



Ystads kommun



STRATEGIER OCH RIKTLINJER FÖR PARKERING

STRATEGI

AKTIVERANDE - VAD VI VILL UPPNÅ

PROGRAM	Är vägledande och beskriver önskvärd utveckling av verksamheten.
STRATEGI	Utgör grund för prioritering och beskriver hur kommunen ska uppnå uppsatta mål inom ett område.
PLAN	Konkreta mål och åtgärder och svarar på vad, vem, när och hur.

NORMERANDE - HUR VI SKA TÄNKA OCH GÖRA

FÖRHÅLLNINGSSÄTT	Vägleder och klargör Ystads kommuns övergripande syn och inställning till något.
RIKTLINJE	Säkerställer ett korrekt agerande och god kvalitet vid handläggning och utförande.
RUTIN	Anger hur en fråga ska hanteras eller hur ett uppdrag ska verkställas.

Medverkande:

Tekniska avdelningen har ansvarat för framtagandet med stöd från kommunens övriga verksamheter. Projektledare har varit Emma Holgersson.

Arbetsgrupp:

Representanter från Tekniska avdelningen, Stadsbyggnadsavdelningen och Fastighetsavdelningen.

Deltagande i workshops:

Ystads kommun: Arbetsgruppen samt representanter från Marknads- och näringslivsavdelningen, Turism, Avdelningen för hållbar utveckling, Social omsorg samt Kultur och utbildning.

Externa: Representanter från fastighetsägare i Ystad, centrumföreningen Ystad i Centrum, Räddningstjänsten.

Konsultstöd från Ramboll:

André Kingstedt, uppdragsledare

Filip Arnehed

Bild/foto: Ramboll om inget annat anges

Dokumentet gäller för:
Samtliga nämnder och
bolag

Gäller fr o m – t o m:
2021-02-18 - tills vidare

Fastställd av:
Kommunfullmäktige
2021-02-18 § 78

För revidering ansvarar:
Samhällsbyggnadsnämnden

Ärendenummer:
KS 2020/279
SAM 2019/102

INNEHÅLL

1.	INLEDNING.....	4
1.1	Process	4
1.2	Dokumentets status.....	4
2.	BAKGRUND OCH KUNSKAPSUNDERLAG.....	6
2.1	Parkeringsfakta	6
2.2	Parkering i Ystad i nuläget	10
2.3	Omvärldsfaktorer.....	17
2.4	Sammanfattning behov och utmaningar.....	20
3.	MÅL FÖR PARKERING I YSTADS KOMMUN.....	21
3.1	Mål	21
3.2	Uppföljning	22
4.	STRATEGIER	23
4.1	Övergripande förhållningssätt: Använd fyrstegsprincipen för parkering	23
4.2	Strategi: Prioritera rätt fordon på rätt plats	26
4.3	Strategi: Hållbar parkeringsplanering i plan- och byggprocessen	27
4.4	Strategi: Arbeta med avgifter och reglering	28
4.5	Strategi: Utveckla parkeringsinfrastrukturen.....	29
4.6	Strategi: Använd kommunikation som verktyg för måluppfyllelse.....	31
5.	RIKTLINJER FÖR PARKERING I PLAN- OCH BYGGLOVSPROCESSEN	33
5.1	Detaljplan respektive bygglov.....	33
5.2	Process för hantering av parkering.....	35
5.3	Steg 1: Utred och påverka efterfrågan på parkering.....	35
5.4	Steg 2: Optimera och effektivisera användningen av befintlig parkering	43
5.5	Steg 3: Tillskapa ny parkering	44
6.	LÄS MER	45

1. INLEDNING

Kommunens arbete med parkering är ett viktigt verktyg för att kunna nå uppsatta mål för bland annat tillgänglighet, miljö och klimat samt fysisk planering. I kommunens trafikstrategi som antogs 2019 pekas behovet ut av att ta fram en samlad policy och plan för parkering i kommunen. Även i kommunens cykelstrategi och cykelplan pekas parkering ut som ett viktigt område att arbeta vidare med.

Syftet med parkeringsöversynen, som denna strategi är en del av, är att ta ett samlat grepp kring parkeringen i kommunen. Parkeringsstrategin omfattar både cykel- och bilparkering på allmän platsmark (gatuparkering samt samlade parkeringar) och kommunal kvartersmark samt hantering av parkering i detaljplaner och bygglov.

I Ystads kommun pågår, och planeras det för, många exploateringsprojekt och ombyggnadsprojekt. I dessa projekt är parkering en viktig fråga att hantera. Olika ställningstaganden kring parkering behöver också ständigt göras i den löpande verksamheten utifrån tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och stadsmiljö för att möjliggöra och bibehålla Ystads kvalitet och attraktion. Genom parkeringsstrategin beskriver kommunen hur parkeringen kan hanteras och vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla kommunen i önskad riktning och nå Ystads kommuns uppsatta mål. Strategin tydliggör därmed kommunens ambition och mål för parkeringen samtidigt som den ger en samlad bild av nuläget och behov av åtgärder framöver.

1.1 Process

Arbetet med att ta fram parkeringsstrategin har drivits som en process i flera steg. Inledningsvis gjordes en nulägesanalys och insamling av kunskapsunderlag. Bland annat genomfördes en beläggningsstudie av bilparkering i Ystad med hjälp av drönare. Vidare arrangerades också workshops med interna och externa aktörer för att kunna identifiera utmaningar som parkeringsstrategin behövde behandla och för att skapa en gemensam förståelse för nuläge och problembild.

Med stöd i denna nulägesanalys och genomförda workshops har sedan mål och strategier för parkering i Ystads kommun arbetats fram. Tekniska avdelningen har ansvarat för framtagandet av parkeringsstrategin med stöd från kommunens övriga verksamheter. Externa representanter från fastighetsägare i Ystad, centrumföreningen Ystad i Centrum och Räddningstjänsten har också bidragit till processen genom deltagande i workshops.

1.2 Dokumentets status

Parkeringsstrategin har tagits fram med utgångspunkt i de mål och strategier som anges i kommunens trafikstrategi och kan därmed ses som underordnad trafikstrategin. Trafikstrategin är i sin tur underordnad kommunens översiktsplan, se figur 1. Parkeringsstrategin tar liksom trafikstrategin sikte på år 2030. Utifrån parkeringsstrategin kommer kommunen att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder vad gäller parkering, en parkeringsplan. Som ett stöd till fastighetsägare har kommunen även tagit fram dokumentet ”Tips och råd för dig som ska ordna parkering”.



Figur 1. Parkeringsstrategins förhållande till andra kommunala styrdokument.

2. BAKGRUND OCH KUNSKAPSUNDERLAG

2.1 Parkeringsfakta

För att kunna arbeta med parkering på ett strategiskt sätt och styra arbetet i riktning mot målen är det viktigt att ha tillgång till kunskap om hur efterfrågan på parkering uppstår, hur parkering påverkar både staden och människors val av färdmedel och slutligen vilka juridiska ramar som finns. I kommande avsnitt utvecklas detta med hänvisningar till ytterligare kunskapsunderlag.

Varför behövs parkering?

Efterfrågan på parkering föds ur människors behov av tillgänglighet till sådant som arbete, service och sociala aktiviteter och som i sin tur genererar resor. Beroende på vilket transportmedel som väljs för resan kan då efterfrågan på parkering uppstå. Parkering kan alltså ses som en del i att säkerställa tillgänglighet i samhället. Samtidigt går efterfrågan och användningen av parkering att påverka i flera steg, från att resor överhuvudtaget uppstår till hur man väljer att parkera. Det är alltså viktigt att se parkering som en efterfrågan, det vill säga något som går att påverka, inte ett grundläggande behov.



Figur 2. Schematisk beskrivning av hur efterfrågan på parkering uppstår.

Beroende på syftet med resan kan parkeringen delas in i olika typer av parkering med delvis olika syften och förutsättningar.

Besöksparkering vid allmänna besöksmål såsom handel, offentlig service, fritidsanläggningar och naturområden är ofta viktigt för tillgängligheten till verksamheterna. Eftersom besökare ofta parkerar kortare tider än boende och arbetstagare kan tidsreglering gynna besöksparkering vad gäller bilparkering. Besöksparkering med hög omsättning på parkörer innebär samtidigt mycket trafik till och från platserna. Lokaliseringen, tillräckligt nära målpunkterna och samtidigt på en plats som tål trafiken, blir då viktig.

Arbetsplatsparkering tillgodoser arbetstagares efterfrågan av parkering vid arbetsplatsen och också efterfrågan på platser för eventuella tjänstefordon. Tillgång till parkering vid arbetsplatsen (för bil eller cykel) kan vara en förutsättning för att vissa ska kunna ta sig till jobbet och kan därför också vara en viktig del för att arbetsgivare ska kunna rekrytera rätt personer. Samtidigt kan tillgången till parkering vid arbetsplatsen också påverka hur man väljer att resa dit. I framförallt de centrala delarna av städer finns det ofta en konflikt mellan arbetsplatsparkering och besöksparkering, där arbetsplatsparkeringen riskerar att tränga undan besöksparkering vilket kan missgynna centrumutvecklingen.

Pendlarparkering kan ses som en typ av arbetsplatsparkering men som förläggs i anslutning till kollektivtrafiken istället för vid arbetsplatsen. Pendlarparkering som möjliggör smidiga byten från bil eller cykel till kollektivtrafik kan bidra till att fler väljer kollektivtrafik i kombination med cykel eller bil istället för bil hela resan.

Boendeparkering avser förvaringen av bilen eller cykeln vid den egna bostaden. Detta ses av många som en rättighet och betalningsviljan är därför låg fastän kostnaderna för att ordna boendeparkering ibland är

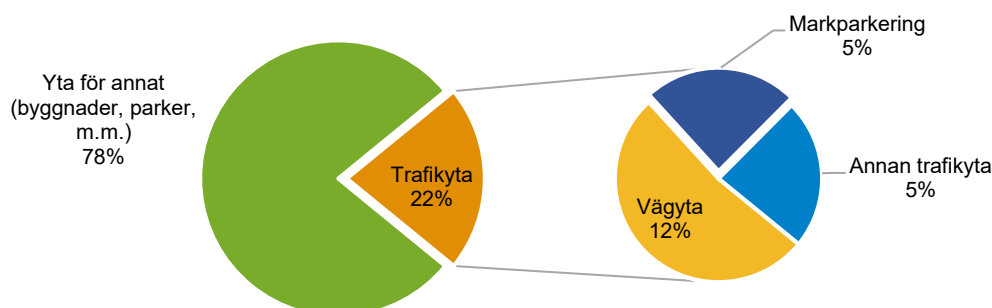
stora. För de som äger bil är boendeparkering och möjligheten att lämna bilen hemma hela dagen och även längre än så en förutsättning för att kunna välja andra färdssätt till arbetet.

Angöring är viktig att skilja från **parkering**. Att stanna för att lasta eller lossa gods eller släppa av eller på en passagerare är inte att parkera utan ses som angöring. Vanligen kan det ställas lägre eller åtminstone andra krav på utformningen av ytor för angöring jämfört med ytor för parkering. Därför är det viktigt att fundera på om det är parkering eller angöring som behövs för en specifik verksamhet.

Parkerings ytbehov

Samtidigt som parkering till viss del kan ses som en förutsättning för tillgänglighet finns det många utmaningar kopplade till parkering, särskilt gällande bilparkering. En av de stora utmaningarna är markanvändning och det faktum att parkering tar upp mycket yta i våra städer. En bilparkeringsplats tar i genomsnitt upp 25-30 m² och sammantaget upptas cirka 5 % av ytan i svenska städer av öppen parkeringsyta (markparkering). Detta är en fjärdedel av den totala ytan för trafik i städerna, se figur 3. År 1940 var andelen parkeringsyta i svenska städer under 1 %. Samtidigt som andelen parkeringsyta har ökat har även städerna glesats ut och den totala ytan per invånare i städerna ökat. Den ökade parkeringsytan kan ses som en del i en utglesning av städer som driver ökad bilanvändning och därmed ytterligare ökat parkeringsbehov. Eftersom en bil i snitt står parkerad 23 timmar per dygn finns det möjligheter att effektivisera markanvändningen genom mer effektiv användning av fordonsflottan.

Markanvändning i svenska städer



Figur 3. Markanvändning i Lund 2010 (Karlsson, 2011). En motsvarande studie har gjorts för Borås med liknande slutsatser (Persson, 2014). I "annan trafikyta" ingår bland annat järnvägar och säkerhetszoner runt vägar.

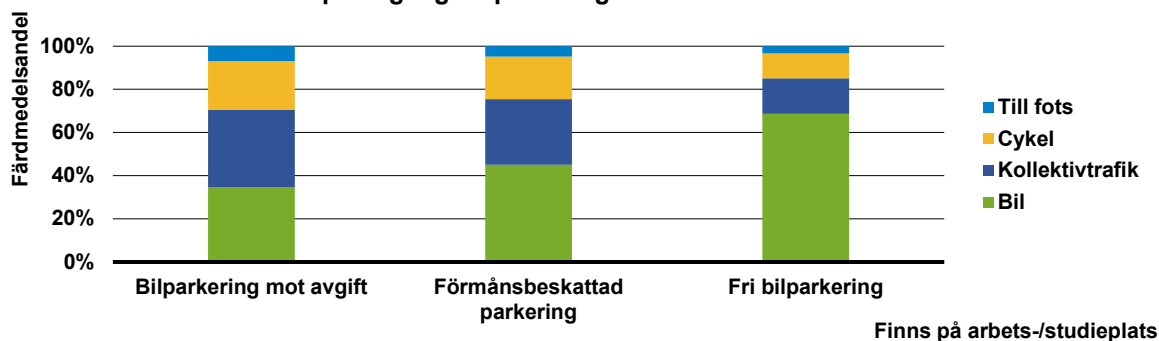
Parkering som styrmedel

Efterfrågan på parkering går att påverka men tillgången till parkering kan också påverka hur människor väljer att resa. Utbudet av parkering påverkar alltså efterfrågan. Det finns flera undersökningar och studier som visar att gratis och lättillgänglig parkering leder till att fler väljer att köra bil och att efterfrågan på parkering därmed också blir högre¹. Gratis parkering kan alltså innebära att det skapas behov av mer parkering än om användarna av parkeringen behöver betala för den.

I figur 4 visas resultat från Region Skånes resvaneundersökning som gjordes i hela Skåne 2018 och som tyder på att det finns ett samband mellan tillgång till parkering och färdmedelsval.

¹ Till exempel (Roth, Hult, Hult, Vikengren, & Koucky, 2018), (Spacescape, 2018), (Spacescape, 2019), (Trafikverket, 2013), (Hamilton & Braun Thörn, 2013)

Färdmedelsandel beroende på tillgång till parkering



Figur 4. Färdmedelsval i förhållande till tillgång till parkering vid arbetsplatsen. Data från Region Skånes resvaneundersökning 2018.

Genom att arbeta med parkering målstyrt, det vill säga utgå från de övergripande uppsatta målen för sådant som färdmedelsandelar, finns det goda möjligheter att använda parkeringsreglering och parkeringspolitik som ett styrmedel för att minska biltrafiken och uppmuntra till ökad gång, cykling och resande med kollektivtrafik. De tre främsta komponenterna med direkt koppling till parkering som kommunen kan arbeta med för att påverka efterfrågan är **utbudet, prissättningen och tidsregleringen**.

När det gäller allmän parkering brukar det anges att prissättningen och utbudet bör anpassas så att en beläggningsgrad på 85 % eftersträvas². Med den beläggningsgraden finns det alltid plats för nya besökare så att söktrafiken minimeras, samtidigt som stadens yta utnyttjas effektivt. Vilken prisnivå och vilket utbud detta motsvarar varierar från plats till plats och också över tid. Även utbudet och prissättningen i privata parkeringsanläggningar påverkar efterfrågan på allmän parkering.

Parkering och handel

God tillgänglighet är en förutsättning för handeln och parkering har en viktig roll i att skapa god tillgänglighet. God tillgänglighet är dock inte alltid att likställa med gratis bilparkering i direkt anslutning till målpunkten. Det finns i vissa fall en övertro på bilparkeringens betydelse för handelns attraktivitet och omsättning, samtidigt som bilburna kunder ses som viktigare för omsättningen än övriga kunder. Flera studier visar dock att dessa etablerade bilder kan ifrågasättas.

Några slutsatser om sambandet mellan parkering och handel kan sammanfattas i följande punkter³:

- Parkering är oftast inte den primära faktorn för val av handelsplats. Istället är det utbudet av butiker, restauranger, kultur och så vidare som är avgörande.
- Bilfria stadsmiljöer kan öka handelns omsättning.
- En stor del av kunderna och besökarna i en stad tar sig dit på andra sätt än bil. Ju större stad desto lägre bilandel.
- Det tycks inte finnas något tydligt samband mellan färdmedelsval och hur mycket kunderna spenderar. Enskilda studier visar att bilburna kunder spenderar mer men besöker centrum mer sällan och då också besöker färre butiker än de kunder som använder andra färdmedel.
- Gratis bilparkering riskerar att missgynna handeln genom att platserna utnyttjas längre och därmed inte blir tillgängliga för nya kunder.

² Se bland annat (Hamilton & Braun Thörn, 2013) och (Region Skåne, 2019)

³ Se bland annat (Svensson & Hedström, 2010), (Hamilton & Braun Thörn, 2013), (Region Skåne, 2019), (Björke & Fondell, 2009) och (Grongstad, 2017)

Kostnader för bilparkering

Den totala kostnaden för en bilparkeringsplats består förutom av själva anläggningskostnaden också av kostnader för bland annat övervakning, underhåll och administration. Privata aktörer kan också antas vilja göra vinst på parkeringen. Att tvinga fram anläggning av parkering innebär också att mark låses för ett specifikt ändamål, trots att det kan finnas andra användningsområden för marken som hade varit mer önskvärda bland annat ur ett ekonomiskt perspektiv. Krav på parkering riskerar också att driva upp byggkostnaderna och därmed minska nybyggnationen av bostäder.

Det är väldigt sällan som intäkter via parkeringsavgifter täcker hela kostnaderna för parkering. De sammanlagda kostnaderna för en markparkering uppgår enligt en sammanställning som Malmö stad gjort till mellan 400 kr och 2 500 kr per månad. Kostnaderna för en parkeringsplats i garage eller p-hus varierar mellan 1 500 kr och 4 500 kr per månad (Malmö stad, 2018). Anläggningskostnaderna som dessa månadskostnader bygger på stämmer även överens med Ystad. Exempel från ett nyligen genomfört projekt, Oskarsgatans parkering, visade på en ungefärlig anläggningskostnad på 60 000 kr per markparkeringsplats.

Trots att de totala kostnaderna för en bilparkeringsplats är höga är avgiften för att hyra en parkeringsplats sällan över 1 000 kr per månad och i Ystad är den som högst 700 kr i kommunens garage. Det innebär att en stor del av kostnaden för bilparkering inte finansieras genom parkeringsavgiften utan istället subventioneras av kommunen med skattepengar. Även när det gäller boendeparkering i parkeringshus eller parkeringsgarage subventioneras vanligtvis stora delar av parkeringens kostnad via bostadens hyra, då betalningsviljan för parkering inte motsvarar den faktiska kostnaden. Detta innebär att även boende som inte har någon bil betalar för sina grannars parkeringsplatser.

PARKERINGSEKONOMI

Kostnader

Markupplåtelse
 Anläggning och byggnation
 Övervakning
 Drift och underhåll
 Administration
 (Vinst)

Intäkter

Avgifter
 Parkeringsköp
 Subventionering



Parkeringsjuridik

Juridiken kring parkering styrs främst av plan- och bygglagen (PBL) som reglerar ansvar för att ordna parkering och trafikförordningen (TrF) som innehåller bestämmelser om hur och var man får parkera. Utöver dessa lagar finns bestämmelser om bland annat parkeringsavgifter, felparkeringsavgifter och parkering för rörelsehindrade i andra lagar och förordningar.

Ansvar för parkering

Kommunen har det övergripande ansvaret för parkeringsplanering enligt plan- och bygglagen. Det innebär dock inte att en kommun är skyldig att anordna parkering.

Skyldighet att anordna parkering ligger i första hand på fastighetsägaren. Vid bygglov är det kommunens ansvar att se till att parkering ordnas ”i skälig utsträckning”. För att förenkla bedömningen av vad som är ”skälig utsträckning” tar många kommuner fram parkeringsnormer, parkeringsriktlinjer eller liknande som

används i bedömningen. Med hjälp av parkeringsriktlinjer kan en fastighetsägare också i ett tidigt skede beräkna parkeringsefterfrågan som behöver tillgodoses i ett bygglov eller i ett avtal. I kapitel 5 presenteras plan- och bygglagens krav vad gäller parkering och Ystads kommuns riktlinjer för hantering av parkering i plan- och bygglovsprocessen.

Reglering

Möjligheterna att reglera parkering beror på om parkeringen ligger på kvartersmark eller på allmän platsmark. Detaljplanen reglerar om det är allmän platsmark eller kvartersmark. På allmän platsmark, till exempel på gator och torg, är det kommunen som fattar beslut om reglering genom lokala trafikföreskrifter. På grund av likställighetsprincipen är det inte möjligt att reservera platser på allmän platsmark, utöver platser för personer med rörelsenedsättning och ändamålsplatser för till exempel lastning och lossning. Det är exempelvis inte möjligt att reservera parkering för elbilar eller bilpoolsbilar på allmän platsmark, vilket däremot är möjligt på kvartersmark.

Avgifter för parkering på allmän platsmark beslutas av kommunfullmäktige och får bara tas ut ”för trafikens ordnande”⁴. Detta innebär att det inte är möjligt att sätta avgifter för parkering på allmän plats i förhållande till parkeringsavgifter på kvartersmark. Det är inte heller tillåtet att ta ut parkeringsavgifter för att finansiera annan kommunal verksamhet.

På kvartersmark är det fastighetsägaren som beslutar om vilka regler som ska gälla. Trafikförordningens allmänna regler om parkering och kraven på utmärkning enligt vägmärkesförordningen gäller dock även på kvartersmark. Fastighetsägaren är fri att reservera platser för specifika användare eller fordon och kan också själv bestämma vilken avgift som ska tas ut för parkeringen. Förutsättningarna är lika oavsett om det är kommunen eller en privat aktör som är fastighetsägare till kvartersmark.

2.2 Parkering i Ystad i nuläget

Som underlag för arbetet med mål och strategier för parkering i Ystads kommun har en genomgång av nuvarande arbetssätt och en kartläggning av parkeringssituationen gjorts för Ystads kommun, med fokus på centrala Ystad.

Parkering i planprocessen

Ystads kommun har haft en parkeringsnorm för bilparkering som antogs av byggnadsnämnden 1992. Denna har dock inte tillämpats under de senaste åren utan bedömningar av efterfrågan på parkering i enskilda bygglov har gjorts från fall till fall. I vissa fall har parkeringstal angivits i planbeskrivningen till detaljplaner. Den tidigare parkeringsnormen ersätts av detta dokument.

En sammanställning av parkeringstal för bilparkering som har tillämpats i beviljade bygglov för bostäder i Ystads tätort 2017-2019 har gjorts som en del av nulägesanalysen. För flerbostadshus har parkeringstalet varierat mellan 0,6 och 1,6 bilplatser per lägenhet och för par- och radhus har parkeringstalet varierat mellan 1,1 och 1,7 bilplatser per bostad.

Under senare år har tillgång till bilpool tagits med i bedömningen av bilplatsbehov och kommunens krav på bilplatser har då sänkts med upp till 20 %. I de fall där det har varit svårt att lösa ny bilparkering i befintlig miljö, framförallt i centrum, har kommunen accepterat ett lägre p-tal eller att fastighetsägaren hänvisar hyresgäster till parkering på andra fastigheter. Bedömningen av möjligheterna att lösa efterfrågan på parkering på detta sätt har dock gjorts från fall till fall.

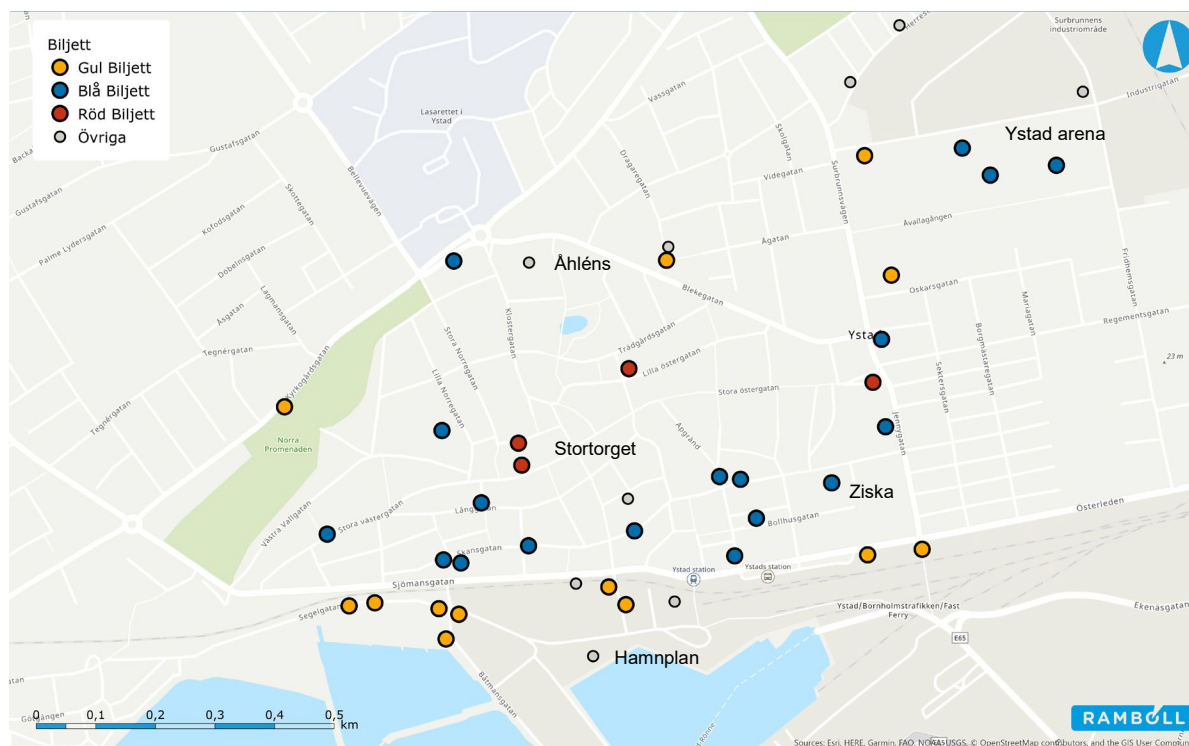
⁴ Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.

Bilparkering i Ystad centrum

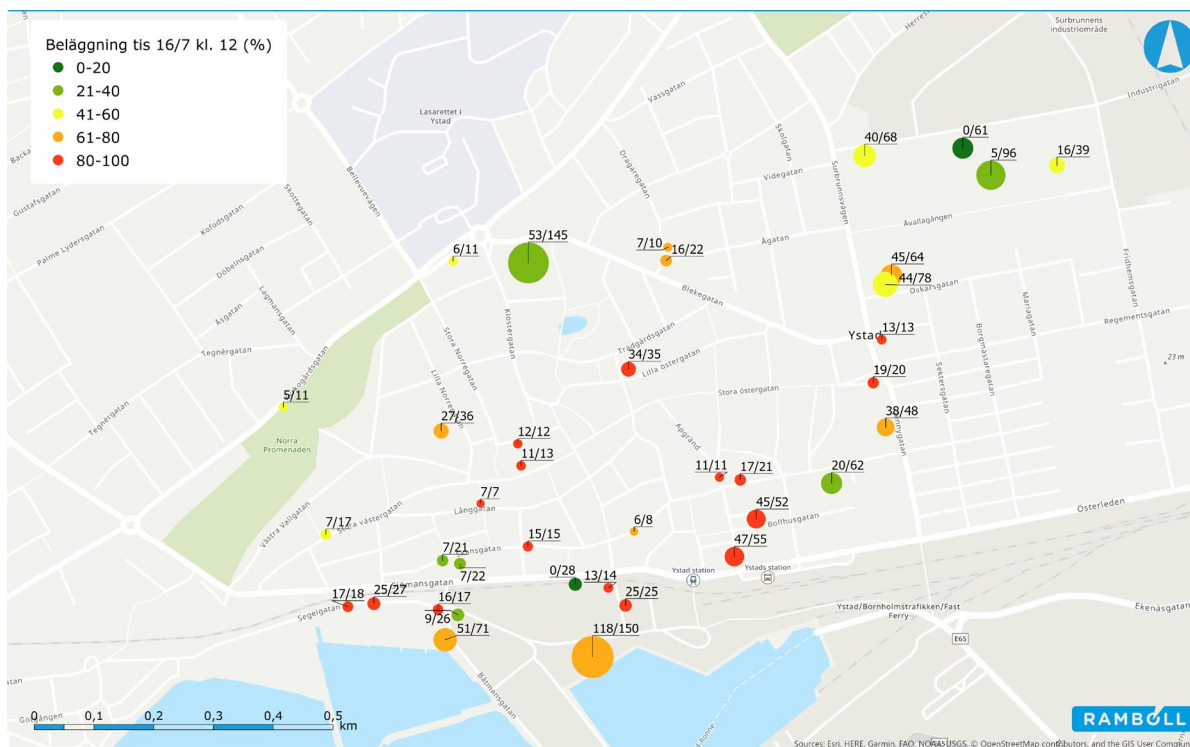
Merparten av den allmänna tillgängliga bilparkeringen i Ystads centrum ligger på allmän platsmark, det vill säga främst på gator och torg. Det är tekniska avdelningen på samhällsbyggnadsförvaltningen som ansvarar för drift av dessa parkeringar och myndighetsnämnden beslutar om reglering. I centrum är parkeringen på allmän platsmark uppdelad i tre olika zoner; gul, blå och röd zon. Alla zonerna är avgiftsbelagda på vardagar och lördagar med avgifter på 5 kr/timme för gul biljett, 10 kr/timme för blå biljett och 14 kr/timme för röd biljett och tidsregleringen är från 1-2 timmar i röd zon till 12 timmar i gul zon. På några platser finns också långtidsparkering i upp till 30 dagar. Parkering med laddningsmöjligheter finns vid Rådhusparken och på Sankt Knuts torg.

Utöver bilparkeringen på allmän platsmark finns även parkering på kvartersmark, både på privat och kommunal mark. Fastighetsavdelningen på samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för parkeringen på kommunal kvartersmark, till exempel parkeringshuset Ziska och parkeringen vid Hamnplan. Prissättningen och regleringen för dessa platser varierar. På vissa av platserna finns också möjlighet att hyra fasta platser för 400-700 kr per månad.

De parkeringsplatser på privat mark som är tillgängliga för allmänheten är bland annat Åhléns och parkeringen precis väster om stationen. Båda dessa sköts av Aimo park och har avgifter på 12 kr respektive 5 kr per timme. Även i de privata anläggningarna går det att hyra platser på månadsbasis. Månadskortet ger dock inte tillgång till en reserverad fast plats.

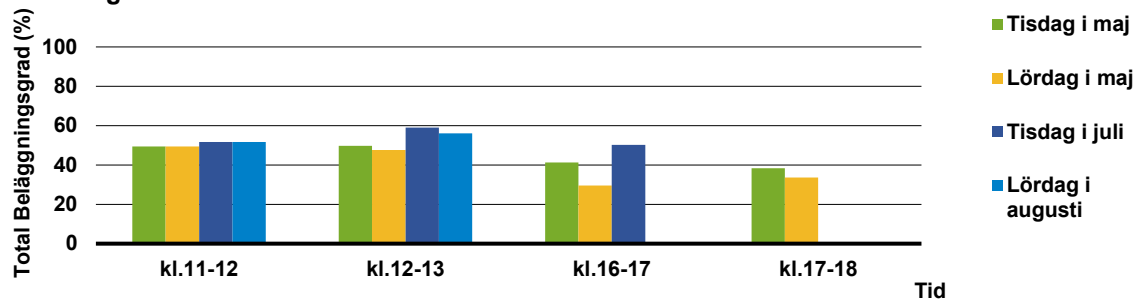


Figur 5. Allmän parkering i centrum. Utöver dessa platser finns även parkering längs vissa av gatorna.

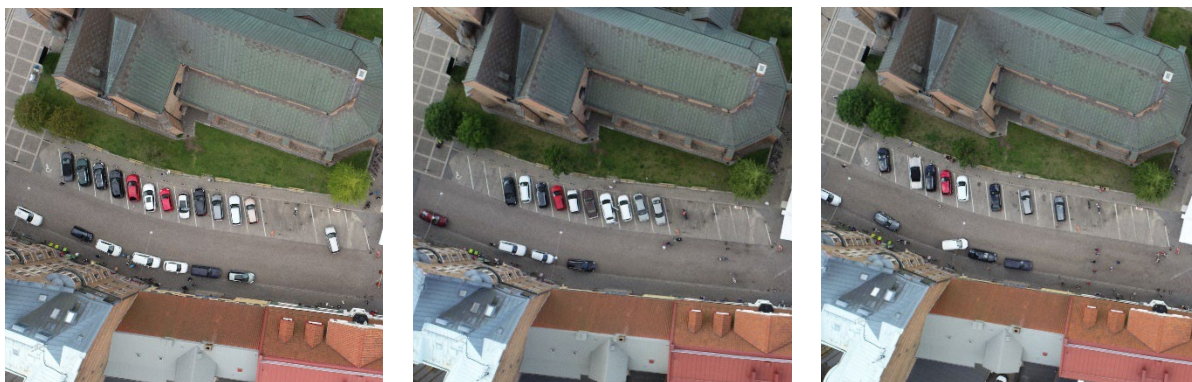


Figur 7. Beläggning tisdagen den 16 juli kl. 12, det inventeringstillfälle då beläggningen på parkeringarna var som högst. Storleken på cirklarna symboliserar antalet bilplatser på respektive parkering och siffrorna visar antalet upptagna platser respektive det totala antalet platser.

Inventering



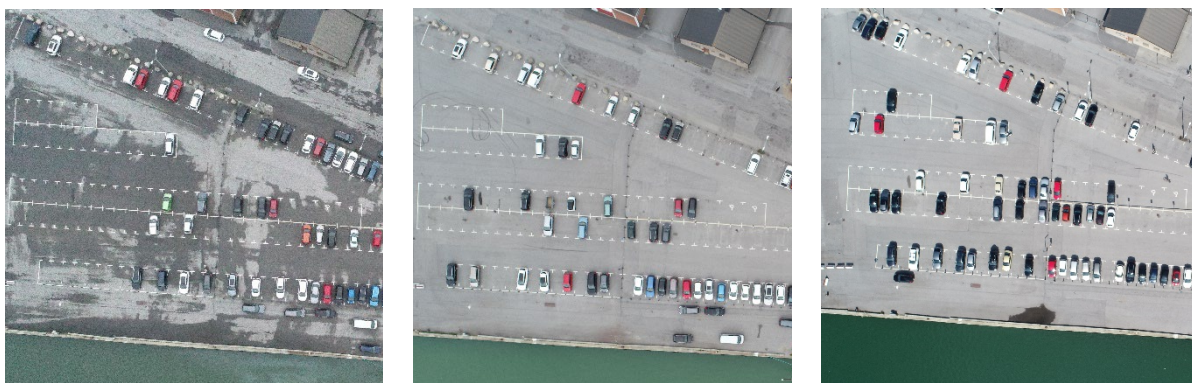
Figur 8. Sammanställning av total beläggning vid de inventerade tillfällena. Regn och kraftig bläst förhindrade inventering kl 17 tisdagen i juli och både kl 16 och 17 lördagen i augusti.



Figur 9. Parkeringen på Stortorget söder om kyrkan vid tre olika tillfällen, lördag i maj kl. 12 (till vänster), tisdag i juli kl. 16 (i mitten) och lördag i augusti kl 12 (till höger).



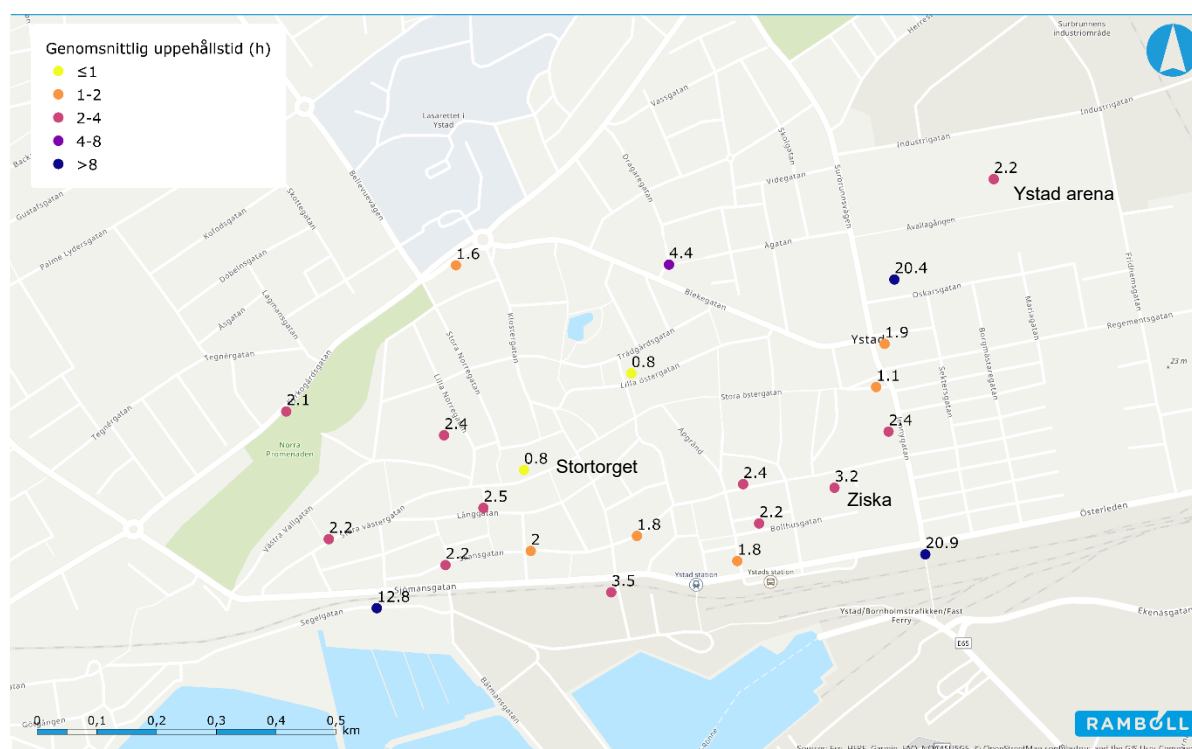
Figur 10. Parkeringen på Sankt Knuts torg vid tre olika tillfällen, lördag i maj kl. 12 (till vänster), samma dag kl. 16 (i mitten) och lördag i augusti kl 11 (till höger).



Figur 11. Parkeringen på Hamnplan vid tre olika tillfällen, tisdag i maj kl. 12 (till vänster), lördag i maj kl. 12 (i mitten) och lördag i augusti kl 11 (till höger).

Uppehållstid

Ungefär en fjärdedel av de som parkerar på kommunens parkeringsplatser betalar med tjänsterna Parkster eller Easypark och genom dessa tjänster är det möjligt att få fram uppehållstid för varje parkerat fordon. De genomsnittliga uppehållstiderna skiljer sig mellan de olika platserna, troligen främst på grund av regleringen. Men sett till alla platser är det ungefär 60 % av de som parkerar och som betalar med Parkster som stannar två timmar eller kortare. Även på de platser som tillåter parkering i upp till 12 timmar är det bara 20 % som parkerar länge än 6 timmar. I kartan nedan visas genomsnittlig uppehållstid för de olika parkeringsplatserna i centrum.



Figur 12. Genomsnittlig uppehållstid på parkeringsplatser i centrala Ystad. Data från Parkster.

Cykelparkering

Allmän cykelparkering finns framförallt vid stationen, runt gågatan, vid ett antal busshållplatser samt vid stranden i Sandskogen. Cykelparkeringarna erbjuder endast i undantagsfall möjligheter att låsa fast cykeln i ramen eller andra former av förhöjd standard i enlighet med Ystads cykelplan. Vid stationen finns det ett flertal väderskyddade cykelparkeringsplatser som dock ligger för långt från perrongerna för att de ska vara attraktiva för cyklister att använda.

Vid ett par tillfällen har kommunen gjort beläggningsinventeringar av cykelparkeringarna vid stationen respektive vid gågatan. Vid inventeringstillfällena på gågatan var flera cykelparkeringar överbelagda och vid båda inventeringarna vid stationen var platserna närmast perrongerna och på Sankt Knuts torg överbelagda. Tomma platser fanns framförallt i de delar av parkeringen som ligger långt från perrongerna, till exempel i cykelställen under tak som ligger 100-250 meter från perrongerna. Den genomsnittliga beläggningsgraden för cykelparkeringarna runt stationen låg på cirka 60 %.

Parkering för särskilda ändamål och grupper

Företag som använder serviceutrustade fordon, särskilda sociala servicefunktioner eller fordon som transporterar gods i samband med service kan få nyttoparkeringstillstånd av kommunen mot en avgift. Nyttoparkeringstillståndet innebär att man under högst två timmar kan parkera fordonet som tillståndet gäller för på gatan eller plats med parkeringsförbud. Man har även tillstånd att parkera gratis under högst två timmar på kommunens avgiftsbelagda parkeringsplatser.

Personer med rörelsenedsättning kan ansöka om parkeringstillstånd för att få parkera på parkeringsplatser för rörelsehindrade. Tillståndet medger också vissa undantag från övrig parkeringsreglering. Till exempel får en person med parkeringstillstånd för rörelsehindrade parkera under högst tre timmar på gånggata eller gata där parkering är förbjuden. Ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade som är utfärdat inom EU gäller i hela unionen.

På Ystads kommuns hemsida finns en parkeringskarta där parkeringsplatser lämpliga för husbilar pekas ut. Vid Spanienfarargatan finns dessutom en parkering som är särskilt iordningsställd och reglerad för husbilar. När det gäller parkering för turistbussar finns även detta på Spanienfarargatan i Ystad samt i Kåseberga. Färjetrafiken till Polen, Bornholm och Tyskland innebär också att det finns en efterfrågan på bilparkering för färjeresenärer som inte tar med bilen på resan.

Det finns även särskilda parkeringsplatser för motorcyklar på några platser i kommunen. På parkeringar som är reglerade för endast personbil klass 1 är det inte tillåtet att parkera motorcyklar. Sådana parkeringar finns bland annat i anslutning till stränderna.

Bilparkering utanför Ystad

Utanför Ystads tätort finns allmän parkering främst vid stränderna, i Kåseberga och vid stationerna i Svarte och Köpingebro. Dessa drivs och förvaltas av tekniska avdelningen och regleringen och avgifterna varierar. I de flesta fall är parkeringarna utanför Ystad dock avgiftsfria.

Parkering och turism

Turismen under framförallt sommaren är viktig för kommunen och för delar av näringslivet i kommunen. Turismen innebär dock att efterfrågan på bilparkering i Ystads kommun varierar över året, beroende på säsong och antalet bilburna besökare till kommunen. Den beläggningsstudie som presenteras på sid 12 och framåt har genomförts under sommaren och visar därmed hur beläggningen ser ut under högsäsong. Utifrån inventeringen kan konstateras att det totalt sett finns gott om ledig parkering i centrala Ystad under juli och augusti, även om vissa attraktiva parkeringsplatser har en relativt hög beläggning.

Inventeringen utgår dock från tätorten och motsvarande studier har inte gjorts för andra målpunkter med många besökare så som ständerna i Ystad, Sandhammaren och Kåseberga med Ale Stenar. Vid dagar med högt besöksstryck kan det på dessa platser skapas problem kopplat till parkering som kan påverka såväl framkomlighet som besökares upplevelser. För att säkerställa god framkomlighet för räddningstjänst och andra, samt för att uppnå en mer balanserad parkeringssituation både i Ystad tätort och vid andra målpunkter behöver utmaningarna kopplade till turister (se figur 16) fångas upp med strategierna i kapitel 4.

2.3 Omvärldsfaktorer

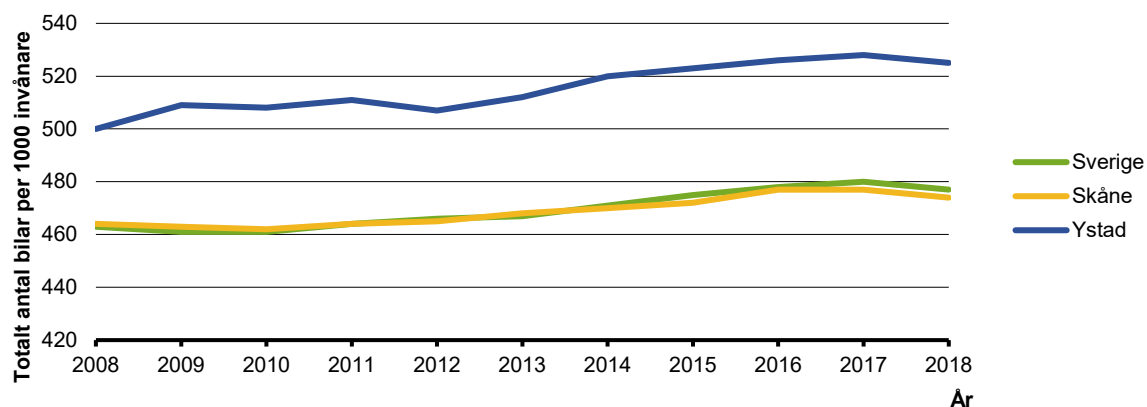
Som underlag för arbetet med parkeringsstrategin har både omvärldsfaktorer och andra kommuners arbete studerats. Här redovisas kortfattat delar av denna omvärldsbevakning om yttre trender och trendernas möjliga påverkan på parkeringssituationen i Ystad.

Fler bilar och minskad bilkörning?

Hur efterfrågan på parkering ser ut och var den uppstår beror dels på antalet bilar och dels på hur bilarna används. Såväl nationellt som regionalt och kommunalt har utvecklingen gått mot ett allt större bilinnehav och bilinnehavet i Ystads kommun är klart högre än både Skåne och Sverige i genomsnitt, se figur 13. Bilinnehavet varierar dock beroende på boendetyper och lokalisering inom kommunen. Som figur 14 visar finns det en stor variation inom Ystads kommun där förutsättningarna för ett lägre bilinnehav är bättre i Ystad tätort.

Samtidigt som antalet bilar per invånare har ökat över tid så visar statistiken att körsträckan per bil har minskat. Som visas i figur 15 har också andelen bilresor av det totala antalet resor minskat över tid. Om utvecklingen fortsätter med ett allt större bilinnehav kan även parkeringsefterfrågan antas öka, särskilt vid bostaden. En ökad efterfrågan på bilparkering vid hemmet är något som försvårar och fördyrar förtätning och minskar möjligheterna för samnyttjande. Sammantaget riskerar en sådan utveckling att försvåra ett effektivt markutnyttjande och istället leda till en stadsutglesning som i sin tur försvårar hållbart resande.

Bilinnehav

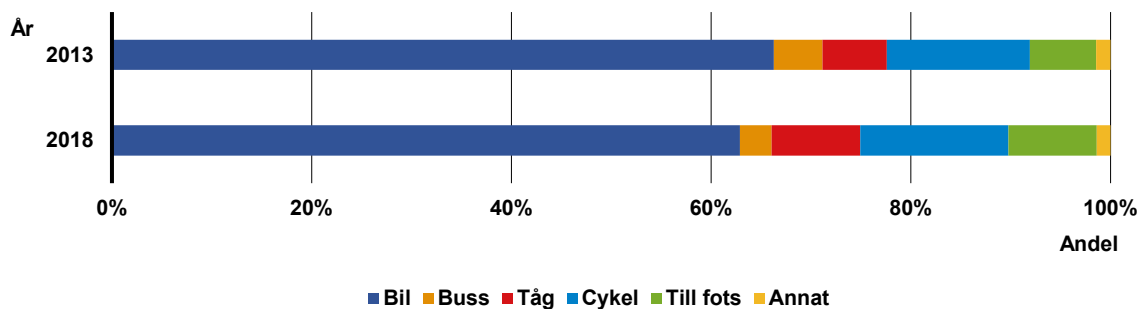


Figur 13. Utveckling av bilinnehavet de senaste 10 åren för Ystad, Skåne och Sverige. Statistik från SCB.



Figur 14. Sammanställning över hur antal bilar/1000 invånare varierar i olika delar av Ystads kommun. Statistik från Ystads kommun. Data visas endast för områden med mer än tio invånare.

Färdmedelsandelar för invånare i Ystads kommun



Figur 15. Resultat av Region Skånes Resvaneundersökning för invånare i Ystads kommun.

Elektrifiering

Även om antalet elbilar än så länge är få sett till den totala fordonsflottan så förväntas försäljningen av elbilar öka stort de kommande åren. Trenden med en allt större andel elbilar har dock ingen uppenbar betydelse för den totala parkeringsefterfrågan. Oavsett drivmedel behöver bilarna parkeras. I och med att kostnaden per resa inte synliggörs i lika hög utsträckning som för traditionella drivmedel finns dock en viss risk för att attraktiviteten att resa med bil ökar och därmed också parkeringsefterfrågan vid målpunkter. I övrigt är trenden med elektrifiering snarare en fråga om utformning där hänsyn behöver tas till den allt större efterfrågan på laddningsmöjligheter.

Automatisering, delning och fordonsutveckling

Automatisering av fordon förväntas liksom elektrifieringen att få en stor påverkan på transportsystemet framöver. I nuläget finns det dock en stor osäkerhet kring hur utvecklingen kommer att se ut och när den kommer att ske. Även när det gäller frågan om hur självkörande bilar kan komma att påverka parkeringssituationen finns olika möjliga scenarier.

Delning av fordon förutspås bli en stor trend som också har potential att effektivisera användningen av fordonsflottan. Redan idag ser vi viss bildelning i form av exempelvis traditionella bilpooler och privat bildelning. Om utvecklingen av självkörande fordon går hand i hand med delningstrenden visar beräkningar att antalet bilar skulle kunna minska stort. Framförallt skulle efterfrågan på parkering kunna minska drastiskt i och med att varje fordon får en betydligt högre nyttjandegrad. Men om utvecklingen av självkörande fordon istället utgår från privat bilägande förväntas inte parkeringsefterfrågan minska i lika stor utsträckning.

Det finns även fordonstrender som kan få betydelse för hanteringen av parkering i Ystads kommun. Under de senaste åren har exempelvis utvecklingen kring elsparkcyklar fått en stor medial uppmärksamhet där frågan om uppställning och parkering av delade elsparkcyklar blivit en aktuell fråga i många större städer. I nuläget finns det inga delningstjänster för elsparkcyklar etablerade i Ystad och det är osäkert hur trenden kring elsparkcyklar kommer att utvecklas. Frågan behöver dock bevakas och Ystad kan i dessa sammanhang ta lärdom av hur andra kommuner har hanterat dessa nya fordon.

Vid sidan om tjänster för delning av fordon finns även privatägda nya typer av fordon, förutom elsparkcyklar även till exempel mopedbilar. Även om mopedbilarna skiljer sig från vanliga bilar i många aspekter så liknar de varandra när det gäller efterfrågan och utformning av parkering och i parkeringsstrategin behandlas därför mopedbilarna som bilar. Privatägda elsparkcyklar och liknande cykelfordon kan till viss del behandlas som cyklar vad gäller parkering, men de leder också till ytterligare ökad efterfrågan på säker parkering där det är möjligt att låsa in eller åtminstone låsa fast cykeln.

Ökad e-handel

E-handeln har redan idag fått en betydelse för stadsutvecklingen och framöver väntas en ännu större del av handelns omsättning vara kopplad till e-handel och digitala tjänster. Rimligtvis påverkar denna förändring även parkeringsefterfrågan vid butiker. En tänkbar utveckling är att om större del av livsmedel och dagligvaror handlas via internet så kommer traditionella dagligvarubutiker främst fylla ett syfte för kompletteringshandling. Om butikerna samtidigt krymper i storlek och flyttas närmare kundernas bostäder kan fler inköpsresor ske till fots eller med cykel och efterfrågan på bilparkering minskar. Om kompletteringshandling istället sker i befintliga butiker i externa bilorienterade lägen blir e-handelns inverkan på biltrafiken och parkeringsefterfrågan betydligt mindre.

En annan effekt av ökad e-handel är att efterfrågan på angöringsplatser för leveransfordon vid bostäder kan komma att öka. Hemleveranser av mat och dagligvaror sker redan idag i många städer med cyklar och andra mindre fordon.

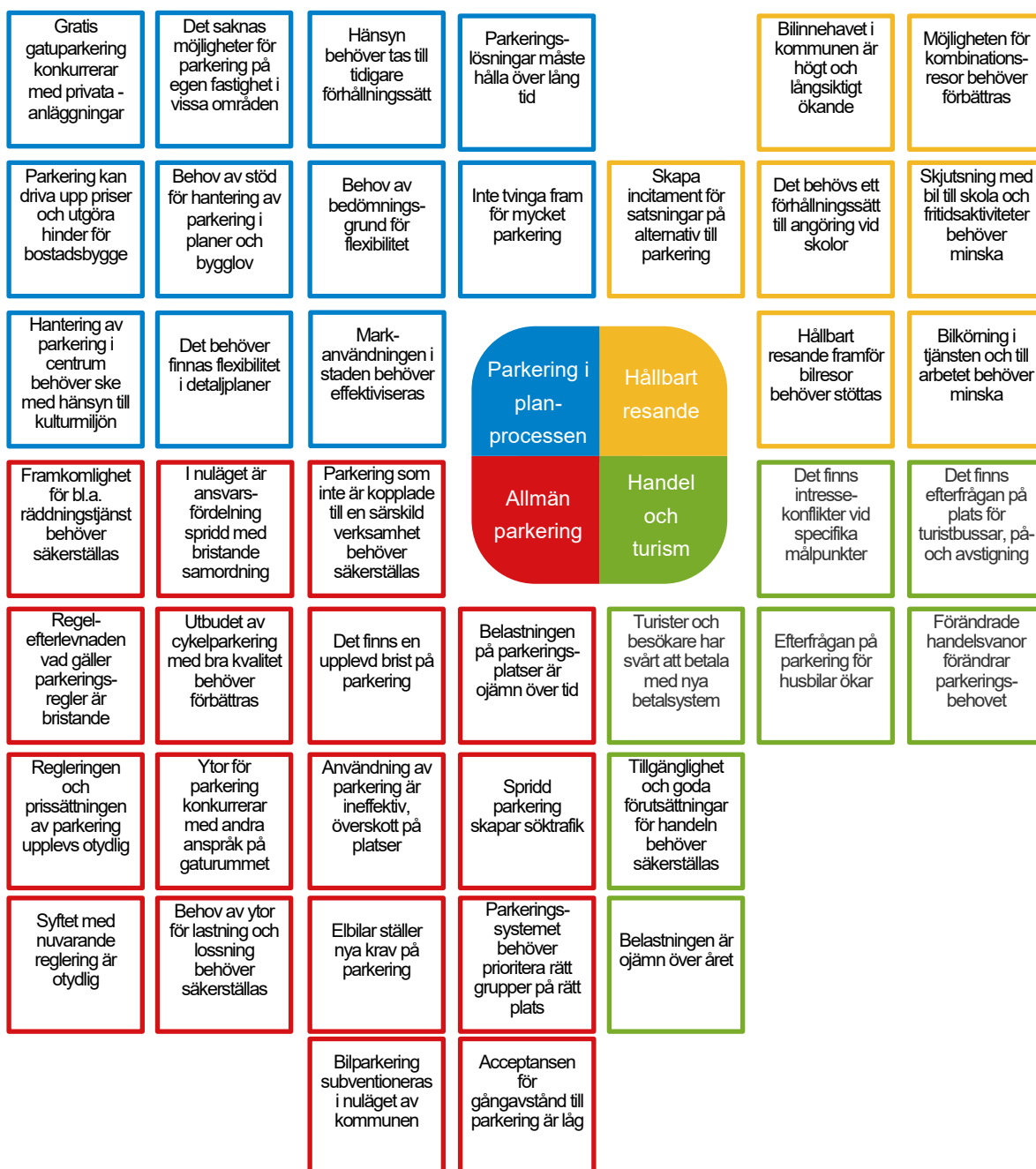
Flexibilitet inför framtiden

Sammanfattningsvis finns det många yttre trender och omvärldsfaktorer som kan komma att påverka parkeringssituationen i Ystad. Utifrån beskrivningen av trender ovan framgår dock att det finns en stor osäkerhet. Denna osäkerhet kan också finnas i form av yttre omständigheter, så som i fallet med pandemier och andra samhällsförändringar vilket under en tid kan ändra resvanor och färdmedelsfördelning. Därmed behövs också ett flexibelt förhållningssätt till parkering som kan anpassas utifrån framtida utveckling. Samtidigt behöver fokus ligga på att arbeta med en målstyrning av

parkeringssystemet och stadsutvecklingen som utgår från kommunen mål snarare än osäkra prognoser. Det parkeringsutbud som utvecklas idag bör om möjligt anpassas för att kunna ställas om till annan användning i framtiden.

2.4 Sammanfattning behov och utmaningar

I arbetet med parkeringsstrategin har en mängd utmaningar och behov kopplade till parkering identifierats genom workshops med berörda intressenter och genom nulägesanalysen. I figur 16 nedan presenteras alla de behov och utmaningar som har identifierats indelat i kategorierna *Allmän parkering*, *Parkering i planprocessen*, *Hållbart resande* och *Handel och turism*.



Figur 16. Identifierade utmaningar

3. MÅL FÖR PARKERING I YSTADS KOMMUN

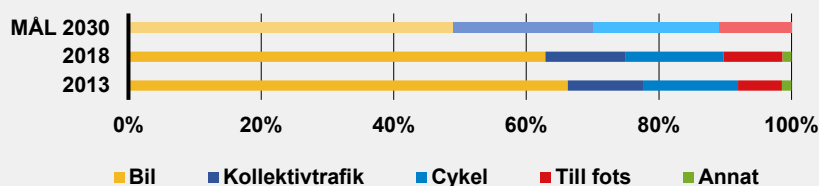
Arbetet med parkering i Ystads kommun ska utgå från de uppsatta målen i kommunens trafikstrategi. Hänsyn behöver tas till alla de mål som anges i Trafikstrategin men det är särskilt målen för *Karaktär*, *Resor och transporter* samt *Tillgänglighet* som är mest relevanta för parkering.

3.1 Mål

TRAFIKSTRATEGINS MÅL MED KOPPLING TILL PARKERING

- | | |
|------------------------------|--|
| Karaktär | <ul style="list-style-type: none"> • Kommunens olika unika karaktärer ska utvecklas och de positiva värden som finns ska förstärkas. • Hållbara trafikslag ska prioriteras i planeringen av trafiksystemet i kommunen. |
| Resor och transporter | <ul style="list-style-type: none"> • År 2030 ska Ystadsbornas resor ske till större del till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och mindre med bil. |

Färdmedelsandelar för invånare i Ystads kommun



- | | |
|-----------------------|---|
| Tillgänglighet | <ul style="list-style-type: none"> • Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras så att dessa transportsätt blir de naturliga valen. |
|-----------------------|---|

Utifrån trafikstrategins mål har specifika mål för arbetet med parkering tagits fram. Strategier och åtgärder för att nå målen utvecklas i kapitel 4 och 5.

MÅL FÖR PARKERING I YSTADS KOMMUN

Arbetet med parkering ska uppmuntra till ett mer hållbart resande

De uppsatta målen för färdmedelsandelar 2030 ska vara vägledande för arbetet med parkering och åtgärder kopplade till parkering ska göra det lättare att välja hållbara färdssätt.

Parkering ska ordnas så att kommunens markresurser utnyttjas så effektivt som möjligt

För att Ystad ska kunna förtätas och för att stadens positiva värden med en attraktiv stadsmiljö ska kunna bevaras behöver parkering lösas på ett mer yteffektivt sätt än idag.

Planeringen, lokaliseringen och regleringen av parkering i kommunen ska bidra till god tillgänglighet för alla människor

Parkering är i vissa fall en förutsättning för tillgänglighet och i förlängningen en levande stadskärna. Därför behöver planeringen, lokaliseringen och regleringen också bidra till god tillgänglighet. Enligt trafikstrategin ska tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

3.2 Uppföljning

Arbetet med trafikplanering i kommunen följs systematiskt upp i enlighet med trafikstrategin och de indikatorer som finns både i trafikstrategin och i cykelplanen. Flera av dessa indikatorer kan även användas för uppföljning av målen för parkering. Till exempel är resvaneundersökningen och trafikmätningar lämpliga indikatorer för hållbart resande. För att kunna följa upp hur effektivt parkeringen används behöver dessutom återkommande beläggningsinventeringar liksom den som presenteras på i avsnitt 2.2 göras för både bil- och cykelparkering.



Figur 17. Beläggningsinventeringar av bil- och cykelparkeringar är en del av uppföljningen av målen för parkering i kommunen.

4. STRATEGIER

Utifrån målen för parkering i Ystads kommun har ett övergripande förhållningssätt och fem strategier tagits fram. Strategierna utgår från de utmaningar och behov som identifierats i arbetsprocessen med parkeringsstrategin och beskriver *hur* Ystads kommun behöver arbeta för att uppnå målen för parkering.

4.1 Övergripande förhållningssätt: Använd fyrstegsprincipen för parkering

Arbetet med parkering i kommunen behöver, precis som trafikplaneringen i övrigt, utgå från fyrstegsprincipen. Detta gäller i första hand bilparkering då det finns behov av att förbättra tillgängligheten till cykelparkering av god kvalitet för att uppnå kommunens mål om ökad cykling.

Steg 1: Påverka efterfrågan på parkering

Påverkan av efterfrågan på parkering kan ske i enskilda projekt och genom riktade mobilitetsåtgärder (se avsnitt 5.3 och *Tips och råd för dig som ska ordna parkering*). Men även den övergripande stads- och trafikplaneringen har en stor påverkan på behovet av bil, bilinnehav och därmed också på efterfrågan på bilparkering. Täthet, centralitet och tillgänglighet till kollektivtrafik av hög kvalitet är faktorer som har visat sig ha en avgörande påverkan på bilinnehavet.⁵ För att minska behovet av bilparkering bör därför en utbyggnad av ny bebyggelse ske där bebyggelse redan finns och i kollektivtrafiknära lägen med god tillgänglighet till fots och med cykel. Genom att arbeta utifrån kommunens trafikstrategi kan också andelen bilresor och den totala efterfrågan på bilparkering minskas.

Mer blandad bebyggelse innebär dels att behovet av bil kan minskas eftersom det blir möjligt att nå fler typer av målpunkter till fots och med cykel och dels att efterfrågan på parkering kan tillgodoses med färre parkeringsplatser. Detta eftersom parkeringsplatserna i en stadsdel med blandad bebyggelse kan samnyttjas av flera olika typer av verksamheter och bostäder vilket ger en effektivare användning över dygnet.

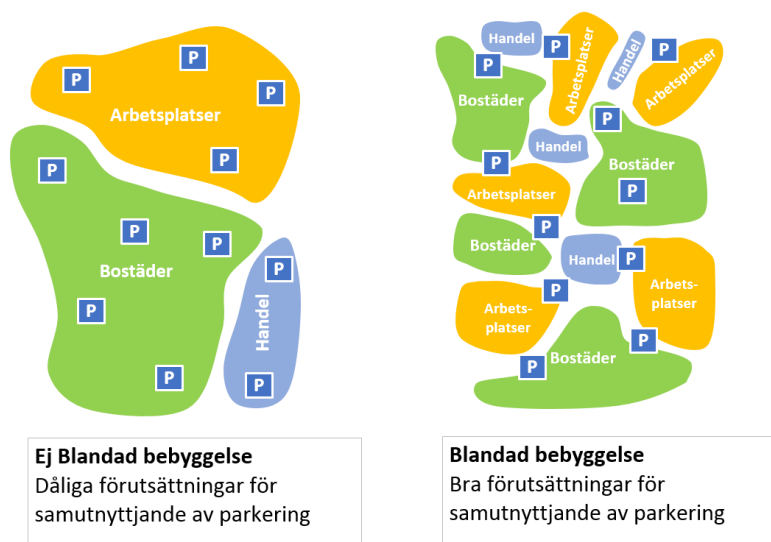
Eftersom även parkeringsutbud påverkar både bilinnehav och bilanvändning kan en restriktiv hållning till utbyggnad av ny parkering vara ett sätt att arbeta mot de uppsatta målen⁶.



Figur 18. Schematisk beskrivning av de fyra stegen i fyrstegsprincipen.

⁵ Spacescape, 2018; Spacescape, 2019

⁶ Roth, Hult, Hult, Vikengren, & Koucky, 2018



Figur 19. Samnyttjande av parkering i en blandad stad.

Steg 2: Effektivisera användningen av befintlig parkering

Effektivisering av parkering kan ske på flera sätt. Ett sätt är genom samnyttjande dels mellan olika funktioner, det vill säga att en parkeringsplats nyttjas för ett annat ändamål då den inte behövs för parkering, och dels som parkering för olika typer av verksamheter. Principerna för samnyttjande beskrivs mer i rutan på nästa sida. Effektivisering av befintlig parkering kan också ske genom ny teknik där digitala tjänster kan användas för att kartlägga och kommunicera var det finns lediga parkeringsplatser.

Att påverka omsättningen av parkerade fordon på en parkeringsplats är också ett sätt att effektivisera användningen. Om uppehållstiden för varje fordon blir kortare kan samma parkeringsplats betjäna fler besökare. Strategier för att påverka omsättning utvecklas mer i avsnitt 4.4.

Steg 3: Ombyggnad av befintliga parkeringar

I tredje hand kan det finnas behov av mindre ombyggnader av befintliga parkeringar. Om det konstateras att det finns behov av att utöka utbudet av parkering bör det i första hand ske genom att befintliga parkeringsplatser byggs ut eller effektiviseras, inte genom att bygga nya parkeringsplatser. Genom utbyggnad av befintliga platser kan samnyttjandet utökas och därmed kan ett mindre utbud svara mot lika stor efterfrågan.

Det kan också finnas behov av att bygga om och utveckla befintliga parkeringsplatser för att stötta hållbart resande. Strategier för utveckling av parkeringsinfrastrukturen presenteras i avsnitt 4.4.

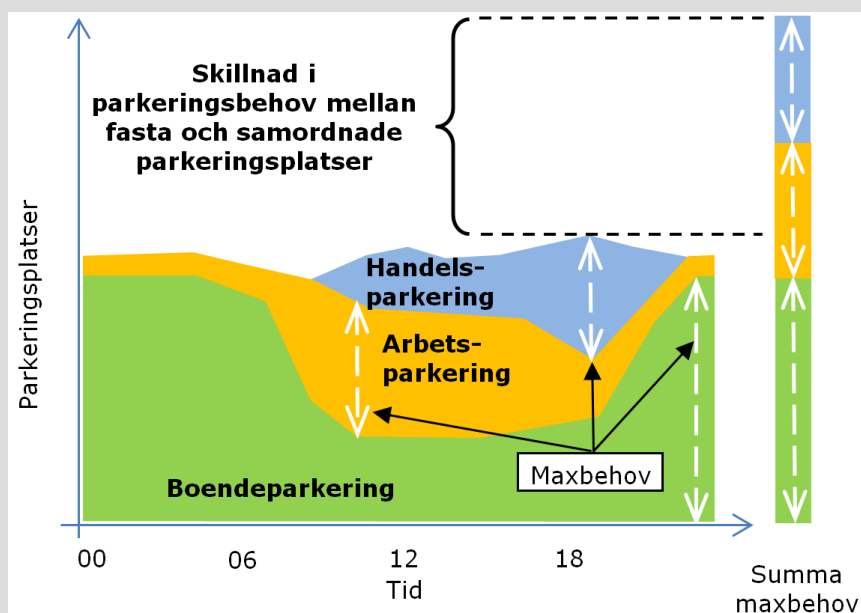
Steg 4: Nybyggnation av parkering

Nybyggnation av bilparkering är det sista steget enligt fyrstegsprincipen och kan bli aktuellt efter att åtgärder enligt de tidigare stegen genomförts eller som en del i ett paket där åtgärder enligt alla stegen ingår. Vid utbyggnad av större sammanhängande områden bör parkering för området samlas i en, eller vid behov flera större, gemensamma anläggningar. Kommunen kan ha en viktig roll i detta som byggherre och förvaltare av samlade parkeringsanläggningar.

Ytterligare rekommendationer vad gäller utformning och lokalisering av nya parkeringar finns i dokumentet *Tips och råd för dig som ska ordna parkering*.

SAMNYTTJANDE AV PARKERING

Samnyttjande av parkering innebär att samma yta används för flera fastigheter och för flera ärendetyper. Det kan exempelvis betyda att en arbetsplatsparkering öppnas upp så att boende kan parkera där nattetid. Genom samnyttjande kan en parkeringsyta få en mer jämn beläggning över hela dygnet och det totala behovet av parkeringsytor minskar därmed. En förutsättning för att detta ska fungera väl är att staden har en blandad bebyggelse. Samtidigt som samnyttjande är önskvärt är det också viktigt att de boende har möjlighet att lämna sin bil hemma, detta för att inte tvinga fram arbetspendling med bil. I figur 19 nedan visas ett exempel på hur samnyttjande av parkering kan frigöra yta och minska behovet av parkeringsplatser.



Figur 20. Schematisk bild på vinsten med en samnyttjad parkeringsanläggning

Samnyttjande av parkering för olika ändamål är en nytta för fastighetsägaren som slipper onödiga kostnader för anläggning och underhåll. Det är också en nytta för kommunen som frigör värdefull mark till andra ändamål. Samnyttjande bör alltid övervägas i samband med nybyggnadsprojekt men kan också implementeras i efterhand där man behöver frigöra mark. Samnyttjande är i första hand en åtgärd för bilparkering men resonemangen nedan kan även användas för cykelparkering förutsatt att acceptabla gångavstånd klaras.

För att samnyttjande ska kunna vara aktuellt ska följande villkor alltid vara uppfyllda:

- Bilplatserna får inte vara reserverade för enskilda individer eller grupper
- Samnyttjandet ska vara varaktigt bestående

4.2 Strategi: Prioritera rätt fordon på rätt plats

Marken i staden är begränsad och särskilt i centrum är konkurrensen hög mellan olika behov och anspråk. För att kunna balansera mellan olika behov och anspråk är därför en tydlig prioritering nödvändig.

Utmaningar som hanteras genom strategin:



Inriktning och satsningar för prioritering:

- **Prioritera besökare i centrum:** I Ystad centrum ska bilparkering för besökare prioriteras framför bilparkering för boende och verksamma för att möjliggöra ett ökat flöde av människor och därmed gynna stadskärnans utveckling. Som besökare till Ystad centrum ska det vara enkelt att hitta parkering vilket underlättas av en hög omsättning på de mest attraktiva platserna. Såväl tidsreglering som parkeringsavgifter är möjliga verktyg för att tillämpa prioritetsordningen (se avsnitt 4.4). För prioriteringen mellan olika parkörer i centrum kan de *riktlinjer för acceptabla gångavstånd* som anges i tabell 5 på sid 44 ses som ett stöd.

Som en del i att styra bilparkering bort från centrumkärnan samt hantera den stora säsongsvariationen i parkeringsefterfrågan kan hänvisning av turister inklusive husbilar ske till större parkeringsanläggningar/ytor utanför centrum. När det gäller platser för av- och påstigning av turistbussar behöver det även framöver finnas lämpliga ytor inom eller i direkt anslutning till centrum för att fortsatt attrahera denna besöksgrupp.

- **Tillämpa prioritering vid behov:** Utanför centrum finns generellt sett inte samma konkurrens som gör att prioriteringar mellan olika användargrupper behövs för att säkerställa en god tillgänglighet. På vissa platser utanför centrum kan dock reglering och avgifter behöva användas för att säkerställa god tillgänglighet och framkomlighet. Oavsett läge i kommunen är grundregeln att parkering ska lösas på kvartersmark. Först om detta inte kan lösas kan bilplatser på allmän platsmark upplåtas efter följande prioriteringsordning:

1. Angöring (på- och avstigning samt lossning och lastning)
2. Parkering för personer med rörelsenedsättning
3. Parkering för besökare
4. Parkering för boende
5. Parkering för verksamma/anställda

Denna prioriteringsordning innebär att det inte är aktuellt att införa ett system för boendeparkering. Däremot finns det möjlighet för såväl boende som andra att lösa en 30-dagarsbiljett på vissa platser i Ystad.

- **Frigör gatumark för andra värden:** I vissa fall kan befintlig gatuparkering konkurrera med exempelvis god framkomlighet för räddningstjänst, värden gällande kulturmiljö, tillgänglighet för fotgängare och cyklister eller behov av mer grönska. I dessa fall kan kommunen undersöka möjligheterna att istället hänvisa bilparkering till befintliga parkeringsanläggningar i närområdet, i första hand på kvartersmark, för att på så vis frigöra gatuutrymme för andra syften.
- **Prioritera cykelparkering nära målpunkter:** I centrum och vid viktiga målpunkter ska cykelparkering prioriteras framför bilparkering (vid eventuella konkurrenssituationer) i enlighet med trafikstrategins målsättningar. Avståndet mellan cykelparkering och målpunkt ska generellt vara kortare än motsvarande avstånd för bilparkering. I särskilda fall kan kommunen utreda om bilparkering på allmän platsmark behöver omvandlas till cykelparkering för att öka tillgängligheten till en viss målpunkt för fler samt stimulera hållbart resande. Detta förutsätter att en god tillgänglighet för bilister fortsatt kan säkerställas i närområdet.

4.3 Strategi: Hållbar parkeringsplanering i plan- och byggprocessen

Vid framtagandet av nya detaljplaner samt vid bygglovsprövning behöver hantering av parkering bidra till goda förutsättningar för *hållbart resande*, *effektivt markutnyttjande* och *god tillgänglighet*. I avsnitt 5 beskrivs detaljerat hur bil- och cykelparkering bör hanteras i plan- och bygglovsprocessen för att bidra till dessa mål samtidigt som kraven i gällande lagstiftning möts⁷. Kortfattat utgår arbetsprocessen från en tillämpning av flexibla parkeringstal där hänsyn tas till den lokala kontexten och möjligheterna till samnyttjande, parkeringsköp och mobilitetsåtgärder uppmuntras. Detta görs för att inte mer parkering än nödvändigt ska tillskapas och för att hållbara färdmedelsval ska uppmuntras.

Parkeringsköp⁸, i första hand genom avlösen, kan vara ett användbart verktyg för att effektivisera markutnyttjande samt öka möjligheterna för förtätning och samnyttjande. För att detta verktyg ska bli användbart behövs dock förändrade arbets sätt och rutiner internt på kommunen.

Utmaningar som hanteras inom strategin



⁷ I dokumentet *Tips och råd för dig som ska ordna parkering* finns ytterligare vägledning när det gäller alternativ till parkering samt utformning och lokalisering av parkering.

⁸ Vad parkeringsköp och avlösen innebär samt hur det kan tillämpas beskrivs vidare på sid 45.

Inriktning och satsningar för att möjliggöra parkeringsköp i plan- och bygglovsprocessen:

- **Ta fram rutiner för parkeringsköp:** För att parkeringsköp ska kunna säkerställas långsiktigt behöver kommunen ha rutiner för registrering av parkeringsköp, något som saknas idag. Kommunen behöver därför utveckla en avtalsrättslig rutin för hantering och uppföljning av parkeringsköp.
- **Skapa förutsättningar för samlad parkering i planer:** Det är inte tillåtet att köpa parkering på allmän platsmark då dessa platser ska vara allmänt tillgängliga. Om kommunen ska erbjuda parkeringsköp måste kommunen ha tillgång till parkeringsplatser på kvartersmark. Kommunen behöver därför i tidiga planeringsskeden peka ut lämpliga platser för samlade parkeringsanläggningar för parkeringsköp och genom planbestämmelser säkerställa att marken kan användas för parkering på lång sikt.
- **Utred kommunalt parkeringsbolag:** Utred möjligheterna att bilda ett kommunalt parkeringsbolag som kan bygga och förvalta bilparkeringsanläggningar och även sköta hantering av parkeringsköp. Satsningen på Hamnstadens och områdets möjlighet till hållbara resor skulle kunna möjliggöras genom att finansiera parkeringshusen inom ett parkeringsbolag.

4.4 Strategi: Arbeta med avgifter och reglering

Genom att aktivt arbeta med reglering och en differentierad prissättning kan tillgängligheten för de som behöver köra bil förbättras, samtidigt som incitamenten för att resa hållbart kan öka. Prissättning och tidsreglering på såväl kommunal kvartersmark som allmän platsmark ska vara verktyg för att få fler att välja att parkera utanför absoluta centrum, samt styra mot samlade parkeringsanläggningar på kvartersmark.

Utmaningar som hanteras genom strategin



Inriktning och satsningar för avgifter och reglering:

- **Styr med avgifter och tidsreglering:** Anpassa prissättning och tidsreglering av parkering för att styra användningen i enlighet med prioriteringarna på sidan 26 och samtidigt styra parkörer från små ytor och gator i absoluta centrum till större anläggningar i utkanten av eller utanför centrum. En större differentiering av prissättningen samt tidsbegränsning av parkering kan även tillämpas för att styra användningen från parkeringar med hög beläggning till anläggningar med lägre beläggning och få till bättre samspel mellan parkering på gatunära och på kvartersmark. På så vis kan både den faktiska och upplevda tillgängligheten förbättras. Detta innebär höjda avgifter på de mest centrala platserna och en utökning av området med avgifter för att undvika ökad söktrafik i bostadsområden och andra känsliga områden. Parkeringsavgiften på gata ska normalt vara högre än för andra parkeringsalternativ. Detta för att minska trafikbelastningen på gatunätet.

Inom parkeringssystemet finns det vissa särskilda grupper av parkörer som behöver beaktas gällande avgifter och reglering. Avgifter och rutiner för nyttoparkeringstillstånd och tillfälliga parkeringstillstånd behöver löpande ses över. Likaså behöver reglering med reservering av parkeringsplatser för rörelsehindrade löpande ses över för att säkerställa god tillgänglighet. Gällande felparkeringsavgifter behöver dessa löpande ses över för att säkerställa att avgifterna bidrar till trafikens ordnande.

- **Marknadsanpassa parkering:** Arbeta för en större marknadsanpassning av parkering där parkörerna i större utsträckning står för parkeringens kostnader i såväl nybyggnation som befintliga anläggningar. På detta sätt kan den skattefinansierade subventioneringen av parkering minska samtidigt som incitamenten för hållbart resande ökar. Detta gäller även parkeringstillstånd för kommunens anställda.
- **Förenkla reglering och prissättning:** Om reglering och prissättning upplevs som otydlig riskerar både förståelsen för och efterlevnaden av regler att försämrats. Arbeta därför för att skapa en tydlig reglering, prissättning och zonindelning som gör det lätt att parkera rätt och som minimerar onödig söktrafik. Exempelvis bör enstaka parkeringsplatser utan avgift undvikas i en zon med avgift i övrigt då detta kan generera söktrafik.

4.5 Strategi: Utveckla parkeringsinfrastrukturen

Kommunens parkeringsinfrastruktur behöver utvecklas för att möta nya och förändrade behov och för att bidra till att uppnå de uppsatta målen. Utveckling av parkeringsinfrastrukturen bör framförallt ske kopplat till cykelparkering, laddinfrastruktur, multifunktionella parkeringar, pendelparkering och samlade mobilitetsanläggningar.

Utmaningar som hanteras inom strategin



Inriktning och satsningar för utveckling av parkeringsinfrastrukturen:

- **Utöka utbudet av cykelparkering med hög kvalitet:** Utbudet av cykelparkering av god kvalitet ska utökas i centrum och i anslutning till kommunala målpunkter. Riktlinjer och funktionskrav för cykelparkering finns i *Cykelplan 2018-2028*.
- **Utöka möjligheterna för laddning av elfordon:** I takt med att elbilar och laddhybrider blir allt vanligare behöver möjligheterna till laddning utökas. Lagstiftningen ställer krav på att infrastruktur för laddning av elfordon ordnas vid nybyggnation av parkeringar men kommunen bör arbeta för att i samarbete med marknadens aktörer utöka utbudet av laddningsmöjligheter även i befintliga parkeringsanläggningar. Åtminstone alla de större offentliga parkeringsytorna bör ha laddpunkter för elfordon samt vara förberedda för utökning av dessa platser i framtiden. Ansvaret inom kommunens

organisation för laddningsplatser behöver klargöras framöver liksom kommunens roll i arbetet med laddinfrastruktur.

- **Arbeta med multifunktionella parkeringsplatser:** Även om samnyttjandet av parkeringar ökar så att de nyttjas mer effektivt över hela dygnet kommer det ändå att finnas parkeringsplatser med ojämnt nyttjande både över dygnet och över året. Kommunen bör därför sträva efter att bilparkeringar ska kunna vara flexibla och ha andra användningsområden då de inte används för parkering. Till exempel kan bollplaner bli parkering i samband med evenemang, skolgårdar kan bli parkeringar på sommarlovet och parkeringar som främst behövs sommartid kan bli snöuppläggningsplatser eller aktivitetsytor vintertid.
- **Utveckla pendlarparkeringarna:** Som en del i att möjliggöra fler resor med kollektivtrafik och färre med bil behöver kommunens pendlarparkeringar utvecklas så att det blir attraktivt att ta bilen till tåget eller bussen istället för att köra bil hela vägen till målpunkten. Vid stationerna i Svarte, Ystad och Köpingebro ska det finnas pendlarparkeringar för både bil och cykel. Kommunen behöver se över om det finns behov av fler platser samt se över utvecklingsbehov av befintliga platser. Cykelparkeringarna ska utformas i enlighet med Ystad cykelplans funktionskrav för långtidsparkering. Det är även viktigt att bilparkeringen utformas så att den upplevs trygg och säker så att bytet mellan bil och kollektivtrafik blir så smidigt som möjligt.

Utmaningen ligger bland annat i att hitta en reglering av pendlarparkeringen som uppmuntrar till kombinationsresor utan att parkeringen tas upp av andra målgrupper och därefter paketera och marknadsföra erbjudandet. Utöver pendlarparkeringar som syftar särskilt till kombinationen mellan bil och buss kan även samåkningsparkering bidra till ett minskat trafikarbete med bil. Arbetet med att utveckla pendlarparkeringarna och förbättra möjligheterna för kombinationsresor och samåkning behöver ske i samarbete mellan kommunen och andra aktörer såsom Skånetrafiken och Trafikverket.

- **Samla parkering:** Bilparkering bör i större utsträckning än idag samlas i större anläggningar för att skapa förutsättningar för ett mer effektivt markutnyttjande med samnyttjande mellan verksamheter/användare samt en minskad söktrafik. Genom de planerade parkeringshusen inom Hamnstaden möjliggörs en omflyttning av parkering i och runt centrum som kan resultera i högre grad och samnyttjande och att värdefull mark kan frigöras för andra ändamål. Om parkeringshusen i Hamnstaden placeras i direkt anslutning till Hamngatan kan anläggningarna nyttjas både av boende och av besökare till centrum.

Att samla parkering i större anläggningar och samnyttjande går hand i hand med frågan om parkeringsköp och ett kommunalt parkeringsbolag. Genom att ha ett kommunalt parkeringsbolag som tillhandahåller parkering i större anläggningar kan kommunen vara den aktör som genom parkeringsköp möjliggör samnyttjande av parkering mellan flera andra aktörer både i befintliga områden men framförallt i nya utvecklingsområden.

En förutsättning för att kunna samla och samnyttja parkering i högre grad i de befintliga parkeringsanläggningarna är att modellen för uthyrning av parkeringsplatser ses över. Idag är avtalen utformade så att de som hyr parkeringsplatser av kommunen har rätt till en specifik plats istället för att man hyr flytande platser inom ett område. Den senare modellen möjliggör att platserna kan samnyttjas av flera användare och effektiviteten förbättras därmed.

- **Planera för mobilitetshus istället för parkeringshus:** Genom samlade parkeringsanläggningar skapas också möjlighet att komplettera parkeringen med andra tjänster kopplade till mobilitet och som gynnar ett mer hållbart resande – gå från parkeringshus till mobilitetshus. Exempel på tjänster för hållbart resande som kan samlas i ett mobilitetshus är cykel- och bilpool, cykelservice, busshållplats

och varuboxar. Ystads kommun bör arbeta för att det i framtida parkeringshus även finns möjligheter för sådana mobilitetstjänster. Exakt vilka tjänster om är lämpliga behöver anpassas till förutsättningarna på den aktuella platsen.

- **Säkerställ parkeringsinfrastruktur för särskilda fordonstyper:** För att bidra till att Ystad även i fortsättningen ses som ett attraktivt besöksmål behöver parkeringssituationen för turistbussar och husbilar löpande ses över. För turistbussar behöver skillnaden mellan angöring och parkering tydliggöras där inriktningen är att parkering i första hand ska ske utanför stadskärnan medan angöring kan behöva ske även i mer centrala lägen. För husbilar behöver kommunen säkerställa att det finns särskilda parkeringsplatser (ej ställplatser) för denna efterfrågan på strategiska platser i anslutning till centrum och andra besöksmål, samt att det finns en tillräcklig standard gällande utformning och trygghet. För både turistbussar och husbilar behöver dock parkeringslösningarna anpassas för att inte negativa effekter gällande trafiksituationen och stadsmiljön ska uppstå.

4.6 Strategi: Använd kommunikation som verktyg för måluppfyllelse

Kommunikation och information är viktigt i alla typer av förändringar och för att underlätta för användare att göra rätt. Kommunikation i parkeringssammanhang kan innefatta både hur reglering utformas, hur syftet med olika åtgärder kommuniceras och hur kommunen informerar invånare och besökare om parkeringsutbudet. Alla dessa delar behöver samordnas och stämmas av mot parkeringsstrategins mål för att bidra till ökad måluppfyllelse.

Utmaningar som hanteras genom strategin



Inriktning och satsningar för kommunikation:

- **Led och informera besökare:** För besökare och turister i Ystad ska det vara enkelt att hitta parkering samtidigt som de negativa effekter av biltrafiken som parkeringen genererar minimeras. Det innebär att kommunen i parkeringsledning och information om parkering i första hand ska hänvisa till större anläggningar och parkeringsytor i utkanten av centrum där det i princip alltid finns ledig kapacitet. Parkeringsskator och liknande bör också tydligt innehålla information om tidsreglering och kostnad så att besökaren har möjlighet att välja rätt parkering för sitt syfte utan att leta. Om det är enkelt att hitta parkering kan också acceptansen att gå en längre sträcka öka, i synnerhet när det gäller turister.
- **Förenkla parkeringssystemet:** När förändringar i reglering görs måste hänsyn tas till hur lättförståelig regleringen är för användarna. Fragmenterad reglering där till exempel p-skiva kombineras med avgifter under vissa delar av dygnet bör undvikas och istället bör eventuella differentieringar över dygnet hanteras med parkeringsautomater eller digitala betallosningar. Detta för att inte skapa ett system där användarna riskerar att göra fel på grund av att regleringen är svårsläst.

I takt med att en allt större del av parkeringsavgifterna tas in via digitala tjänster såsom mobilappar behöver det också säkerställas att dessa lösningar är användbara för alla grupper, även turister och personer som av olika anledningar inte har tillgång till en smartphone.

- ***Kommunicera syftet med åtgärder i parkeringssystemet:*** Parkeringsstrategin kan till viss del innebära ett nytt synsätt på parkering i kommunen och för att skapa acceptans för detta synsätt behöver prioriteringar och bakomliggande mål kommuniceras. En höjning av parkeringsavgiften bör till exempel tydligt kommuniceras med det bakomliggande syftet, såsom att minska trafiken på en viss gata eller att öka tillgängligheten för besökare. De lokala näringsidkarna som kan komma att påverkas är en viktig grupp att kommunicera med.
- ***Använd kommunikation och beteendepåverkan för att påverka efterfrågan på parkering:*** Efterfrågan på bilparkering kan påverkas om människors val av färdmedel förändras från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att i enlighet med trafikstrategin i samarbete med andra aktörer arbeta med kommunikation och beteendepåverkan kan andelen bilresor i kommunen minska vilket också minskar efterfrågan på parkering, något som kan vara särskilt viktigt under sommaren då många besöker Ystad.
- ***Förbättra samordningen av parkeringsfrågor:*** Idag är ansvaret för förvaltning och drift av kommunens parkering delvis splittrat mellan fastighetsavdelningen och tekniska avdelningen, vilket innebär att hanteringen av parkeringarna, till exempel avgiftsättning och reglering, inte alltid är samordnad. Även andra aktörer såsom privata fastighetsägare, andra väghållare och parkeringsbolag har stor påverkan på parkeringssituationen i kommunen. Genom arbetet med parkeringsstrategin har ett forum för diskussion skapats där alla aktörer har kunnat få gemensamma utgångspunkter. Det behövs dock en kontinuerlig kommunikation och dialog mellan de berörda parterna för att upprätthålla gemensamma mål och förståelse för olika intressen.

5. RIKTLINJER FÖR PARKERING I PLAN- OCH BYGGLOVSPROCESSEN

Syftet med denna del av parkeringsstrategin är att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen på ett sådant sätt som bidrar till att nå kommunens uppsatta planeringsmål. Den process och de riktlinjer för parkeringstal (p-tal) för bil och cykel som presenteras här fungerar därmed som en vägledning för hur parkering ska hanteras vid framtagandet av nya detaljplaner samt vid bygglovsprövning.

Utgångspunkt är att det är fastighetsägarens ansvar att ordna parkering i tillräcklig omfattning och därmed är det också dennes ansvar att visa hur detta görs.

5.1 Detaljplan respektive bygglov

Parkering behöver behandlas både i detaljplaner och i bygglov. Figuren nedan och kommande avsnitt redovisar vad som behöver säkerställas i de olika skedena.

Detaljplan

Planen säkerställer utrymme för parkering. Kommunen kan begära in parkeringsutredning från exploitören.

Bygglov

Fastighetsägaren redovisar hur parkering löses så att kraven i PBL och BBR uppfylls.

Detaljplan

I detaljplaner behöver det visas att plan- och bygglagens krav på utrymme för bil- och cykelparkering kan tillgodoses. Även om vissa åtgärder inte kan fastställas förrän i bygglovsskedet så bör parkeringsfrågan belysas redan i planskedet. I detaljplaneprocessen bör det belysas hur stort parkeringsbehovet kan tänkas bli, möjligheter till samnyttjande samt om parkering ska lösas inom fastigheten eller i form av parkeringsköp. Särskilt vid planläggning av nya större exploateringsområden behöver ett övergripande förhållningssätt redovisas i ett planprogram.

Parkeringsfrågorna behöver belysas även när allmän platsmark införs. Om användandet av allmän platsmark förväntas generera ett behov av fordonsparkering ska lösningar för detta redovisas i planen.

Varken på plankartan eller i planbeskrivningen bör specifika parkeringstal anges. Däremot bör det i planbeskrivningen finnas hänvisning till kommunens riktlinjer för parkering samt beskrivningar för hur parkering kan anordnas.

Bygglov

Vid bygglovsprövning och utformning av parkering i samband med bygglovsansökan är det viktigt att ta hänsyn till gällande detaljplan. Detaljplaner är juridiskt bindande och gäller före riktlinjer och vägledningar. I bygglovsskedet är det fastighetsägarens skyldighet att redovisa långsiktiga parkeringslösningar så att kraven i plan- och bygglagen, se nästa sida, och Boverkets byggregler uppfylls.

UTDRAG UR PLAN- OCH BYGGLAGEN

Parkering i detaljplan

I en detaljplan får kommunen bestämma

- 1. de krav om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs [...],*
- 2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och*
- 3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.*

(PBL 4 kap 13§)

Parkering i bygglov

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...]

- 4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon, [...]*

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

(PBL 8 kap 9§)

Bygglovsbefriade parkeringsplatser

Att anlägga parkeringsplatser är bygglovspliktigt (Plan- och byggförordningen, PBF 6 kap 1§ 8.). Det krävs dock inte bygglov om det på fastigheten endast finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Det krävs inte heller bygglov om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg (PBF 6 kap 2§ 3.). Detta innebär att det inte heller krävs bygglov för att bygga bort parkeringsplatser som är bygglovsbefriade. Ansvaret för att ordna parkering för fastighetens behov är dock alltid fastighetsägarens även om det inte krävs bygglov för att anlägga eller ta bort parkeringsplatser.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas. Personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverket och på annat sätt kunna använda tomten, om det inte med hänsyn till terräng och förhållanden i övrigt anses orimligt (PBL 8 kap 9§ 5.). Enligt Boverkets byggregler ska parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ordnas inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

5.2 Process för hantering av parkering

Figur 20 visar översiktligt hur processen för arbete med parkering i plan- och bygglovsprocessen bör se ut. Processen baseras på fyrstegsprincipen så som den är beskriven i kommunens trafikstrategi men är här reducerad till tre steg genom att steg 3 och 4 slagits ihop. Syftet med processen är att tydliggöra möjligheterna för både fastighetsägare och kommunen att påverka efterfrågan på parkering och även lyfta möjligheterna att använda befintliga parkeringsytor. Om steg 1-3 inte har utretts i detaljplaneprocessen behöver detta beläggas i samband med bygglovsprövning. Härnäst beskrivs hur steg 1, 2 och 3 är tänkt att tillämpas som ett stöd för hantering av parkering i plan- och bygglovsprocessen.



Figur 21. Process för hantering av parkering i planprocessen.

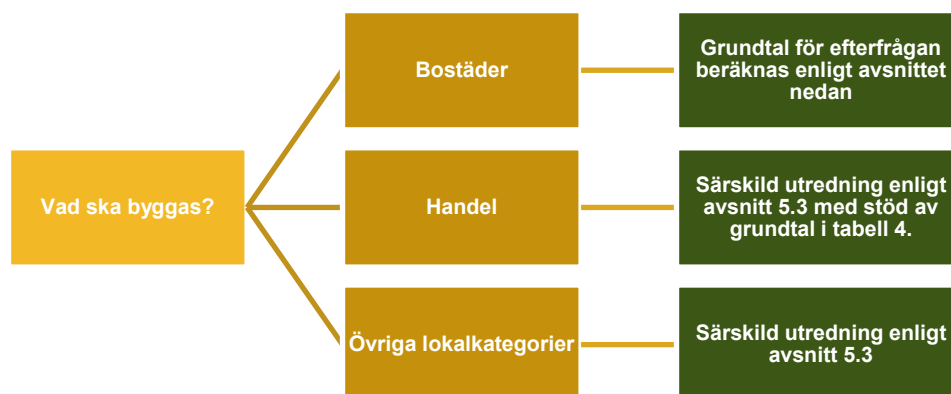
5.3 Steg 1: Utred och påverka efterfrågan på parkering

Det första steget i processen är att utreda och i den mån det går påverka efterfrågan på parkering. Efterfrågan av parkering styrs av många faktorer där bland annat kommunens översiktsplanering och detaljplanering kan påverka förutsättningar för olika färdmedelval. Beroende på vilken typ av bostäder och verksamheter som planeras och beroende på var i kommunen dessa planeras förväntas efterfrågan på bilparkering variera. Genom att först studera *lokaltyp* och *zonindelning* kan en grundefterfrågan på bilparkering räknas fram. Innan ett projektspecifikt parkeringstal anges kan det dock finnas en möjlighet för fastighetsägaren att påverka efterfrågan på parkering genom så kallade *mobilitetsåtgärder*. Grundtanken är att kommunens krav på parkering kan reduceras om fastighetsägaren kan uppvisa åtgärder som underlättar hållbart resande och förbättrar möjligheterna för ett lägre bilinnehav.

Grundefterfrågan: Lokaltyp och zonindelning

För bedömning av grundefterfrågan på parkering (utan några mobilitetsåtgärder) har grundtal tagits fram för bostäder. Dessa grundtal är förutom typ av bostad uppdelade på lokalisering i kommunen (zonindelning).

För övriga lokalkategorier tillämpas särskilda utredningar som innebär att exploitören kan behöva genomföra en projektspecifik parkeringsutredning. Kommunen har dock möjlighet att begära in en parkeringsutredning från exploitören även när det gäller bygglovsprövning för bostäder.



Figur 22. Schema för framtagning av grundtal för efterfrågan på parkering.

Grundtal för bil

Ystads kommun tillämpar flexibla parkeringstal. Det innebär att det minikrav för bilparkering som anges som grundtal i tabell 1 kan reduceras om fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder så som det beskrivs i avsnitt 5.3 under rubriken *Påverka efterfrågan på bilparkering: Mobilitetsåtgärder*. Besöksparkeringen kan inte reduceras.

Grundtalen och zonindelningen har räknats fram utifrån statistik för Ystads kommun på bilinnehav och antal boende per lägenhet och motsvarar därmed dagens efterfrågan. Om kommunen bedömer att särskilda förutsättningar råder kan kommunen begära in en parkeringsutredning från fastighetsägaren där efterfrågan för det specifika projektet utreds.

För en- och tvåbostadshus har efterfrågan på bilparkering bedömts vara liknande för hela kommunen varpå zonindelningen inte tillämpas för denna kategori. Det kan dock finnas särskilda förutsättningar som motiverar att en parkeringsutredning genomförs för en- och tvåbostadshus. I första hand bedöms detta gälla inom zon A men även i andra områden kan sådana förutsättningar finnas, se vidare beskrivning under rubriken *Särskilda avvägningar* på sid 39.

Parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ingår i grundtalen nedan. Se avsnitt 5.5 för vidare riktlinjer om parkering för personer med rörelsenedsättning.

Tabell 1. Grundtal för bilparkering till flerbostadshus, se figur 22 och figur 23 för kartor över zonindelningen.

Bilparkering flerbostadshus, bilplatser per lägenhet		
Zon	Små lägenheter, ≤35 m ²	Övriga lägenheter, >35 m ²
A – Ystad centrum	0,35+0,1	0,7+0,1
B – Övriga Ystad tätort	0,35+0,1	0,7+0,1
C - Svarte	0,4+0,1	0,8+0,1
D - Köpingebro	0,45+0,1	0,9 + 0,1
E – Nybrostrand, Löderup och Övriga kommunen	0,5+0,1	1,0 +0,1

*0,1 anger besöksparkering

För en- och tvåbostadshus, det vill säga villor, parhus och radhus, är grundtalet 2 bilplatser per bostad. Om parkering ordnas gemensamt för ett helt område så att möjligheter för samnyttjande uppstår finns också möjlighet till reduktion, se avsnitt 5.4.

TERMER

En- och tvåbostadshus

Bostadshus med endast en eller två bostadslägenheter. En- och tvåbostadshus måste oavsett upplåtelseform och fastighetsförhållanden förfoga över egen tomt. Bostäder i sammanbyggda enbostadshus ska vara självständiga från varandra både visuellt och funktionellt.

Parhus

Två enbostadshus som är sammanbyggda i mellanliggande tomtgräns.

Radhus

Minst tre enbostadshus som är direkt sammanbyggda med varandra.

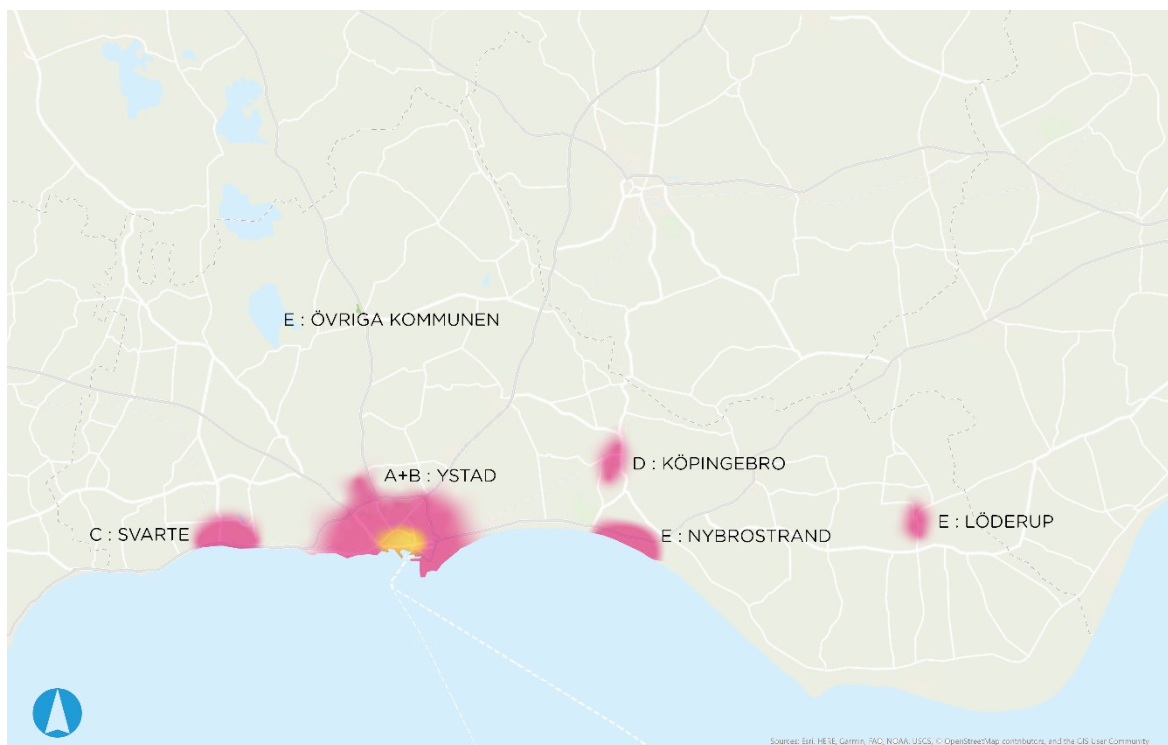
Kedjehus

Enbostadshus sammanbyggda via garage, förråd eller annat biutrymme.

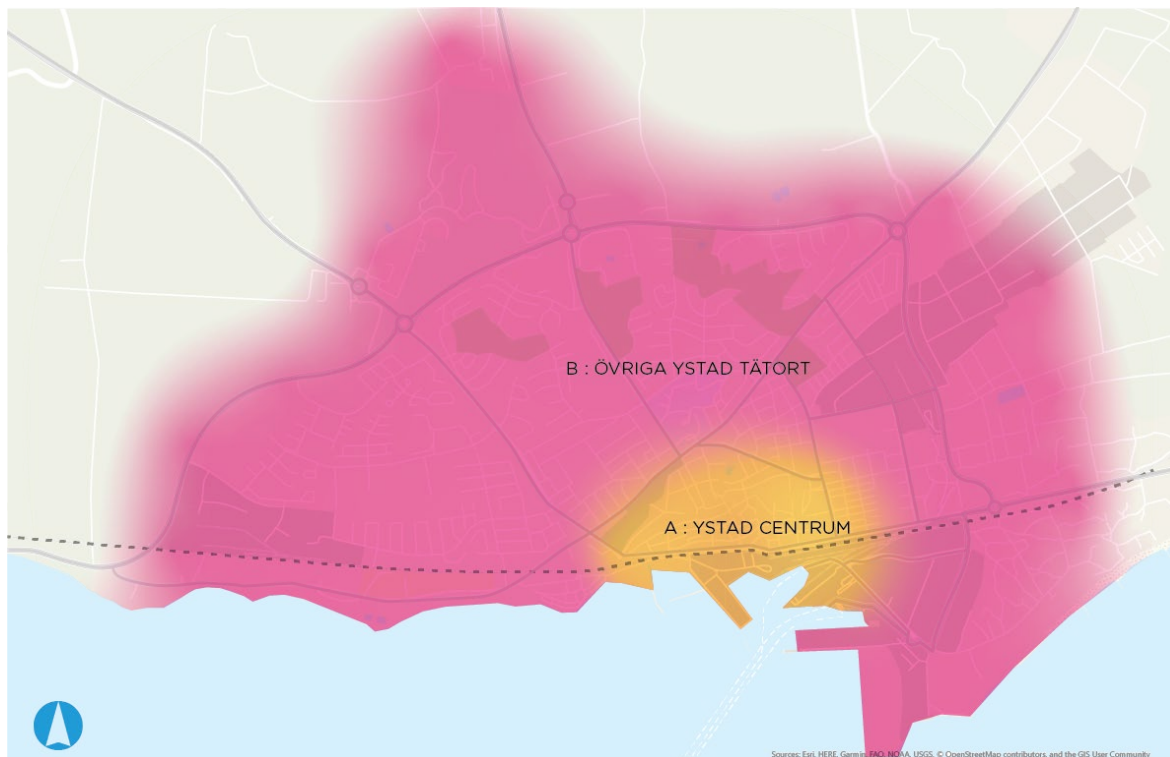
Flerbostadshus

Bostadshus med fler än två bostadslägenheter där lägenheterna inte är självständiga från varandra.

Källa: Boverket (https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/bygglovbefriade-atgarder/en--och-tvabostad_tomt/en_tvabostad/)



Figur 23. Zonindelning för kommunen.



Figur 24. Zonindelning i Ystad.

Grundtal för cykel

Utgångspunkten är att det ska finnas minst en plats per boende och att även besökare ska ha plats att parkera sina cyklar. Parkeringstalen som anges i tabell 2 är baserade på statistik över antal boende i olika lägenhetsstorlekar i Ystad och inkluderar både parkering för boende och besökare. Talen är minimala och kan alltså inte reduceras genom mobilitetsåtgärder.

För en- och tvåbostadshus förutsätts cykelparkering alltid lösas inom den egna tomten, och därför finns det inga grundtal för cykelparkering till en- och tvåbostadshus. Utgångspunkten är dock densamma att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare. I dokumentet *Tips och råd för dig som ska ordna parkering* finns vägledning när det gäller utformning och lokalisering av cykelparkering, både för traditionella cyklar och för mer ytkrävande lastcyklar.

Tabell 2. Grundtal för cykelparkering till flerbostadshus.

Cykelparkering flerbostadshus	
Lägenhetsstorlek, antal rum	Antal cykelparkeringsplatser per bostad inkl. besöksparkering
1 rok	1,5
2 rok	2
3 rok	2,5
4 rok eller större	3

Särskilda avvägningar

Behovet av parkeringsplatser behöver alltid vägas mot andra intressen. Denna avvägning är särskilt relevant i Ystad centrum (Zon A) där det både finns en kulturhistoriskt värdefull miljö att ta hänsyn till och en hög konkurrens om markytan. Även när konkurrensen om markytan inte är lika hög som i centrum kan det finnas anledning att väga behovet av parkering mot kulturhistoriska värden, exempelvis på regementsområdet.

Vidare ska etablering av mindre butiker, verksamheter och bostäder centralt i Ystad inte begränsas utan kunna möjliggöras genom exempelvis omvandling av befintliga lokaler. Därför bör kommunen vid ombyggnad eller ändrad användning av befintliga lokaler endast ställa krav på ytterligare parkering om kommunen bedömer att den nya användningen kommer att leda till *avsevärt* högre efterfrågan på parkering jämfört med vad nuvarande användning innebär.

Om kommunen trots allt bedömer att efterfrågan på parkeringsplatser kommer att öka *avsevärt* vid ombyggnation eller ändrad användning, behöver åtgärder genomföras för att påverka eller tillgodose efterfrågan. Eftersom det inte är önskvärt att tillskapa ny bilparkering i Ystad centrum, bör fastighetsägaren i första hand studera möjligheter till parkeringsköp i befintlig anläggning och samnyttjande. Avsteg från de krav som anges under rubriken *Lokalisering av parkering* på sid 44 om exempelvis godtagbara gångavstånd kan vara aktuella i dessa fall. Mobilitetsåtgärder kan också vara aktuella för att reducera kravet på parkering.

En särskild avvägning som alltid behöver beaktas, oavsett zon, är att behovet av friyta alltid går före parkering om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering.

Påverka efterfrågan på bilparkering: Mobilitetsåtgärder

För att minska efterfrågan på bilparkering och uppmuntra till hållbart resande kan mobilitetsåtgärder genomföras. Genom att stimulera resande med andra sätt än egen bil och minska ytan för parkering är syftet också att bidra till attraktivare stadsmiljöer och skapa bättre ekonomiska förutsättningar för bostadsbyggande. Tillämpning av mobilitetsåtgärder är inget krav utan en möjlighet för fastighetsägare som vill kunna bygga färre bilparkeringsplatser än vad grundtalet för bostäder anger. Det är också möjligt att tillämpa mobilitetsåtgärder för verksamheter, exempelvis i form av så kallade gröna resplaner.

Grundförutsättningar

En grundförutsättning för att kunna reducera antalet parkeringsplatser genom mobilitetsåtgärder är att kommunen bedömer att det finns goda förutsättningar för andra trafikslag än bil i sammanhanget. En god sammanvägd tillgänglighet gällande service och möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt behöver finnas. Det är fastighetsägarens ansvar att visa på ett paket av åtgärder och motivera dess långsiktiga effekt för efterfrågan på bilparkering. Avdrag kan göras på maximalt 30 procent. En så pass stor reduktion förutsätter dock att fastighetsägaren kan visa på ett omfattande paket med långsiktiga lösningar som motiverar en sådan reduktion.

GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER

- ✓ God tillgänglighet till service inom gång- och cykelavstånd
- ✓ Utbyggt gång- och cykelnät i området och till viktiga målpunkter
- ✓ Närhet till kollektivtrafik med god standard
- ✓ Ett *paket* av åtgärder anpassade för det aktuella projektet

Avtal om mobilitetsåtgärder

Om en fastighetsägare önskar få reducering av p-talet genom mobilitetsåtgärder ska fastighetsägaren beskriva eventuella mobilitetsåtgärder gällande omfattning och tidsperiod. När det gäller fysiska åtgärder för exempelvis cykelparkeringar kan detta bekräftas genom ritningar. Men för att säkerställa mobilitetsåtgärder som inte är fysiskt kopplade till fastigheten ska fastighetsägaren kunna visa upp långsiktiga avtal i samband med bygglovsansökan. Avtal ska vara tecknade mellan fastighetsägaren och den aktör som ska tillhandahålla mobilitetsåtgärden. Avtalen behöver vara utformade så att åtagandet binds till fastigheten och inte fastighetsägaren. På så vis kan åtgärderna finnas kvar även vid ett eventuellt ägarbyte.

Plan- och bygglagen slår fast att det är fastighetsägarens ansvar att tillgodose den efterfrågan på parkering som fastigheten genererar. Detta gäller även vid reducering genom mobilitetsåtgärder. Om mobilitetsinsatserna avslutas eller om åtgärderna inte ger den minskade efterfrågan på bilparkering som avsetts är det alltså fastighetsägarens och inte kommunens ansvar att tillgodose parkering.

Exempel på åtgärder

Erfarenheter visar att synergieffekter ofta uppstår om flera åtgärder genomförs tillsammans. För att möjliggöra reducering ska fastighetsägaren därför kombinera åtgärder till ett paket som sammantaget skapar ökade möjligheter till hållbart resande och en minskad efterfrågan på bilparkering. Vilka åtgärder som kan vara lämpliga varierar mellan projekt och över tid. Därför välkomnar kommunen projektspecifika anpassningar och idéer från fastighetsägaren där de motiverar både hur *resval* och *efterfrågan på parkering* kan påverkas. Exempel på möjliga åtgärder som kan tillämpas listas här nedan. Vidare vägledning kring mobilitetsåtgärder och hur de kan tillämpas finns i dokumentet *Tips och råd för dig som ska ordna parkering*.

- Bilpool & fordonspool
- Kollektivtrafikfrämjande åtgärder
- Cykelfrämjande åtgärder
- Åtgärder för att minska resebehovet
- Digitala tjänster (MaaS)
- Synliggörande av parkeringens kostnad
- Samlad bilparkering utanför egen fastighet
- Marknadsföring av åtgärder

Särskilda utredningar

För bostäder finns grundtal för parkering angivet i avsnitt 5.3. För övriga lokalkategorier bedöms parkeringsefterfrågan variera så pass mycket att generella parkeringstal inte har angetts för Ystads kommun. För exempelvis kontor, handel, restauranger och vårdlokaler behöver fastighetsägaren istället ta fram en särskild parkeringsutredning utifrån följande steg:

Steg 1: Beräkna ett grundtal för parkering, med stöd av frågorna i rutan på sidan 42.

Steg 2: Utred och redovisa eventuella mobilitetsåtgärder som kan reducera grundtalet.

Steg 3: Utred och redovisa eventuella åtgärder kring samnyttjande och parkeringsköp.

Stegen för att ta fram en särskild utredning följer alltså processen som beskrivs i figur 20. Utifrån dessa steg ska fastighetsägaren sammanställa en beskrivning för kommunen gällande hur parkering för bil och cykel ska lösas.

Särskilda utredningar för handel

Som utgångspunkt för en särskild utredning av parkeringstal för handel kan tabellen nedan användas. Utgångstalen i tabellen har räknats fram utifrån generella uppgifter om besöksstäthet och antal anställda för de olika typerna av handel. Talen bygger alltså inte på Ystads-specifika uppgifter.

Inom kategorin handel kan det även finnas en stor variation och nedanstående tal kan därför inte anses vara gällande för alla typer av handel. Mot denna bakgrund kan en särskild parkeringsutredning behöva tas fram utifrån stegen som beskrivs ovan med hänsyn till bland annat lokalisering, målgrupp och besöksstäthet.

Tabell 3. Utgångstal för handel.

Utgångstal för handel		
	Bpl/1000 m ² BTA	Cpl/1000 m ² BTA
Dagligvarubutik	30	20
Sällanvarubutik	20	10

Särskilda utredningar för skolor, förskolor samt kultur- och fritidsanläggningar

För elever som går eller cyklar till skolan förbättras både hälsan och skolprestationerna. Samtidigt har andelen aktiva skolresor minskat kraftigt de senaste årtiondena. Detta riskerar att leda till en försämrad trafiksituation i anslutning till skolan och försämma barnens rörelsefrihet och hälsa. Samma utveckling kan även ses för barns resor till fritidsaktiviteter. Mot denna bakgrund är det av stor vikt att skjutsandet med bil minskas. Den särskilda parkeringsutredning som tas fram i samband med etablering av skol/förskoleverksamhet eller annan verksamhet för barn- och ungdomar ska tydligt bidra till detta.

Behovet av bilparkeringsplatser vid skolor varierar stort beroende på skolans lokalisering och vilka åldrar eleverna har. Samma sak gäller för elevernas cykelparkering där den särskilda parkeringsutredningen behöver ta hänsyn till bland annat lokalisering och årskurser.

Grundregeln är att parkering ska lösas inom den egna fastigheten. Plan- och bygglagen slår dock fast att om det på en tomt inte är möjligt att tillgodose behovet för både parkering och friytor för lek och utevistelse ska friytor prioriteras. I rutan nedan presenteras de utgångspunkter som gäller för särskilda utredningar för parkering vid skolor och förskolor.

SÄRSKILDA UTREDNINGAR VID SKOLOR- OCH FÖRSKOLOR

Följande utgångspunkter gäller för särskilda utredningar för parkering vid skolor och förskolor.

- ✓ Bil- och cykelparkering ska lösas på ett sådant sätt att de bidrar till en ökad andel aktiva skolresor och en trygg, trafiksäker miljö.
- ✓ I planeringen är det viktigt att skilja på lösningar för angöring, korttidsparkering respektive parkering för anställda.
- ✓ Angöring för hämtning och lämning kan ofta ske på gatan.
- ✓ Parkering och angöring för hämtning och lämning kan ordnas upp till 200 meter från skolan eller förskolan.
- ✓ Möjligheter till samnyttjande av parkering med andra verksamheter eller samnyttjande av ytor för parkering med andra funktioner kan belysas i parkeringsutredningen.

STÖDFRÅGOR FÖR ATT BEDÖMA GRUNDTAL FÖR PARKERING

A) Antal anställda och besökare samtidigt?

Det första steget för utredningen är att ta hänsyn till förväntad besöks- och anställdtätthet. Normalt finns i plan- eller bygglovsskedet en uppskattning om hur stor den planerade lokalen ska vara och hur många besökare och anställda som den förväntas kunna generera. Det bör också finnas en uppskattning om hur antalet besökare och anställda kan variera över tid.

B) Hur förväntas anställda och besökare resa till lokalen?

Nästa steg i utredningen är att fundera kring hur anställda och besökare kommer att ta sig till och från anläggningen och hur deras efterfrågan på parkering ser ut. För att kunna utreda denna fråga listas här en rad faktorer att ta hänsyn till:

- **Lokalisering**
Var ska verksamheten finnas? Är det ett centralt eller perifert läge?
- **Resmöjligheter**
Hur är kollektivtrafikförsörjningen till området? Finns det cykelväg med god standard? Hur ser framkomlighet och tillgänglighet för bil ut i och till området?
- **Utbud**
Vilken typ av tjänster erbjuder verksamheten och vad har verksamheten för öppettider? Hur snabbt förväntas parkeringsplatserna omsättas?
- **Resvanor**
Utöver frågorna ovan kan även Region Skånes resvaneundersökning användas som ett stöd för att bedöma förväntade resvanor till verksamheten. I resvaneundersökningen finns uppgifter om hur resvanorna ser ut idag för olika typer av resor, dels för kommunen som helhet och dels för Ystads tätort. I bedömningen av förväntade resvanor för besökare kan det även vara ett stöd att redovisa förväntad målgrupp. För vissa besöksmål, inte minst de som riktar sig till barnfamiljer, är antalet personer som färdas i varje bil klart högre än i genomsnitt vilket innebär ett lägre behov av parkering. För verksamheter som riktar sig till barn och ungdomar är det sannolikt att en lägre andel kommer att köra bil till platsen.

Utgångspunkt är att det ska finnas cykelparkering i tillräcklig utsträckning för att fler än idag ska kunna cykla. Cykelparkeringarna ska alltså möjliggöra de färdmedelsmål för cykel som finns antagna i *Trafikstrategin Ystads kommun* (se även avsnitt 3 i detta dokument).

5.4 Steg 2: Optimera och effektivisera användningen av befintlig parkering

Efter steg 1 har ett projektspecifikt parkeringstal tagits fram med hänsyn till den bedömda grundefterfrågan på parkering och eventuella reducerande åtgärder för att påverka efterfrågan. I *steg 2* studeras sen möjligheterna att effektivisera och optimera användningen av den totala parkeringsefterfrågan som ska tillgodos. Detta kan göras genom att undersöka möjligheterna till *samnyttjande* och *parkeringsköp*.

Samnyttjande

Samnyttjande av parkering innebär att samma yta används för flera fastigheter och för flera ärendetyper. Det kan exempelvis betyda att en arbetsplatsparkering öppnas upp så att boende kan parkera där nattetid. Genom samnyttjande kan en parkeringsyta få en mer jämn beläggning över hela dygnet och det totala behovet av parkeringsytor minskar därmed. Samnyttjande beskrivs mer ingående i avsnitt 4.1. För att undvika att det anläggs mer parkering än nödvändigt ska så hög grad av samnyttjande som möjligt eftersträvas. Dock är det viktigt att de boendes möjlighet att lämna bilen hemma under arbetsdagen säkerställs. I alla plan- och bygglovsärenden bör möjligheterna för samnyttjande av redan befintliga parkeringar undersökas.

Om bilparkering för en- och tvåbostadshus kan ordnas i en gemensam anläggning eller på en gemensam yta för ett helt eller en del av ett bostadsområde kan parkeringstalet sänkas. För gemensam parkering finns möjligheter till samnyttjande av framförallt de platser som är till för besökare varpå ett lägre parkeringstal kan accepteras.

Tabell 4. Samnyttjande för bilparkering till en- och tvåbostadshus.

Bilparkering en- och tvåbostadshus, bpl/bostad	
Enskild parkering	Gemensam parkering
2	1,5

Juridiskt och administrativt kan samnyttjande ordnas genom servitut eller genom att en gemensamhetsanläggning för parkering bildas. Båda dessa alternativ garanterar varaktighet för lösningen och är därför att föredra ur detta perspektiv. För att ytterligare öka möjligheterna till samnyttjande kan även parkeringsköp, se nedan, vara en möjlighet.

Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att en fastighetsägare kan köpa bilplatser av kommunen eller av en annan fastighetsägare på annan fastighet än den egna. Det finns två olika metoder för parkeringsköp; friköp och avlösen. Av dessa alternativ är det framförallt avlösen som kan vara aktuellt i Ystad som ett sätt att möjliggöra ökat samnyttjande och tillgodose efterfrågan på parkering i de lägen där det inte går att ordna parkering på fastigheten.

Avlösen

Fastighetsägaren förbinder sig till ett långsiktigt åtagande (vanligen avtal på 25 år) att hyra de bilplatser som motsvarar fastighetens efterfrågan

För att parkeringsköp ska vara aktuellt krävs att det är ett acceptabelt avstånd, se tabell 5, mellan fastigheten och parkeringsanläggningen. Det är inte tillåtet att köpa parkering på allmän platsmark då dessa platser ska vara allmänt tillgängliga.

5.5 Steg 3: Tillskapa ny parkering

Om det inte går att lösa efterfrågan på parkering genom samnyttjande eller parkeringsköp återstår att tillskapa ny parkering. I dokumentet *Tips och råd för dig som ska ordna parkering* finns ytterligare vägledning när det gäller alternativ till parkering samt utformning och lokalisering av parkering.

Parkering både för bil och cykel ska alltid ordnas på kvartersmark. Eventuell parkering på allmän platsmark kan inte användas för att tillgodose den efterfrågan som uppstår kopplat till en specifik fastighet.

Angöring och parkering för personer med rörelsenedsättning

För personer med rörelsenedsättning ska i enlighet med Boverkets byggregler *angöring* ordnas inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Även *parkeringsplatser* för personer med rörelsenedsättning ska kunna ordnas inom 25 meter från entré vid behov. Normalt är behovet mellan 2 och 3 % av det totala antalet platser. Det kan dock finnas platser där behovet är större, till exempel vid verksamheter som riktar sig till en äldre målgrupp eller vid bostäder som har fått ett kraftigt reducerat parkeringstal genom mobilitetsåtgärder.

Lokalisering av parkering

Avståndet från målpunkten till bilparkeringen kan påverka valet av färdmedel. Om avståndet till bilparkeringen är längre än avståndet till kollektivtrafiken och avsevärt längre än avståndet till cykelparkering, kan detta bidra till att fler väljer att resa hållbart. Samtidigt krävs acceptabla gångavstånd för att säkerställa att parkeringen fyller sitt syfte. I tabell 5 anges därför riktvärden för längsta acceptabla gångavstånd till bilparkering som stöd för hantering av parkering i plan- och bygglovsprocessen. Tabellens avstånd syftar på faktiskt gångavstånd (ej fågelvägen) och visar på riktvärden som i vissa fall kan justeras om särskilda förutsättningar råder.

Tabell 5. Riktvärden för gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt.

Målpunkt	Acceptabelt gångavstånd
Handel	200 m
Boende	400 m
Arbetsplats	600 m

Cykelparkering bör vid nybyggnation betraktas som den mest prioriterade typen av parkering vilket också bör återspeglas i lokaliseringen. För bostäder ska cykelparkering ordnas inom 25 meter från entré i enlighet med BBR avsnitt 3:23. Vilka avstånd som kan accepteras mellan cykelparkering och målpunkt för övriga lokalkategorier beror framförallt på parkeringens varaktighet. Vid kortare ärenden och för besökare, så som cykelparkering till handel, bör cykelparkering ordnas inom 25 meter från entré. Vid mer varaktig parkering eller om parkeringen erbjuder cyklisterna andra kvaliteter såsom väderskydd, övervakning eller annan service kan något längre gångavstånd accepteras.

6. LÄS MER

- Björke, E., & Fondell, C. (2009). *Parkeringsreglering och handeln i staden*. Lunds Tekniska Högskola.
- Grongstad, I. (2017). *Effekt på detaljhandel vid införande av bilfria gator i Lund*. Lunds universitet.
- Hamilton, C. J., & Braun Thörn, H. (2013). *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*. Stockholm: Centre for Transport Studies.
- Karlsson, C. (2011). *Hur stor plats tar trafiken egentligen? Studie av trafikytor i Lund från 1940 till 2010*. Lund: Lunds tekniska högskola.
- Malmö stad. (2018). *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö - förslag 2018-05-28*. Malmö.
- Persson, A. (2014). *Traffic Land Use in Cities*. Göteborg: Chalmers University of Technology.
- Region Skåne. (2019). *Planera för attraktiv parkering*.
- Roth, A., Hult, C., Hult, Å., Vikengren, T., & Koucky, M. (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*. Stockholm: IVL Svenska miljöinstitutet.
- Spacescape. (2018). *Enkla planindikatorer för trafik*.
- Spacescape. (2019). *Lägesindikatorer för hållbara resvanor*.
- Svensson, T., & Hedström, R. (2010). *Parkering - Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. Linköping: VTI.
- Trafikverket. (2013). *Parkering i täta attraktiva städer*. Borlänge.
- Trafikverket. (2020). *Vägar och gators utformning*. Borlänge.
- Trafikverket och SKL. (2012). *Kol-Trast - Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*.
- Ystads kommun. (2015). *Cykelstrategi*.
- Ystads kommun. (2018). *Cykelplan 2018-2028*.
- Ystads kommun. (2019). *Trafikstrategi Ystads kommun 2019-2030*.