



RAPPORT

Handläggare
Peter Håkansson (uppdragsledare)
Ludvig Cronqvist (utredare)

Datum
2016-09-09

Tel
+46 70 268 34 78

Projekt-ID
725285

E-post
peter.a.hakansson@afconsult.com
ludvig.cronqvist@afconsult.com

Kund
Ängelholms kommun

Målbild och parkeringsstrategi – Stationsområdet Ängelholm

ÅF har av Ängelholms kommun getts i uppdrag att ta fram en målbild och parkeringsstrategi för Stationsområdet i Ängelholm. Denna rapport inklusive bilagor presenterar detta arbete i sin helhet.

ÅF-Infrastructure AB

Granskad

Peter Håkansson



Innehållsförteckning

1	Förutsättningar	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Q-Book – Stationsstaden i Ängelholm	3
1.3	Trafikutredning	3
1.4	Avgränsning	3
2	Referensområden	4
2.1	Lund, Sockerbruksområdet	4
2.2	Kävlinge, Stationsstaden	4
2.3	Malmö, Hyllie	5
2.4	Sammanställning	6
3	Inventering	7
3.1	Sammanställning	7
3.2	Parkeringshus Sockerbruksgatan	7
3.3	Slutsats	7
4	Målbild	8
4.1	Parkeringsnormer	8
4.2	Cykelparkering	8
4.3	Markparkering och gatuparkering	8
4.4	Parkeringshus och parkeringsgarage	9
4.5	Samnyttjande	9
4.6	Andra mobilitetsåtgärder	9
5	Parkeringsnorm	11
5.1	Bilparkering	11
5.2	Cykelparkering	11
5.3	Pendlingsparkering	11
6	Parkeringsbehov	12
6.1	Uppräkning	12
6.2	Fysisk infrastruktur	13
7	Slutsatser och diskussion	14
8	Källor	15

Bilagor

Bilaga 1 – uppdragets geografiska avgränsning

Bilaga 2 – sammanställning av inventering



1 Förutsättningar

1.1 Bakgrund

ÅF har getts i uppdrag av Ängelholms kommun att göra en övergripande inventering av befintliga parkeringsförhållanden inom Stationsområdet och en utredning av planprogramsområdet med syfte att belysa nya förutsättningar för parkeringar inom området för bostäder och verksamheter. Områdets goda kopplingar till befintliga kollektivtrafikknutpunkter ska användas som utgångspunkt för att hitta en attraktiv parkeringsmiljö som bidrar till att utveckla den hållbara staden. Arbetet ska syfta till att ta fram en p-norm för området med tillhörande resonemang för hur parkeringstalet för bilar och cyklar ska se ut vid utbyggnad.

1.2 Q-Book – Stationsstaden i Ängelholm

Ett planprogram håller på att tas fram för Stations- och Sockerbrukskvarteren i Ängelholm. Planprogrammet syftar till att möjliggöra exploatering med bostäder och verksamheter i området. Området präglas idag av småskalig industri och olika typer av verksamheter. En strukturplan har tagits fram i samarbete med *SUDes Urban Lab* vid Lunds universitet och bildar underlag för utredningen.

1.3 Trafikutredning

ÅF:s rapport "Trafikalstringsanalys & utredning av framtida kollektivtrafiklösningar Stationsområdet" kommer ligga till grund för antaganden och förutsättningar för denna rapport.

De förväntade resvanorna för Stationsområdet Ängelholm baseras på följande förutsättningar:

- *Ökat regionalt resande med tåg, dubbelspår och fler avgångar*
- *Cykelplan 2015-2025, övergripande insatser för ökad andel cykeltrafik i kommunen*
- *Moderat till restriktiv parkeringsnorm för bostäder och verksamheter med särskilda åtgärder inom alternativa parkeringslösningar*
- *Busshållplatsläge för stadsbuss centralt i den nya stadsdelen*
- *Andra mobility management-åtgärder*

En rekommendation är därför att kollektivtrafikens framkomlighet utreds i det kommande planarbetet, och att eventuella åtgärder som ger mindre biltrafik kring stationsområdet bör övervägas. Att undvika trängsel och bilköer bidrar också till att göra området kring stationen mer attraktivt för vistelse och kan vara en förutsättning för att skapa mötesplatser. (ÅF, 2016)

1.4 Avgränsning

I samråd med Ängelholms kommun har inventeringen avgränsats till befintliga parkeringsplatser och beläggingsgrad inom det som kallas Stationsområdet och bostadskvarteret Sockerbruket i Ängelholm. Avgränsningen specificeras i bilaga 1. Utredningen i stort avgränsas enligt uppdragsbeskrivning daterad 2016-06-22.



2 Referensområden

Tre referensområden har tagits fram som underlag för att skapa ett ramverk till parkeringsnorm och strategi för Stationsområdet i Ängelholm. Samtliga områden har likheter med Stationsområdet i Ängelholm gällande bland annat kollektivtrafiknära läge samt typ och omfattning av exploatering.

2.1 Lund, Sockerbruksområdet

Lunds kommun utvecklar ett nytt och stationsnära läge strax nordost om Lund C, bl.a. med ett nytt kommunhus, Kristallen. Program till detaljplan Sockerbruksområdet togs fram 2005 och detaljplaner för området har antagits under åren 2007-2014. För den senast antagna detaljplanen gäller Lunds kommuns parkeringsnorm, giltig från 2013. Parkeringsnormen för bilar inom den centrala zonen föreslår per 1000 kvm BTA:

- 8 bpl för flerbostadshus
- 2,5 bpl för studentbostäder
- 6 bpl för vårbostäder¹
- 8 bpl för kontor
- 3 bpl för förskola, grundskola och gymnasium
- 20 bpl parkering för handel

För cykel gäller följande parkeringsnorm per 1000 kvm BTA:

- 30 cpl för flerbostadshus
- 45 cpl för studentbostäder
- 10 cpl för vårbostäder
- 20 cpl för kontor
- 30-45 cpl för grundskola och gymnasium
- 20 cpl för förskola
- 30 cpl för handel

Lunds kommun har aktivt under många år arbetat kommunövergripande med mobilitetsåtgärder och har med sin nya parkeringsnorm sänkt normen för bilparkeringar gentemot tidigare parkeringsnorm. I parkeringsnormen för Lunds kommun nämns två åtgärdspaket för att sänka behovet av bilparkeringar inom nybyggnadsområden. Åtgärdspaketen innefattar bilpool och bilfritt boende. Bilfritt boende är ett koncept där fastighetsägaren sluter avtal med boende att inte äga bil. Istället säkerställs bland annat att medlemskap i bilpool garanteras för boende samtidigt som standard för bland annat cykelparkeringar höjs.

2.2 Kävlinge, Stationsstaden

Kävlinge kommun planerar för ett nytt centrumnära bostads- och verksamhetsområde. Området är likt Stationsområdet i Ängelholm beläget nära befintlig kollektivtrafikknutpunkt och planområdet bedöms rymma cirka 1 300 bostäder samt 35 000 BTA verksamhetsområden. En parkeringsutredning för området har föreslagit följande normer för bilparkeringar:

¹ Vårbostäder innebär boende med tillhörande vårdbehov, t ex vissa typer av äldreboende och gruppboende. För s k seniorboende 55+ som inte har tillhörande vård ställs samma krav som vid flerbostadshus. Källa: Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun



- 1 bpl/bostad²
- 0,2 bpl/bostad för studentbostäder
- 11 bpl/1000 kvm BTA för kontor
- 24 bpl/1000 kvm BTA för centrumhandel

Förutom uppsatta minikrav för parkeringar föreslås att bilpool utreds som komplement till befintliga parkeringar inom området. En riktlinje är att 5 bilar ska finnas tillgängliga per 100 bostäder.

Ingen samlad behovsstudie är gjord för cykelparkeringar i Kävlinge för området Stationsstaden.

2.3 Malmö, Hyllie

År 2010 öppnade citytunneln för trafik och Hyllie station och kringliggande områden blev en ny knutpunkt i södra Malmö. För området har en parkeringsstrategi tagits fram för att förtydliga områdets förutsättningar i förhållande till Malmö stads parkeringsnorm. Strategin framhåller följande riktvärden för parkeringsnorm, där gångavståndet till Hyllie station är mindre än 500 m. I övrigt tillämpas Malmö stads parkeringsnorm. För Hyllie gäller följande parkeringsnorm:

- 0,65 bpl/bostad för flerbostadshus
- 0,15 bpl/anställd för verksamheter

Övriga mobilitetsåtgärder kan ge byggherrar möjlighet att påverka parkeringstalet inom Hyllie. Exempel på goda mobilitetsåtgärder som lyfts i strategin är:

- Bilpool ingår i hyran i 10 år.
- Cykelpool (el, lådcyklar, cykelkärror).
- Attraktiv cykelparkering.
- Exponerad cykelparkering i byggnadens markplan.
- Väderskyddad cykelparkering, även för lådcyklar.
- Kollektivtrafikkort (helt eller delvis subventionerat).
- Avtal med cykelservice (årlig cykelservice).
- Marknadsföring av mobilitetslösningar vid försäljning eller uthyrning av bostad.
- Cykel (eller elcykel) ingår i köpet eller kan köpas subventionerat.
- Intelligent leveransskåp med kylfunktion som möjliggör leverans av mat när som helst under dagen.

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö har följande riktlinjer för parkering inom tätorten:

- 0,6 – 1,1 bpl/bostad för flerbostadshus
- 0,15 bpl/bostad för studentrum
- 0,3 bpl/bostad för äldreboende
- 0,2 bpl/anställd för kontor
 - Alt. 9 bpl/1000 kvm BTA för kontor inkl. besök
- 0,2 bpl/anställd för handel
 - Alt. 18 bpl/1000 kvm BTA för handel inkl. besök

² Flerfamiljshus: 1/2/3/4 RoK och radhus i storkvarter = 0,6/0,8/1,1/1,3 bpl/bostad. Med en antagen lägenhetsfördelning om 10 % 1RoK och vardera 30 % för 2/3/4 RoK samt radhus i storkvarter blir behovstalet i sin helhet för området 1,0 platser /bostad. Källa: Detaljplan för Exporten 15 m fl i Kävlinge tätort, Kävlinge kommun.



För cykelparkeringar gäller:

- 2,5 cpl/bostad för flerbostadshus
- 1,5 cpl/bostad för studentbostäder
- 1,0 cpl/bostad för äldreboende
- 0,4 cpl/anställd för kontor
 - Alt. 18 cpl/1000 kvm BTA för kontor inkl. besök
- 0,4 cpl/anställd för handel
 - Alt. 30 cpl/1000 kvm BTA för handel inkl. besök

2.4 Sammanställning

Tabell 1. Jämförelse parkering per 1000 kvm BTA*

	Lund, Sockerbruks- området	Kävlinge, Stations- staden	Malmö, Hyllie	Ängelholm, DP 1049 Betan 1 mm.	Ängelholm, parkerings- norm 1991***
<i>Flerbostadshus</i>	8	13	9**	11	11-13
<i>Student- bostäder</i>	2,5	3	2	-	-
<i>Vårdbostäder / äldreboende</i>	6	-	4	-	-
<i>Kontor</i>	8	11	9	-	18
<i>Handel</i>	20	24	18	-	26-35
<i>Skola</i>	3	-	-	-	6
<i>Cykel</i>	10-45	-	18-33	28	20-30****

* Antagen BTA per lägenhet = 75 kvm. Tal avrundade till närmaste heltal

** Specifik parkeringsnorm för Hyllie med gångavstånd <500 m till Hyllie station.

*** Tal angivna för centrum

**** Cykelplan 2015-2025



3 Inventering

3.1 Sammanställning

För att skapa en bild av nuläget har det inom uppdraget utförts en inventering av tillgången till antalet bilparkeringsplatser och en beläggningsstudie. Geografisk indelning i kartmaterial och en sammanställning av inventeringen kan ses i bilaga 2.

Inventeringen utfördes tisdagen 28/6, veckan efter midsommar. Det var uppehållsväder och soligt. Dagsräkningen gjordes mellan kl. 1400-1515 och kvällsräkningen gjordes mellan kl. 1800-1845.

Inventeringstillfället bedöms vara någorlunda representativt med förbehållet att antalet parkerande bilar vid samtliga typer av parkeringar möjligtvis var något lågt. Semestertider kan således ha påverkat resultatet något vilket bör beaktas vid tolkningen av resultatet.

Inom området finns det totalt cirka 1700 markerade bilparkeringsplatser på kvartersmark och gatumark som fördelar sig efter typ av parkeringsplats enligt Tabell 2 nedan. Det bör understrykas att uppskattningen av parkeringsplatsernas användningsområden är något godtyckligt uttryckt och kan variera, se bilaga 2.

Tabell 2. Sammanställning av inventering, avrundning av värden och resultat

Typ av bilparkering	Antal platser	Beläggning dagtid	Beläggning kvällstid	Ungefärligt överskott antal platser
<i>Pendlarparkering</i>	400	30 %	15 %	280
<i>Bostadsparkering</i>	700	55 %	60 %	280
<i>Verksamhetsparkering</i>	500	35 %	30 %	325
<i>Gatuparkering</i>	100	45 %	40 %	50
<i>Summa</i>	1700	40 %	40 %	950

3.2 Parkeringshus Sockerbruksgatan

Utlåtande av Ängelholmshem, telefon 2016-06-28:

Bilparkeringsgaraget är fullt uthyrt både under tak och på övre plan med undantag för några få platser som används som buffert. Det finns en kölista för att kunna hyra parkeringsplats i garaget under tak, en stor del av de köande är personer som hyr på övre plan men vill hyra parkeringsplats under tak.

3.3 Slutsats

Beläggningsgraden är enligt inventeringen relativt låg, framförallt beträffande pendlarparkeringen och verksamhetsparkeringen. Utbudet av bilparkeringsplatser i området är stort vilket skapar möjligheter att utarbeta detaljerade strategier för samnyttjande i fortsatt planarbete.

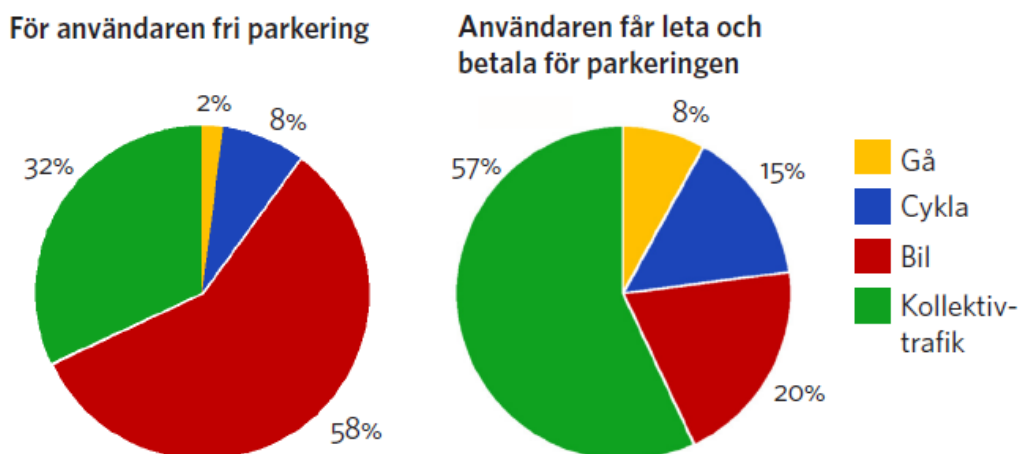
Strukturplan för Stationsområdet förutsätter att cirka 400-500 av de befintliga parkeringsplatserna i marknivå försvinner till följd av ny exploatering. Detta har inte beaktats i inventeringen. Cirka 250-300 av dessa uppskattas ha användningsområde pendlingsparkering.



4 Målbild

4.1 Parkeringsnormer

Parkeringsstillgång och restriktiva parkeringsnormer är något som i mycket hög grad påverkar färdmedelsfördelningen för ett område. Genom att skapa förutsättningar för alternativa transportlösningar samtidigt som antalet bilparkeringar reduceras, kan färdmedelsfördelningen i ett område effektivt styras mot ett mer hållbart och urbant resmönster.



Figur 1. Färdmedelfördelning efter tillgång och kostnad för parkeringar, exempel från Stockholm. Källa: Trafikverket (2013)

4.2 Cykelparkering

God cykelparkering ska anläggas nära entréer till bostäder, handel, arbetsplatser och stationsbyggnaden. Cykelparkeringen ska alltid placeras närmre målpunkt än bilparkering för att tydligt främja valet av mer hållbara färdmedel. Möjligheten till att låsa fast cykeln samt extra utrymme för exempelvis lådcyklar ska beaktas främst vid bostäder, arbetsplatser och vid stationsbyggnaden.

4.3 Markparkering och gatuparkering

För att skapa en stadsmässighet och goda förutsättningar för hållbart resande så ska markparkering begränsas och endast tillåtas som gatuparkering. Gatuparkering kan utformas likt västra sidan av Norra Sockerbruksgatan där ytan som inrymmer parkeringsfickor även kan varieras med exempelvis träd, cykelparkering, busshållplats, lastzon för sop- och varutransporter och/eller angöring i anslutning till handel. På detta sätt kan attraktiva gaturum skapas som gynnar stadsliv.



Figur 2. Exempel på utformning av gatuparkering. Norra Sockerbruksgatan, Ängelholm. Källa: Globespotter



4.4 Parkeringshus och parkeringsgarage

Då kommunen tidigt tar ett helhetsgrepp om exploateringsområdet kan en tydlig strategi för parkeringen i parkeringshus och parkeringsgarage arbetas fram. Detta skapar möjligheter att samla parkeringsbehov i ett eller flera parkeringshus. Exploatörerna kan därmed tillsammans finansiera kostnaden av ett parkeringshus alternativt göra parkeringsköp till huvudman som bygger och förvaltar parkeringshuset/-en. På så sätt tydliggörs kostnaden för parkering både i ett stadsbyggnadsperspektiv och för slutanvändaren, dvs. de boende eller verksamma.

Med parkeringsgarage menas garage under byggnader. Byggandet av underjordiskt parkeringsgarage driver oftast på kostnaden för byggande med cirka 12 % på totalkostnaden eller cirka 250 000 kr per lägenhet (Trafikverket, 2013). Att samordna parkeringsbehov i gemensamma parkeringshus för bostäder och verksamheter kan alltså reducera kostnaden för exploatörer.

4.5 Samnyttjande

Det finns goda möjligheter att under olika tidpunkter samnyttja olika typer av parkeringslösningar mellan kontor, handel samt pendlingsparkeringsplatser. Samnyttjande med bostadsparkering är oftast problematiskt då det är eftersträvt att de boende som äger bil i större utsträckning använder andra färdmedel under vardagar och låter bilen stå parkerad vid sin bostadsparkering. Samnyttjande i olika relationer kan med fördel minska parkeringstalet för ett nytt bostads- och verksamhetsområde med uppskattningsvis 10-20 %.

4.6 Andra mobilitetsåtgärder

Andra mobilitetsåtgärder kan vara att skapa parkeringsplatser som inte ligger i direkt anslutning till bostäder och verksamheter. Är det exempelvis längre att gå till parkeringshuset där bilen står parkerad än till närmaste kollektivtrafik kan det ofta upplevas som att det går fortare och är smidigare att ta bussen eller tåget.

Flexibla parkeringstal

Flexibla parkeringstal innebär sänkt parkeringsnorm om exploatören istället tillhandahåller alternativa mobilitetstjänster som exempelvis subventionerad bilpool eller tillgång till el- och lådcyklar. Åtgärden bör ses som ett frivilligt komplement vid fortsatt arbete med kommande detaljplaner.

Bilfritt boende

På flera platser runt om i Sverige planeras nya bostadskvarter enligt principen för bilfritt boende. Principen innebär att exploatören för en viss fastighet inte ålägger sig att anordna bilparkeringsplatser enligt satt parkeringsnorm. Istället står exploatören för att alternativa transportlösningar tillhandahålls, exempelvis medlemskap och tillgång till



Figur 3. Cykelhuset "Ohboy!" i Malmö. Ett nybyggnadsprojekt med parkeringsnorm 0. Källa: hauschild+siegel



bilpool och/eller att cyklar, elcyklar eller lådcyklar ingår i priset vid köp av eller hyra av en bostad. Bilfritt boende är en metod som med fördel kan beprövas och utvärderas vid utbyggnaden av Stationsområdet i Ängelholm och förutsättningarna för alternativa transportslag ses som mycket goda.

Parkeringsreservat

För att inte skapa ett överskott av parkeringsplatser under byggtiden bör metoden parkeringsreservat tillämpas. Parkeringsreservat innebär att man i ett nybyggnadsområde planerar för möjligheten att etappvis bygga ut antalet parkeringsplatser. På så sätt kan tillgången till parkeringsplatser begränsas till den samtida efterfrågan på parkeringsplatser. Utbyggnadsprincipen bör tillämpas för Stationsområdet. Styrningen av utbyggnadstakten styrs genom planmonopol av kommunen, oavsett om det är kommunen, ett kommunalt bolag eller privata aktörer som agerar byggherre.



5 Parkeringsnorm

5.1 Bilparkering

Parkeringsnormen för Stationsområdet i Ängelholm har arbetats fram med utgångspunkt i målbildsdiskussionen i förgående kapitel samt presenterade referensexempel. Parkeringsnormen tar avstamp i den nya stadsdelens hållbarhetsprofil. Det kollektivtrafikhäna läget samt alternativa mobilitetslösningar skapar en samlad möjlighet att minska det totala parkeringstalet.

Rekommenderad parkeringsnorm för Stationsområdet kan ses i Tabell 3.

Tabell 3. Parkeringsnorm för Stationsområdet Ängelholm (med gällande parkeringsnorm och referens som jämförelse), parkeringar per 1000 kvm BTA

	Ängelholm, Stations- området	Ängelholm, DP 1049 Betan 1 mm.	Ängelholm, parkerings- norm 1991*
<i>Flerbostadshus</i>	9	11	11-13**
<i>Student- bostäder</i>	2	-	-
<i>Vårdbostäder / äldreboende</i>	7	-	-
<i>Kontor</i>	10	-	18
<i>Handel</i>	18	-	26-35
<i>Skola</i>	4	-	6

* Tal angivna för centrum

** Antagen BTA per lägenhet = 75 kvm. Tal avrundade till närmaste heltal

5.2 Cykelparkering

Cykelparkeringar är en viktig komponent för att uppnå önskade resultat gällande omfördelning av trafikslag och att skapa goda förutsättningar för ökat cyklande inom staden. Kommunens cykelplan 2015-2025 föreslår att antalet dimensionerande cykelparkeringsplatser för flerbostadshus ska vara 30 cpl/1000 kvm BTA. För kontor och handel ska antalet platser vara 20 cpl/1000 kvm BTA.

5.3 Pendlingsparkering

Bedömt parkeringsbehov för pendlingsparkering i anslutning till Ängelholms station och resecentrum är enligt tidigare utredning 225 platser för bil och 1 200 platser för cykel (Sweco, 2015). Pendlingsparkering för bil kan samordnas med parkeringar för verksamheter där parkeringsbeläggning framförallt är hög under kvällstid.



6 Parkeringsbehov

6.1 Uppräkning

Enligt gällande förutsättningar för exploatering av Stationsområdet har två olika parkeringstal för framtida parkeringsbehov tagits fram. Beräkningarna grundar sig på de exploateringstal som återges i tidigare utförd trafikutredning (ÅF, 2016) och följer två olika exploateringsscenarioer som tagits fram i samråd med Ängelholms kommun.

Tabell 4. Uppräkning parkeringstal lågt exploateringsscenario (avrundat till närmaste 10- och 100-tal)

	Yta (kvm BTA)	P-norm (p-platser/1000 kvm BTA)	Uppskattat parkeringsbehov	Uppskattat parkeringsbehov - cykel
Bostäder (flerbostadshus)*	90 000	9 (2 + 7)	850	2 700
Kontor	7 000	10	70	140
Handel	9 000**	18	160	180
Skola	7 000	4	30	- ***
Pendlingsplatser	-	-	225	1 200
Summa	113 000	-	1 300	4 200

Tabell 5. Uppräkning parkeringstal högt exploateringsscenario (avrundat till närmaste 10- och 100-tal)

	Yta (kvm BTA)	P-norm (p-platser/1000 kvm BTA)	Uppskattat parkeringsbehov - bil	Uppskattat parkeringsbehov - cykel
Bostäder (flerbostadshus)*	115 000	9 (2 + 7)	980	3 500
Kontor	10 000	10	100	200
Handel	14 000**	18	250	280
Skola	9 500	4	40	- ***
Pendlingsplatser	-	-	225	1 200
Summa	148 500	-	1 600	5 200

* 90 % vanliga bostäder + 5 % studentbostäder + 5 % vårdbostäder

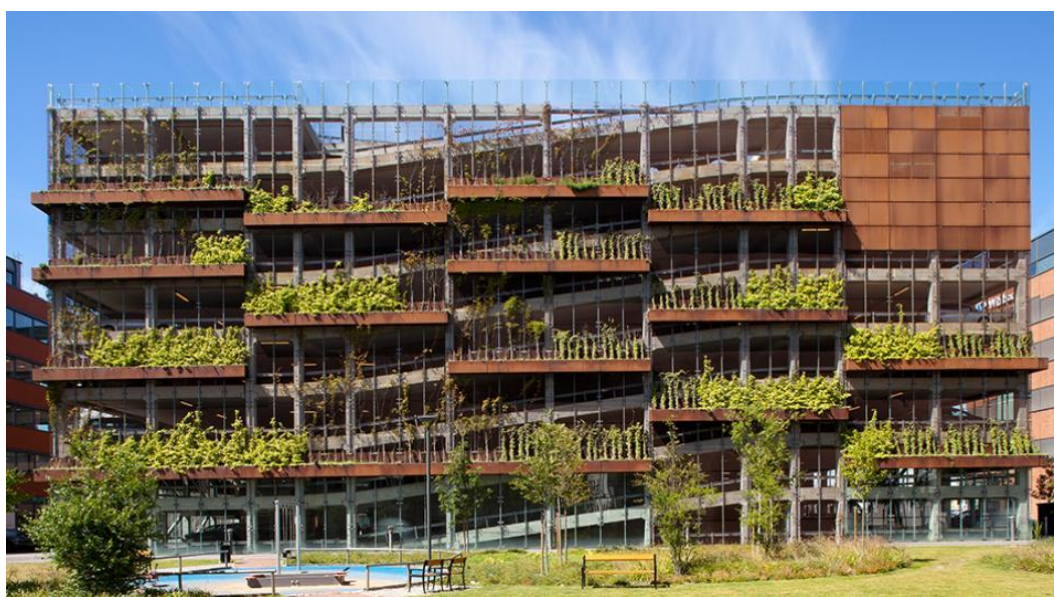
** Inkl. övriga verksamheter

*** Särskild utredning krävs (Cykelplan 2015-2025)



6.2 Fysisk infrastruktur

Behovet av parkeringsplatser bedöms enligt denna utredning till cirka 1 300-1 600, beroende på exploateringsgrad av Stationsområdet. Vid samutnyttjande och samordning av befintliga outnyttjade parkeringsplatser som kan behållas enligt planförslag, bedöms behovet av tillkommande parkeringsplatser till mellan 600 och 1 300. Förslagsvis ordnas flertalet av dessa parkeringar i gemensamma parkeringsanläggningar i form av parkeringshus. Parkeringshus är kapacitetsstarka och kostnadseffektiva, samtidigt som de inte tar i anspråk stora ytor av värdefull mark. Exempelvis kan ett parkeringshus med 500 parkeringsplatser rymmas på en yta om cirka 1 500-2 000 m² där man anlägger parkeringar i sju våningar. Samnyttjande mellan exempelvis verksamhets- och boendeparkeringar möjliggörs också i ett parkeringshus. Parkeringshus kan med fördel ordnas utmed järnvägen för att också fungera som bullerskyddande åtgärd.



Figur 4. P-huset "Dockan". Exempel på parkeringshus med grönkaraktär. Källa: Horisont Arkitekter



7 Slutsatser och diskussion

Enligt uppräknade av parkeringsplatser enligt framtagna parkeringsnormer för Stationsområdet beräknas behovet av bilparkeringsplatser vid full utbyggnad uppgå till cirka 1 300-1 600. Behovet av cykelparkeringsplatser bedöms till 4 200-5 200. Talen inkluderar behoven för pendlingsparkeringar.

Det finns idag ett överskott av bilparkeringsplatser som uppskattas till cirka 700-900 parkeringsplatser inom planprogramsområdet. Cirka 400-500 av dessa parkeringsplatser (främst pendlingsparkering och vissa verksamhetsparkeringar) beräknas försvinna i och med ny exploatering av bostäder och verksamheter. Överskottet av parkeringsplatser bedöms då till cirka 200-500 platser. Vid samnyttjande av befintliga parkeringsanläggningar som inte försvinner i och med exploatering bedöms behovet av nya parkeringar till cirka 800-1 400.

Ordandet av parkering i det nya området bör göras i ett gemensamt parkeringshus för boende, verksamhets- och pendlingsparkering. Ett gemensamt parkeringshus skapar möjligheter för framtida samnyttjande av parkeringsplatser. Det tydliggör även kostnaden både för exploatörer och slutanvändarna. På så sätt så kommer kostnaden för anläggning av parkeringsplatser och kostnaden för drift av parkering tillfalla dem som verkligen nyttjar den. Ett parkeringshus kan också utformas på ett urbant och stadsmässigt sätt. Utmed järnvägen och Industrigatan kan dessutom ett parkeringshus med fördel användas för att skärma av buller- och vibrationer som genereras av tågtrafiken. Övrig parkering och angöring bör ordnas som gatuparkeringar. Parkering i garage bör undvikas för att minska totalkostnaden för byggande av bostäder, istället förordas parkeringsköp i gemensamhetsanläggningar.

Exploateringen av Stationsområdet ger på många sätt en unik chans att skapa en hållbar, stadsmässig och tät stadsdel med bostäder och verksamheter för såväl gamla och nya Ängelholmare. Med målsättning att nå en urban profil med hög stadsmässighet och tydligt hållbarhetsfokus för Stationsområdet bör således också de mycket goda kopplingarna till kollektivtrafik och centrum utnyttjas för att minska bilanvändandet och skapa ytor för aktivitet, möten och mångfald för människor. Ett minskat bilanvändande kan leda till många positiva effekter för samhället genom bland annat minskad sjukfrånvaro och minskade utsläpp.

Bilen är för många människor ett viktigt verktyg för att vardagen ska gå ihop och kan oftast inte helt ersättas med kompletterande transportmedel. Därför bör det skapas goda möjligheter för invånare i den nya stadsdelen Stationsområdet att både kunna äga bil, men även att kunna vara delägare genom olika typer av bilpooler. Idag är dock många bilresor inom staden kortare än 5 kilometer och det finns stor potential att ersätta dessa med resor till fots, med cykel och/eller kollektivtrafik.

En lägre parkeringsnorm har tagits fram för Stationsområdet jämfört med tidigare exploateringsområden inom staden. Parkeringsnormen har hämtat inspiration i jämförbara stadsutvecklingsprojekt i liknande områden inom Skåne. Den bygger också på stationsområdets fördelaktiga läge i staden och dess tillgång till hållbara färdslag samt på de stadsmässiga planideal som gynnar hållbart resande. Ängelholms kommun arbetar aktivt med bland annat cykelåtgärder för att skapa goda förutsättningar för hållbara trafikslag. Med utbyggnad av Västra stambanan till dubbelspår (byggstart beräknas enligt Trafikverket till 2019) skapas dessutom förbättrade pendlingsmöjligheter till Helsingborg, Helsingör, Malmö och Köpenhamn. Stationsområdet i Ängelholm kan ses som en drivande motor i arbetet med att fortsätta ställa om transporterna inom staden till mer stadsmässiga och hållbara.



8 Källor

Kävlinge kommun (2015), *Detaljplan för Exporten 15 m fl i Kävlinge tätort, Kävlinge kommun.*

Lunds kommun (2013), *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun.* BN 2011/74

Malmö stad (2010), *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö.* Malmö stadsbyggnadskontor, Pr 3087

Malmö stad (2015), *Parkeringsstrategi Hyllie.*

Sweco (2015), *Ängelholms station – parkeringsbehov,* mailkonversation 2015-06-24

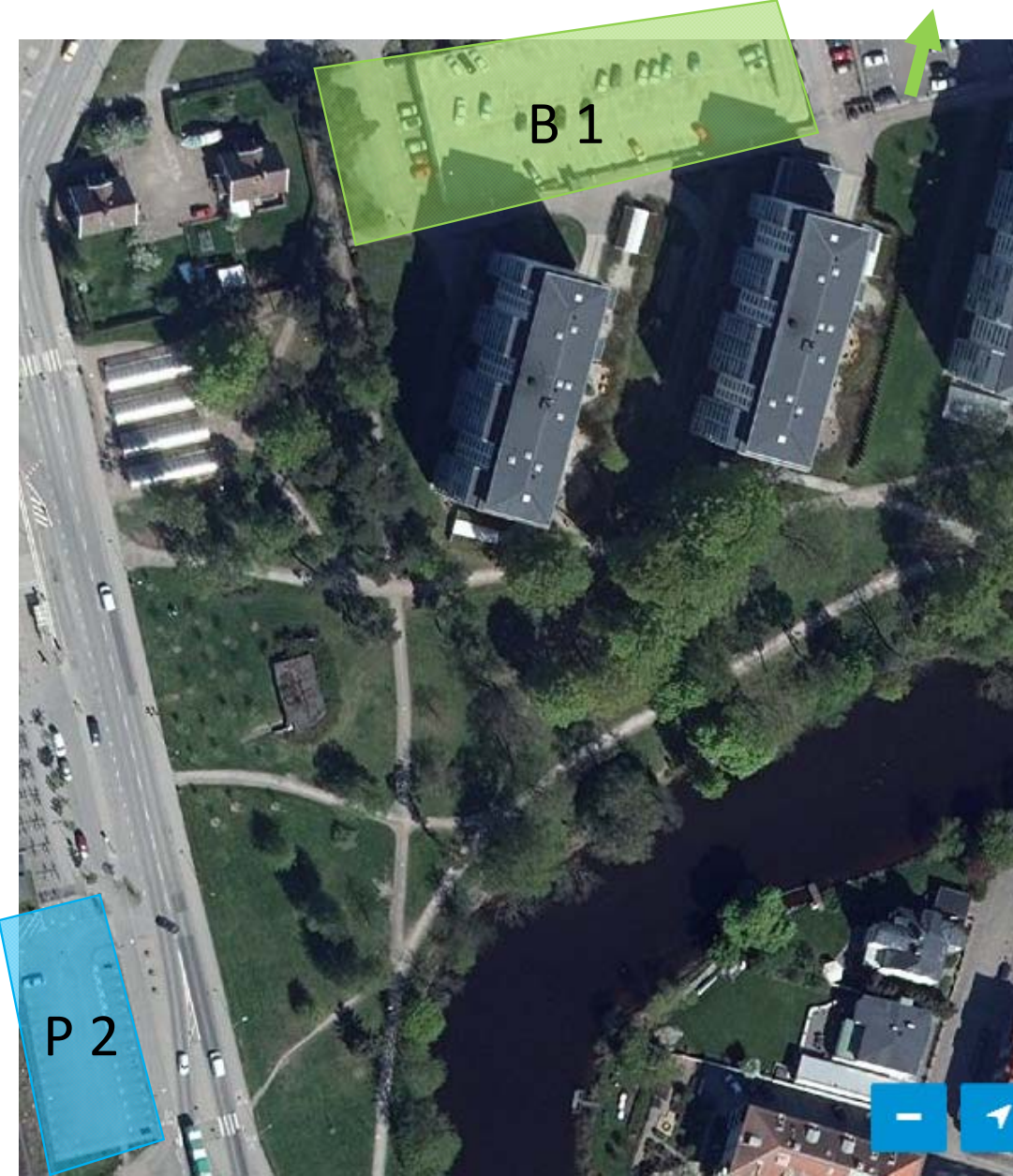
Trafikverket (2013), *Parkering i täta attraktiva städer - Dags att förändra synsätt.* BESTÄLLNINGNUMMER: 100599. Maj 2013

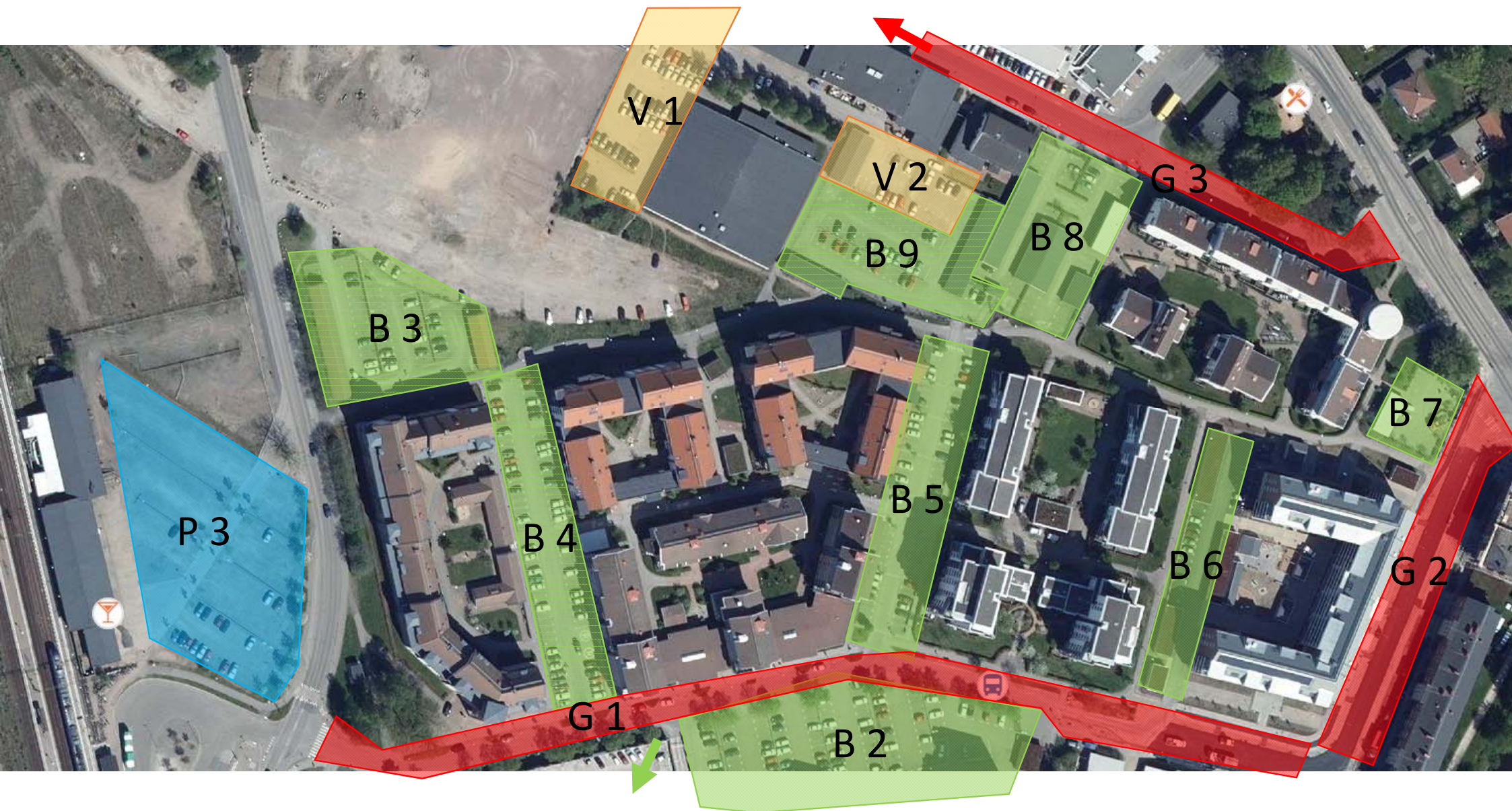
VTI (2010), *Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik.* VTI notat 23-2010

ÅF (2016), *Stationsområdet, Ängelholm - Trafikalstringsanalys & utredning av framtida kollektivtrafiklösningar.* Projekt-ID: 721136

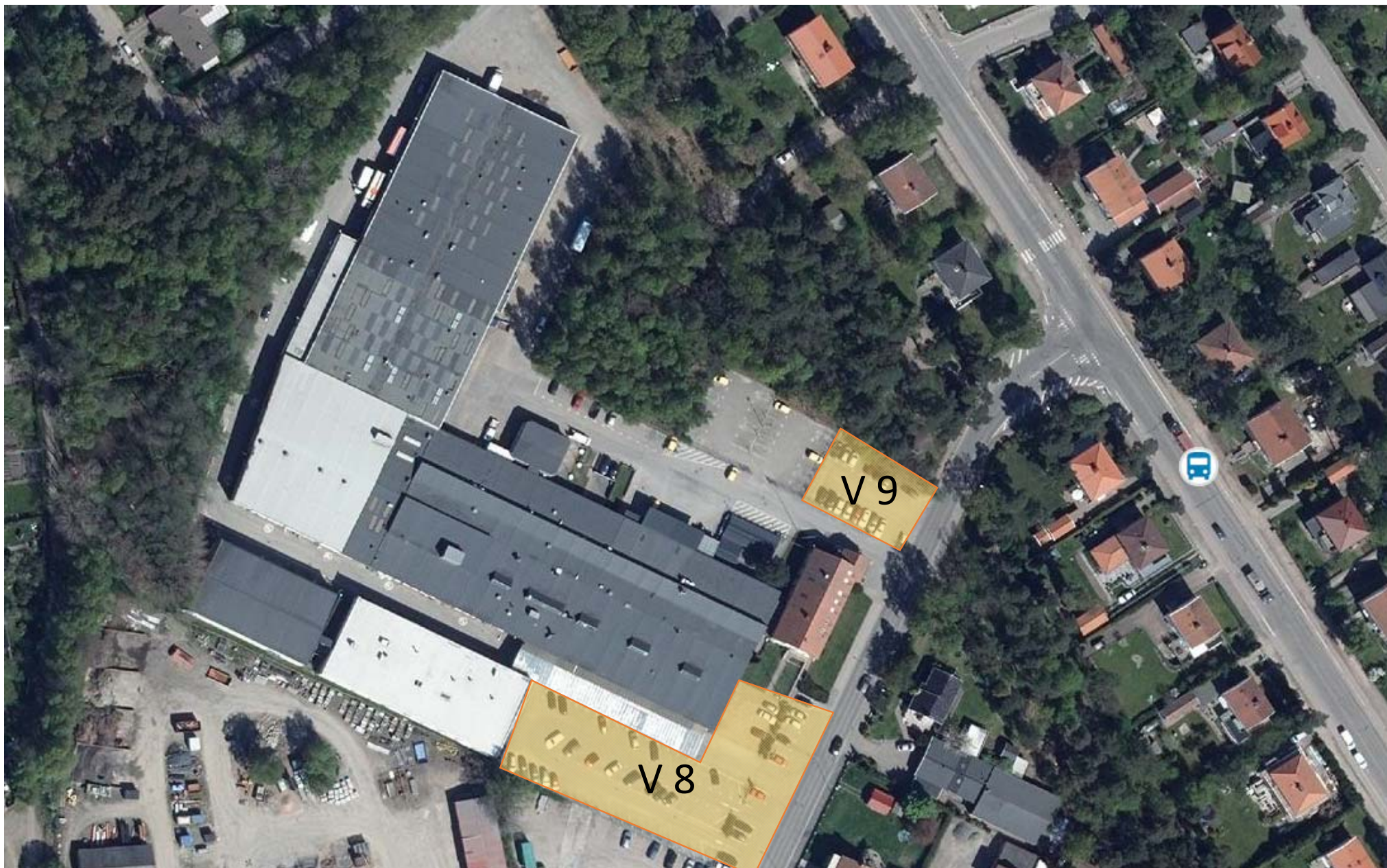
Ängelholms kommun (2015), *Cykelplan 2015-2025*











	Parkeringsområde	P (antal platser) - totalt	P (antal bilar) - dag	P (beläggning) - dag	P (antal bilar) - kväll	P (beläggning) - kväll	Minskning/ökning dag/kväll	Kommentar	Överskott p-platser dag	Överskott p-platser kväll
PENDLARPARKERING	P 0	65	8	12%	3	5%	-8%	Avsides beläget, koppling till skog och rekreationsområde	57	62
	P 1	32	12	38%	6	19%	-19%	Tillåten parkering endast för besökare till Järnvägmuseumet	20	26
	P 2	34	2	6%	0	0%	-6%		32	34
	P 3	157	22	14%	12	8%	-6%	Ostra delen användes mest	135	145
Summa		288	44	15%	21	7%	-8%		244	267
BOSTADSPARKERING	B 1	179	116	65%*	125	70%*	5%	*OBS! Uppskattat i garageutrymme under tak. Fullt uthyrt.	63	54
	B 2	107	64	60%	59	55%	-5%	Hyrda platser	43	48
	B 3	65	28	43%	34	52%	9%	Inhågnad	37	31
	B 4	75	39	52%	44	59%	7%		36	31
	B 5	60	34	57%	37	62%	5%		26	23
	B 6	47	24	51%	32	68%	17%		23	15
	B 7	20	10	50%	3	15%	-35%		10	17
	B 8	55	29	53%	30	55%	2%	Inhågnad	26	25
	B 9	74	25	34%	32	43%	9%	Inhågnad	49	42
Summa		682	369	54%	396	58%	4%		313	286
VERKSAMHETSPARKERING	V 1	75	10	13%	8	11%	-3%	Inhågnad	65	67
	V 2	27	19	70%	13	48%	-22%	Inhågnad	8	14
	V 3	98	73	74%	28	29%	-46%	Används säkerligen som pendlingsparkering	25	70
	V 4	42	11	26%	11	26%	0%		31	31
	V 5	121	45	37%	20	17%	-21%	Netto, kvällsaktiviteter	76	101
	V 6	71	31	44%	19	27%	-17%		40	52
	V 7	49	22	45%	20	41%	-4%		27	29
	V 8	74	22	30%	47	64%	34%	Friskis och svettis, kvällstid	52	27
	V 9	20	7	35%	3	15%	-20%	Posten, parkering för anställda	13	17
Summa		577	240	42%	169	29%	-12%		337	408
GATUPARKERING	G 1	20	8	40%	5	25%	-15%		12	15
	G 2	53	22	42%	21	40%	-2%		31	32
	G 3	21	10	48%	8	38%	-10%		11	13
Summa		94	40	43%	34	36%	-6%		54	60
Summa		1641	693	42%	620	38%	-4%		948	1021

Inventeringen utfördes tisdagen 28/6, veckan efter midsommar. Det var uppehållsväder och soligt.

Dagsräkningen gjordes mellan kl. 1400-1515 och kvällsräkningen gjordes mellan kl. 1800-1845.

Inventeringstillfället bedöms vara representativt med förbehållet att antalet parkerande bilar vid samtliga typer av parkeringar möjligtvis var något lågt. Möjligtvis kan tidig semester påverka antalet parkerade bilar.