykelparkering

Föreslagna parkeringstal för cykel i parkeringsstrategin bedöms rimliga och skulle innebära krav på tillskapande av 153 nya cykelplatser. Hur utbudet ser ut för befintlig bebyggelse är okänt, men såväl antalet som utformning och lokalisering bör troligen ses över för att säkerställa en attraktiv cykellösning.

Precis som för bil kan parkeringstalen för cykel sägas utgöra en planering för fler cyklar. I den senaste resvaneundersökningen svarade 72 % av de boende i Svedala och Sjödiken att de alltid har tillgång till cykel, medan ytterligare 14 % svarade att de för det mesta eller ibland har tillgång till cykel. Att planera för en cykelplats per boende gör alltså plats för fler att ha en egen cykel än vad som idag i genomsnitt är fallet. Till skillnad mot bil är det dock helt i linje med både övergripande nationella och regionala mål, liksom föreslagna kommunala planeringsinriktningar, att stimulera och göra det enklare och mer attraktivt att resa med cykel.

Parkeringsreglering på gatumark

Denna utredning har till särskild uppgift att studera den upplevda parkeringsproblematiken på gatumark i området kring Jasminen. Någon tydligare definierad problembild än att det stundtals förekommer relativt hög beläggning längs vissa gator med tillåten parkering har ej gått att finna. Enligt uppgift använder troligen en del av de boende i området, i synnerhet i flerbostadshus, gatumarken för parkering, liksom besökare till boende i området.

De fundamentala principerna för all parkering på gatumark, liksom parkering generellt, är:

- ▷ att parkering inte ska tillåtas på platser där parkerade bilar på ett eller annat sätt stör den rörliga trafiken eller bidrar till försämrad trafiksäkerhet, eller i en omfattning som inte ligger i linje med önskad trafikutveckling, samt
- ▷ att där parkering är lämplig (både placering och omfattning) så ska den regleras på ett sådant sätt att lägsta möjliga avgift tas ut som ger viss ledig kapacitet för att säkerställa hög tillgänglighet och undvika söktrafik.⁷ Alternativt kan ”lägsta möjliga avgift” bytas ut mot ”minst restriktiva reglering”.

Till detta kan läggas att regleringen på gatumark inte ska underminera möjligheten att ta betalt för parkering på kvartersmark, genom möjligheten att undkomma att betala för parkering genom att parkera billigare (eller gratis) på gatan istället för på kvartersmark.

⁷ En översättning av ett av Donald Shoups (2005) tre maxim för parkeringsplanering.

I det aktuella området bedöms det inte finnas något problem med hög beläggning som skulle kunna leda till söktrafik och bristande framkomlighet eller trafiksäkerhet. Det finns få målpunkter för andra än boende i området, vilket inte motiverar reglering för att öka omsättningen på platserna. Däremot bidrar den oreglerade parkeringen på gatumark till överspillning av parkeringsefterfrågan från kvartersmark, vilket försvårar dels att bedöma storleken på boende parkeringsefterfrågan i området, dels att försöka påverka denna med hjälp av prisättning (vilket också diskuterats ovan).

Slutsatsen är därför att gatumarksparkering i området behöver regleras för att styra långtidsparkering till kvartersmark. Det kan göras genom en tidsreglering som möjliggör besök men som inte är attraktiv för långtidsparkering. Om en mer flexibel reglering, som medger både kort- och långtidsparkering, önskas bör parkeringen istället avgiftsregleras.

Att reglera gatumarken är en åtgärd som ligger i linje med både parkeringsstrategins förslag om att reglera parkering för önskad utveckling och att planera parkering på ett sätt som gynnar kollektivtrafikresande. Det är också en nödvändig förutsättning för att kunna ta betalt för parkering på kvartersmark för att minimera subventioner från hushåll som inte äger bil.

6. Källförteckning

Region Skåne (2018). Så reser vi i Skåne. Resvaneundersökningen 2018.

Shoup, D. (2011). The High Cost of Free Parking. Routledge.

SKL (2009). Åtgärds katalog för säker trafik i tätort. <https://skr.se/download/18.5627773817e39e979ef9abdd/1643023708566/7345-209-0.pdf>

Svedala kommun (2022-03-03). Parkeringsstrategi och parkeringsnormer.

Trafikverket (2022). Åtgärdsvalsstudie Väg 108, Trelleborg-Staffanstorp.



Trivector.se

