

Parkeringsutredning---

Norrköpings kommun

Norrköpings innerstad

Linköping 2007-06-01

Norrköpings kommun

Parkeringsutredning

Norrköpings innerstad

Datum	2007-06-01
Uppdragsnummer	613F0722187
Utgåva/Status	1.0

Andreas Samuelsson
Uppdragsledare

Andreas Samuelsson
Handläggare

Jörgen Bengtsson
Granskare

Ramböll Sverige AB
Westmansgatan 47
582 16 Linköping

Telefon 013-35 51 00
Fax 013-35 51 50
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

Parkeringssituationen i Norrköpings innerstad är i huvudsak god med låga avgiftsnivåer och tillräckligt antal platser större delen av året. Antalet parkeringsplatser bör därför inte bli fler. Ett antal punkter bör dock utredas vidare och åtgärdas.

De viktigaste åtgärderna är tydligare skyltning, ökning av andel korttidsparkeringar och enhetliga parkeringsbestämmelser. Skyltningen både till centrum och till centumparkeringarna bör ses över. Lotsningen till rätt parkeringsyta bör dessutom kompletteras med P-ledsystem där digitala skyltar visar antalet lediga platser för respektive parkeringsyta. Det ökar medvetenheten hos trafikanter som söker parkering och minskar onödigt cirkulerande. Korttidsparkeringar med avgift bör införas i de delar av staden där butiker finns och där parkeringsytor saknas. Dessa bör ha reglering 30 eller 60 minuter beroende på antal butiker och typ av butiker. Dessa parkeringar tenderar annars att brukas av personer med periodbiljetter som parkerar hela dagen och som flyttar runt bilen var tredje timme för att slippa felparkeringsavgift.

Vid ett antal områden i Norrköping finns parkeringsytor i nära anslutning till varandra men med olika parkeringsbestämmelser. Detta beror på att olika ägare tillämpar olika regler. Följden blir otydlighet samt risk för att biljetter betalas i fel automat då den närmsta automaten inte alltid gäller för området. I vissa fall ges då kontrollavgift till parkerande som haft för avsikt att göra rätt för sig. Enhetligt parkeringssystem på sådana områden alternativt köp/försäljning av ena partens område förordas därför.

Vidare är det viktigt att se över hur köp av miljöbilar premieras. I dagsläget parkerar miljöbilar gratis på kommunala parkeringar vilket gör att användandet av bilen premieras mer än själva införskaffandet av den. Det påverkar både parkeringssituationen och miljön negativt. Ett system där införskaffandet premieras mer än användandet förordas därför. Ytterligare förslagsåtgärder är enhetliga parkeringsbestämmelser och avgiftsnivåer för korttidsparkering på parkeringsytor i centrumkärnan.

Norrköping ligger i nordöstra delen av Östergötland och detta gör att arbetspendlare som reser väster- och söderut kan resa med Östgötatrafiken både lokalt och i länet. Pendlare som reser öster- och norrut reser i stor utsträckning med Trafik i Mälardalen som inte kan kombineras med periodkort för Norrköpings tätort. En förändring av detta skulle kunna minska behovet av pendlarparkering i anslutning till resecentrum. Undersökning av möjligheten gemensamt rabattkort för Trafik i Mälardalen och Östgötatrafiken förordas därför.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	2
1.1	Uppdraget	2
1.2	Syfte och mål	2
1.3	Avgränsning	2
1.4	Tidigare undersökningar	3
1.4.1	Parkeringsnorm 1983, antagen av KS 83-03-07	3
1.4.2	KP2001 Arbetsrapport 10, Översyn av parkeringsnorm	3
1.5	Metodik	3
2.	Inventering	3
2.1	Fältundersökning	3
3.	Verksamheter och berörda parter	5
3.1	Boende och besökande	5
3.2	Kommunal verksamhet	7
3.3	Fastighetsägare	7
3.4	Arbetsgivare	7
3.5	Handelsverksamhet	7
3.5.1	Centrala staden	8
3.5.2	Gamla stan	8
3.5.3	Söderstaden	9
3.5.4	Nordstan	9
3.6	Taxi och kollektivtrafik	9
3.7	De handikappades riksförbund	10
3.8	Sophantering	10
3.9	Arbetspendlare	11
3.10	Transportörer	12
3.11	Turism och bussparkering	13
4.	Analys	14
4.1	Omvärldsanalys	14
4.2	Parkering enligt TRAST	16
4.3	Ekonomi	16
4.3.1	Avgifter korttidsparkering	16
4.3.2	Avgifter periodbiljetter	17
4.3.3	Betalsystem	18
4.3.4	Avgifter fast parkering	19
4.3.5	Felparkeringsavgift	19
4.3.6	Kontrollavgift	19
4.4	Föreskrifter	19
4.5	Skyltning och vägvisning	20
5.	Prognos	21
6.	Slutsats	21

6.1	Förslag till åtgärder	21
6.1.1	Ekonomi	21
6.1.2	Föreskrifter	22
6.1.3	Skyltning och vägvisning	22
6.1.4	P-ledsystem	23
6.2	Förslag till fortsatt arbete	24

Bilagor

1. Fältundersökning
2. Parkeringskarta (City-P)
3. Karta boendeparkering

Ordlista

Allmän platsmark	Mark som kommunen har ansvar för och där offentlighetsrättsligt system tillämpas för parkeringsövervakning
Ankaret	Kvarter begränsat av Kristinagatan, Repslagaregatan, Prästgatan och Olai Kyrkogata
Aspen	Kvarter begränsat av Kristinagatan, Nygatan, S:t Persgatan och Olai Kyrkogata
Boendeparkering	Tillstånd för boende att parkera på allmän platsmark i en viss zon
City-P	Parkeringsystem för Norrköpings kommunala parkeringar
DHR	De handikappades riksförbund
Gatuparkering	Parkeringsplatser längs gator som ägs av kommunen
Kopparkypen	Kvarter begränsat av Kvarngatan, Butgatan, S:t Persgatan och Källvindsgatan
Kvartersmark	All annan mark än allmän platsmark där civilrättsliga regler gäller för parkeringsövervakning
Lokatten	Kvarter begränsat av Olai Kyrkogata, Trädgårdsgatan, Hospitalsgatan och Drottninggatan
LTF	Lokala trafikföreskrifter
Lyckan	Kvarter begränsat av Kristinagatan, Prästgatan, Hantverkaregatan och Olai Kyrkogata
Parkeringsplats	En plats för ett fordon på en parkeringsyta eller gatuparkering
Parkeringsyta	Område med många parkeringsplatser i ett kvarter (ej gatuparkering)
P-ledsystem	Digital skyltning av antal lediga platser på en eller flera parkeringsplatser
Spetsen	Kvarter begränsat av Kungsgatan, Bredgatan, Sandgatan och Luntgatan
Spinnrocken	Kvarter begränsat av Kristinagatan, S:t Persgatan, Hantverkaregatan och Olai Kyrkogata
Spiran	Kvarter begränsat av G:a Rådstugugatan, S:t Persgatan, Drottninggatan och Prästgatan
Telefonparkering	System där parkering betalas med hjälp av telefon
TRAST	Trafik för en attraktiv stad (planeringsverktyg för städer)
VMS	Variabla meddelandeskyltar

1. Inledning

1.1 Uppdraget

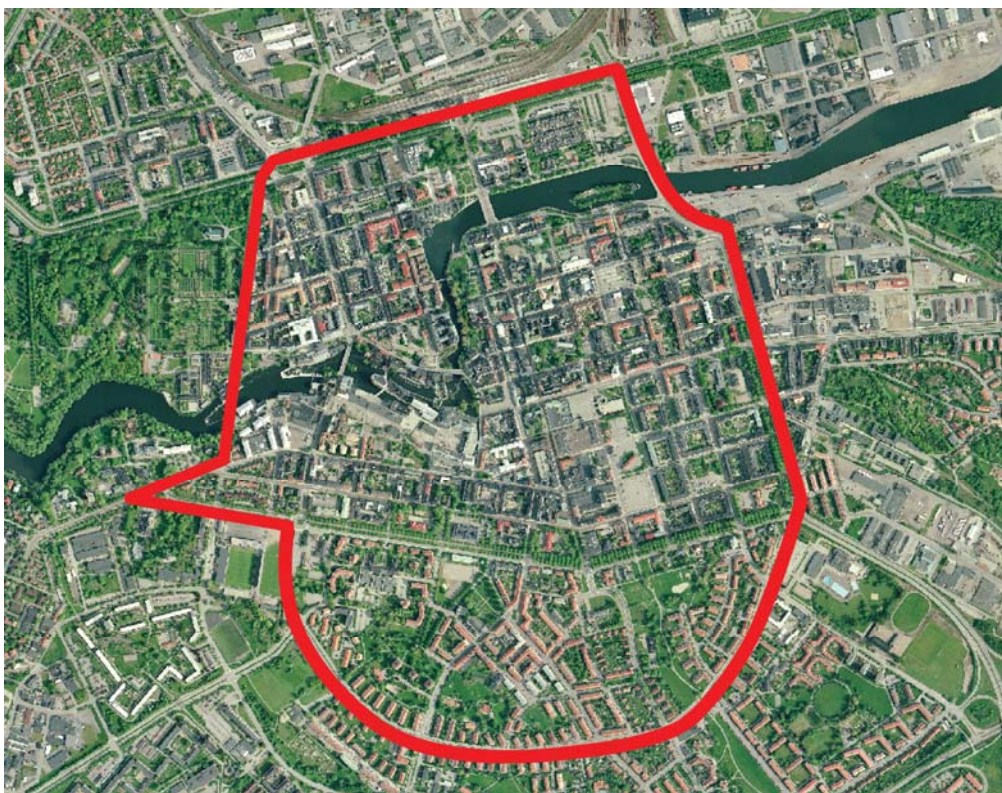
Ramboll har, av Norrköpings kommun, fått i uppdrag att utreda Norrköpings innerstads parkeringssituation. Utredningen innefattar såväl allmänna som privata parkeringar. Det som undersökts är i huvudsak tillgänglighet, beläggning, reglering, skyltning och ekonomi.

1.2 Syfte och mål

Utredningens syfte är att analysera befintlig parkeringssituation och hitta eventuella problemområden. Målet är att komma fram till ett antal förslag som förbättrar Norrköpings parkeringssituation.

1.3 Avgränsning

Utredningen innefattar det område där gatuparkering är avgiftsbelagd. Detta kan i stort beskrivas av Norrköpings innerstad som begränsas av Norra promenaden i norr, Östra promenaden i öster, Albrektsvägen i söder och Plankgatan och Pronovaområdet i väster.



Figur 1 Studerat område

1.4 Tidigare undersökningar

1.4.1 Parkeringsnorm 1983, antagen av KS 83-03-07

1983 utförde Stadsarkitektkontoret, Norrköpings kommun en övergripande parkeringsnorm för Norrköpings tätort. Parkeringsnormen delade upp staden i inner-, mellan-, och ytterzon och berörde parkeringsbehov för boende, anställda och besökande. Detta genererade ett antal parkeringsbehovstal.

1.4.2 KP2001 Arbetsrapport 10, Översyn av parkeringsnorm

2002 genomförde Tyréns en översyn av parkeringsnormen. Avsikten var att undersöka om bilanvändandet motiverade en omarbetning av parkeringsnormen. Studien visade att parkeringsnormen och prognoser stod sig väl och således inte behövde omarbetas.

1.5 Metodik

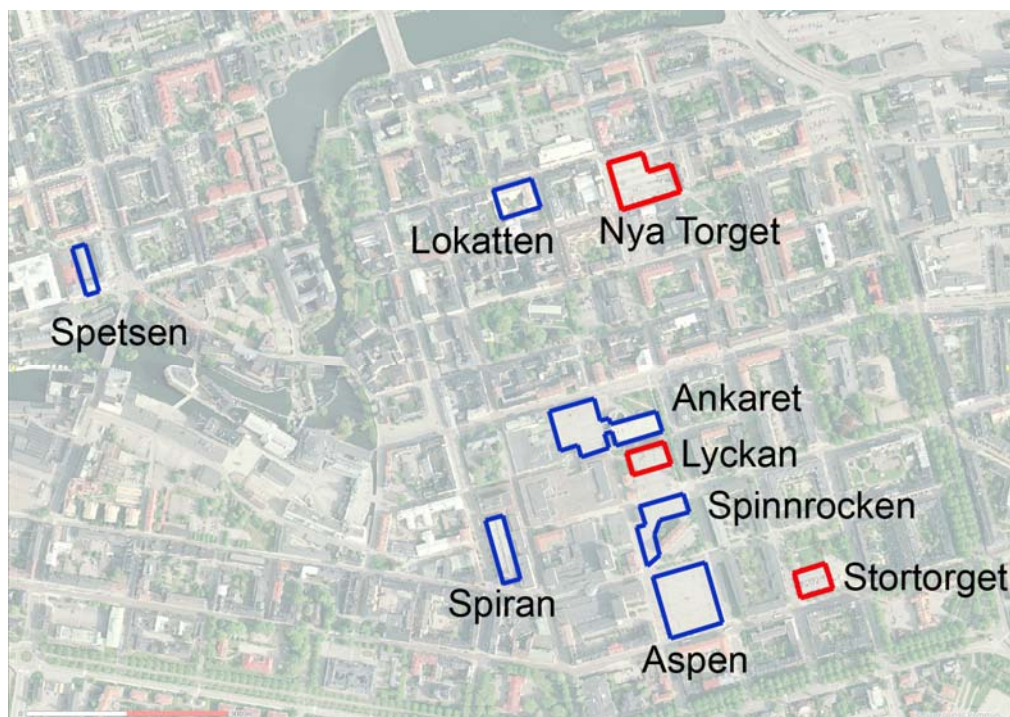
För att få en översiktlig bild över hur parkeringssituationen fungerar har fokus lagts på dialoger med berörda parter. Kontakt har i huvudsak tagits med fastighetsägare, arbetsgivare, handelsorganisationer, taxibolag, transportörer och markägare. Viss fältundersökning har även gjorts på utvalda parkeringar i innerstaden.

2. Inventering

2.1 Fältundersökning

I februari och mars 2007 utfördes fältundersökningar av belägningsgrad, biljettyp och parkeringstid på parkeringarna Lyckan, Stortorget och Aspen samt gatuparkeringar på delar av Prästgatan och S:t Persgatan. Dessa utfördes i samarbete med City-P. Fältundersökningarna utfördes torsdagar kl. 16-18 samt lördagar kl. 12-14. Tiden på året (feb-mar) är lågsäsong för de flesta handlare vilket gör att snittbeläggningen över året troligen ligger aningen högre än vad denna inventering visar. De undersökta tidsintervallen är avgiftsbelagda på samtliga undersökta parkeringar. Det är en tydlig tyngdpunkt på vanliga korttidsbiljetter och biljetter för boendeparkering (se bilaga). Resultat bör dock tolkas med försiktighet då inventeringen är relativt begränsad. Enligt tidigare undersökningar som parkeringsenheten utfört, är betalningsmoralen för parkerande på gatumark i Norrköping 95 %. Det innebär att 19 av 20 bilar var villiga att betala parkeringsavgift.

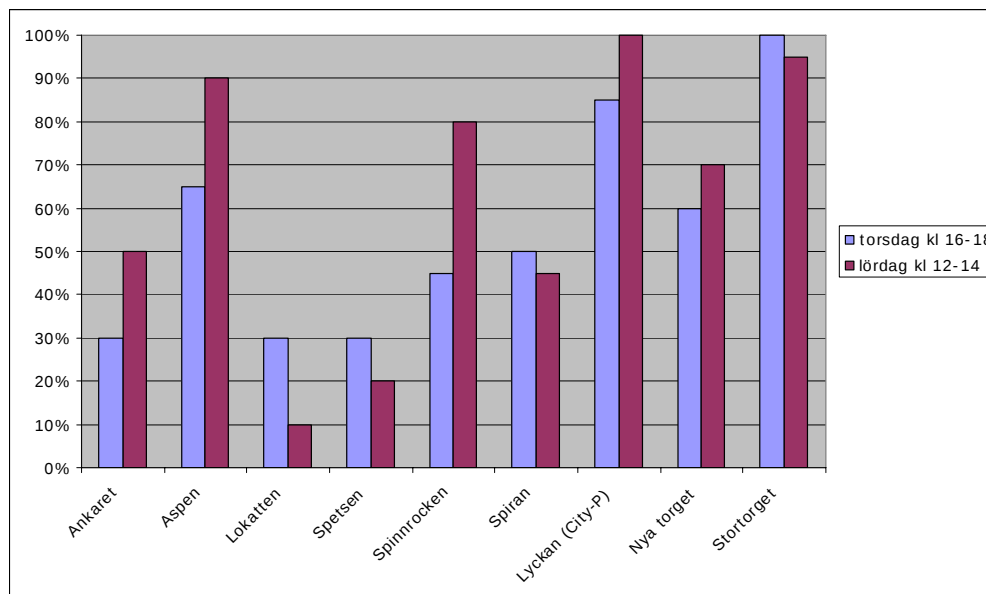
En mer översiktlig inventering gjordes även på ett urval av Norrköpings innerstads större parkeringar. De inventerade parkeringarna är Lyckan, Spiran, Ankaret, Nya Torget, Lokatten¹, Spetsen och Spinnrocken.



Figur 2 Inventerade parkeringar (parkeringar på allmän platsmark är rödmarkerade)

På dessa parkeringar undersöktes endast beläggningsgrad och avgiftsnivåer. Ingen skillnad har gjorts på lediga platser respektive långtidsuthyrda. Mätningar gjordes då handeln kan antas vara som högst på dagen vilket gör att de parkeringsområden som ligger en bit ifrån butikstäta områden har en låg beläggning. Lokatten och Spetsen är tydliga exempel på där beläggningen kan antas vara betydligt högre under kontorstider.

¹ P-hus Lokatten är låst från kl. 13.30 lördagar och undersöktes kl. 13.00



Figur 3 Beläggingsgrad för parkeringar i Norrköpings innerstad

Som syns i Figur 3 är det Lyckan (den del som sköts av City-P) och Stortorget som har högst beläggning både torsdag och lördag. Det kan bero på ett antal faktorer. Lyckan är den kanske mest centrala parkeringen men också den enda parkeringen som ligger direkt intill de stora köpcentrumen och inte har avgift dygnet runt. Eftersom City-P sköter parkeringen så är det också bara där som personer med City-P:s periodbiljett kan parkera. Lyckan är också en av de parkeringar som inte har minsta avgift 10 kr. Stortorget är troligen en attraktiv parkering delvis för att den ligger relativt centralt samtidigt som den är en av få parkeringar (icke gatuparkering) som fungerar som boendeparkering. Det är också den enda parkeringen i södra och centrala innerstaden där periodbiljett med blå bård (200-kort) gäller vilket innebär att parkering får ske i upp till 24 timmar.

3. Verksamheter och berörda parter

Kapitlet berör dialogen med berörda parter samt områden där olika önskemål om förändring framkommit.

3.1 Boende och besökande

Norrköpings kommun har upplåtit en stor del av parkeringsplatserna på allmän platsmark till boendeparkering. Boendeparkering infördes i 2002 för innerstaden och 2004 för Söderstaden. Samtliga parkeringar samutnyttjas för boende och besökande. Detta är det vanligaste och effektivaste sättet för städer med boendeparkering att lösa parkeringsfrågan då boende och besökande i stor utsträckning parkerar vid olika tillfällen på dygnet. Syftet med boendeparkering

är, förutom att erbjuda parkering till boende, också att uppmana boende att lämna bilen hemma då de annars måste betala ytterligare avgift för parkering.

Det finns ett önskemål hos privatpersoner att det ska gå att betala boendeparkering (även vanlig parkering) med betalkort istället för bara med tiokronorsmynt eller bensinkort som gäller idag. Utöver analyserat område planeras boendeparkering införas i Oxelbergen och Marielund.

Ett återkommande irritationsmoment som rör parkering är otydlighet där flera parkeringsbolag agerar i samma kvarter. Det är vanligt att människor som parkerar gärna betalar i närmsta parkeringsautomat utan att titta efter att det är samma parkeringsbolag som vaktar parkeringen som står nämnt på parkeringsautomaten. Det händer då att biljett betalas i fel automat. Detta gör i vissa fall att de får en parkeringsbot trots att biljett är betald. De vanligaste parkeringarna som detta inträffar på är Lyckan samt området kring kvarteret Kopparkypen. Detta är ett problem som parkeringsbolagen i stor utsträckning är medvetna om men trots förbättrad skyltning så kvarstår problemet. Parkeringsytorna i kvarteret Lyckan planeras att byggas om med nya infarter och tydligare skyltning.



Figur 4 Kvarteret Kopparkypen

Andra återkommande önskemål från allmänheten kan läsas nedan

- Fler korttidsparkeringar på Skolgatan
- Upprustning/utsmyckning av parkeringshus för ökad trygghetskänsla
- Fler parkeringar på Hospitalsgatan
- Avskaffande av minsta avgift 10 kr (privatägda parkeringar)
- Tätare placering av parkeringsautomater (främst boendeparkering)

Vanliga inkomna missnöjen till parkeringsenheten

- Problem med köp av biljett för boendeparkering
- Missförstånd om parkering i zon (24 h reglering)
- Anmälan om fordon som står fel eller för länge
- Anmälan om inplogade bilar i samband med snöröjning

3.2 Kommunal verksamhet

Norrköpings kommun är stadens största arbetsgivare och har också en stor del av innerstadens parkeringar. En del av dessa är för anställd personal, en del för långtidsuthyrning och en del för korttidsparkering. Antalet allmänna betalparkeringar (parkeringsytor och gatuparkeringar) som är reglerade med lokala trafikföreskrifter (LTF) beräknas till cirka 4000.

3.3 Fastighetsägare

I kommunen finns cirka 50 fastighetsbolag som har fastigheter i Norrköpings innerstad. En del av dessa saknar parkeringar helt och hållet. Vetskapen om antalet parkeringar i innerstaden finns i många fall endast hos fastighetsbolagens kvartersvärdar som ofta har ett eget budgetansvar utan stor central kommunikation. Det krävs därför en noggrannare utredning för att exakt beräkna antalet privata fastighetsparkeringar. En dialog med fastighetsbolag och hyresvärdar har resulterat i att antalet privata fastighetsparkeringar² grovt kan uppskattas till cirka 1000 i det avgränsade området. Siffran bygger på interpolation efter kontakt med en del av fastighetsbolagen och deras kvartersvärdar.

3.4 Arbetsgivare

De flesta arbetsgivare i Norrköpings innerstad hyr lokaler och parkering av fastighetsägare. Detta gör att icke kommunala/statliga arbetsgivare som äger sin egen parkeringsmark i Norrköping är relativt få.

3.5 Handelsverksamhet

Vid dialog med butiksägare och handelsorganisationer har många synpunkter och tankar dykt upp. Vissa är återkommande och övergripande medan många är individspecifika och mer detaljerade. Fokus läggs på de mest återkommande och allvarliga synpunkterna. Det finns ett varierande slag av verksamheter, företagare och organisationer i innerstaden. Därför delas detta avsnitt in i fysiska områden istället för parter.

² Med privata fastighetsparkeringar menas även parkeringar som ägs av kommunala fastighetsbolag

Positiva, återkommande synpunkter är att antalet parkeringar i innerstaden generellt är tillräckliga (med vissa undantag). Många handelsföreningar och butiksägare är också medvetna om att Norrköping har relativt låga parkeringsavgifter och är tacksamma om dessa kan behållas. Detta anses viktigt för att konkurrensen från externhandelsområdena, som har gratis parkering, inte ska bli för stor.

3.5.1 Centrala staden

Med centrala staden syftas här området i direkt närhet till köpcentra Domino, Linden och Spiralen. De stora parkeringar som finns i området ägs till stor del av Fastighets AB L E Lundberg. En återkommande synpunkt är att parkeringshusen anses otrygga. Detta kan även ses genom att de öppna parkeringsytorna Aspen, Spinnrocken och Lyckan fylls betydligt snabbare än parkeringshusen Ankaret och Spiran. Ytterligare en anledning till att de öppna parkeringsytorna fylls tidigare är att det är svårare att se eventuella lediga platser i ett parkeringshus än på en öppen parkering. Enligt Lundbergs som äger större delen av dessa parkeringar så räcker antalet parkeringar i huvudsak till. Antalet dagar på året som samtliga parkeringar i området är fullbelagda bedöms till cirka fem. Dessa dagar är i regel i anslutning till storhelger.

3.5.2 Gamla stan

Området norr om centrala staden är mindre butikstätt än centrala staden och har fler bostäder och arbetsplatser. Följden av detta är att flera parkeringar blandas av parkerande med olika ärenden. Hospitalsgatan är en gata där detta skapar problem. Avsnittet mellan Drottninggatan och Kristinagatan har många butiker och är således i behov av parkeringsplatser för kunder. Det finns i dagsläget gatuparkering på Hospitalsgatan samt en parkeringsyta på Nya torget. Båda dessa parkeringar hör till City-P vilket gör att gatuparkeringarna används till stor del även av icke butikskunder som innehar månads- eller årsparkeringskort. Dessa får parkera i upp till tre timmar i sträck, men enligt butiksägare på Hospitalsgatan missbrukas detta och bilar står ofta hela dagen och flyttas något var tredje timme. Detta gör det svårt för kunder till butikerna att hitta närliggande parkeringar. Det finns ett önskemål hos butiksägare på Hospitalsgatan och Gamla stans företagarförening att få en timmes reglering för ökad parkeringsomsättning.



Figur 5 Hospitalsgatans parkeringssituation innan butikerna har öppnat

3.5.3 Söderstaden

Området som studerats är begränsat av Södra promenaden och Albrektsvägen. Det viktigaste önskemålet som framkommit är att parkeringsplatser utanför lokaler tillhörande småföretagare ofta är upptagna av boendeparkerare. I huvudsak anses det vara brist på parkeringsplatser, alternativt ogynnsam reglering längs Trozelligatan och Nelinsgatan.

3.5.4 Nordstan

I nordvästra delen av innerstaden står Kungsgatan för en stor del av butikerna. Hela Kungsgatan har i dag gratis korttidsparkering med reglering 30 minuter 9-20 alla dagar. Detta fungerar i huvudsak bra bortsett från kunder till Hemköp som kan behöva längre parkeringstid än 30 minuter. Det finns en stark önskan att behålla gratisparkeringarna i området. Det finns också ett önskemål om att varje butik bör få ha parkeringar direkt utanför sin butik.

3.6 Taxi och kollektivtrafik

Samtal med taxibolag och taxiförare har genererat framför allt missnöje kring det ombyggda Södertull. Borttagna taxizoner gör att tillgängligheten till taxi, framförallt nattetid, försämrats. Övriga befintliga taxizoner anses fungera bra. Vetskapen bland taxiförare om vilka regler som gäller i de lokala trafikföreskrifterna är i vissa fall begränsade. T.ex. varierar reglerna mellan de gånger taxibolag agerar taxi och då de agerar färdtjänst och det finns ett behov av att lättare få ta del av de lokala trafikföreskrifterna som idag inte finns tillgängliga annat än på begäran. Taxibolag uttrycker också ett missnöje med kommunikation med kommunen där de anses få för låg prioritet och sällan får möjlighet att samtala med beslutsfattare.

Östgötatrafiken som står för den största delen av buss- och spårvagnstrafiken i Norrköping har inte rapporterat om några större parkeringsrelaterade problem.

3.7 De handikappades riksförbund

Vid tillfällen har området utanför Apoteket Hjorten varit omdiskuterat p.g.a. borttagna handikapparkeringar. Anledningen till de borttagna handikapparkeringarna har varit missbrukande av området. Området har gjorts om från gårdsgata till område med förbjuden trafik för motorfordon. Fordon med handikapptillstånd är dock undantagna och får parkera på området enligt de lokala trafikföreskrifterna. I samband med att handikapparkeringarna togs bort så finns större risk för att fordon som har ramper eller andra nödvändiga redskap i bakluckan kan bli instängda av fordon som ställer sig för nära bakom. DHR har därför önskemål om att få interinförda handikapparkeringar för att garantera det nödvändiga utrymmet.

Placering av parkeringsplatser för handikappade i centralorten har nyligen reviderats. Utöver de platser som finns idag (och kommer att byggas) önskas ett antal platser i nära anslutning till Hötorget. I skrivandets stund finns totalt 745 giltiga handikapptillstånd i Norrköpings kommun. Dessa gäller i 1-3 år i taget.



Figur 6 Område där handikapparkering önskas

3.8 Sophantering

Sophanteringen i Norrköping sköts i huvudsak av IL Recycling. Då fordonsparken är helt utbytt till nya bredare fordon så finns det i vissa fall behov av ökade utrymmen. De största problemen med parkerade bilar infinner sig inte i betalparkeringsområdet. I innerstaden är det dock vid tillfällen trångt då sopbilar

får dela utrymme med bussar och spårvagnar. Parkerade bilar på Östra promenaden skapar ibland problem vid in- och utfart till innergårdar.

3.9 Arbetspendlare

Arbetspendlare kan i stor utsträckning antas åka kollektivt hela sin resväg. Det är dock stora skillnader i att pendla till/från orter som ligger söderut respektive norrut. Skillnaden beror på att Norrköping ligger nära länsgränsen vilket gör att Östgötatrafiken till största del trafikerar orter söder och väster om Norrköping. Arbetspendlare kan använda samma periodkort för lokaltrafik och länstrafik så länge de vistas inom Östergötland. För arbetspendlare som inte bor i nära anslutning till Norrköpings resecentrum och som t.ex. pendlar till/från orter norr om Norrköping (Nyköping, Katrineholm, Stockholm m.fl.) ser situationen annorlunda ut. Dessa arbetspendlare måste inhandla periodkort från Östgötatrafiken och Trafik i Mälardalen (TiM) alternativt åka bil till resecentrum. Trafik i Mälardalen har idag samarbete med Stockholms län, Södermanlands län, Västmanlands län och Örebro län men inte Östergötlands län. Samarbetet innebär rabatterade priser för resenärer som vill ha både läns- och TiM-periodkort.

Vissa av dem som parkerar på pendlarparkeringar i Norrköping idag skulle kunna uppmuntras till att cykla till resecentrum. Ett sätt att uppmuntra detta är att införa cykelgarage med möjlighet till långtidshyra. Detta system finns i bl.a. Linköping och är ett bra alternativ för dem som vill parkera cykeln lite säkrare än i ett cykelställ. Cyklarna parkeras på bakhjulet och cirka 16 cyklar ryms på en yta motsvarande en parkeringsplats. Linköpings kommun har sedan införandet av cykelgarage fått utöka dessa, främst p.g.a. den stora andelen långtidshyrare. Om cykelparkering med samma avgifter som i Linköping skulle införas i Norrköping skulle det innebära att avgiften blir 25-50 % av motsvarande avgift för bilparkering (beroende på uthyrningsperiod).



Figur 7 Cykelgarage i Linköping

3.10 Transportörer

Vid samtal med transportörer framkommer att lastzoner ibland utnyttjas av bilister. I många fall handlar det om rent missbruk, men ibland är lastzonerna så dåligt utmärkta att bilister parkerar på dessa och betalar parkeringsavgift. Detta kan vara ett tecken på att vissa bilister helt enkelt inte ser att det är en lastzon de parkerar på. Det är ofta dåligt utmärkta lastzoner i kombination med att skylten om lastzon står intill husväggen istället för vid själva lastzonen som försämrar tydligheten. Skyltning intill husväggen är dock till för att öka tillgängligheten och följer de rekommendationer som finns.

I de fall en bilist parkerat på en lastzon kan vissa transportörer åka till nästa leveransadress och återkomma. Detta är inte bra ur miljö- eller trafiksynpunkt. Problemet med parkerande bilar på lastzoner uppkommer inte i den direkta centrumkärnan (kring Spiralen, Linden och Domino) då leveranser dit ofta sker via lastkajer inomhus.



Figur 8 Leveranser på Hospitalsgatan

3.11 Turism och bussparkering

Då en del av turistnäringen kommer till Norrköping med buss är det viktigt att det finns bussparkeringar på strategiska ställen i staden. I dagsläget finns tre parkeringar med två platser vardera för bussar i det analyserade området, samt en ny gatuparkering för ett flertal bussar på Kvarngatan. Utöver dessa kan tillfällig dispens ges för parkering på Gamla torget. Detta sker i regel endast vid större evenemang. Utöver dessa är bussar hänvisade till privata parkeringar. Bussar som anländer till Destination Norrköping har ofta tillfälligt parkerat på Dalsgatan i väntan på vidare instruktioner, men förväntas nu parkera på den nya gatuparkeringen på Kvarngatan. Vid stora evenemang räcker inte parkeringarna till och följden blir en del felparkering. Reglering för kommunala bussparkeringar i innerstaden kan ses i tabell nedan.

Bussparkering	Reglering	Avgift
Kvarngatan	Max 24 h	Nej
Vattengränden	Max 24 h	Ja
Hamngatan	Max 2 h	Nej
Nygatan	Max 2 h	Nej

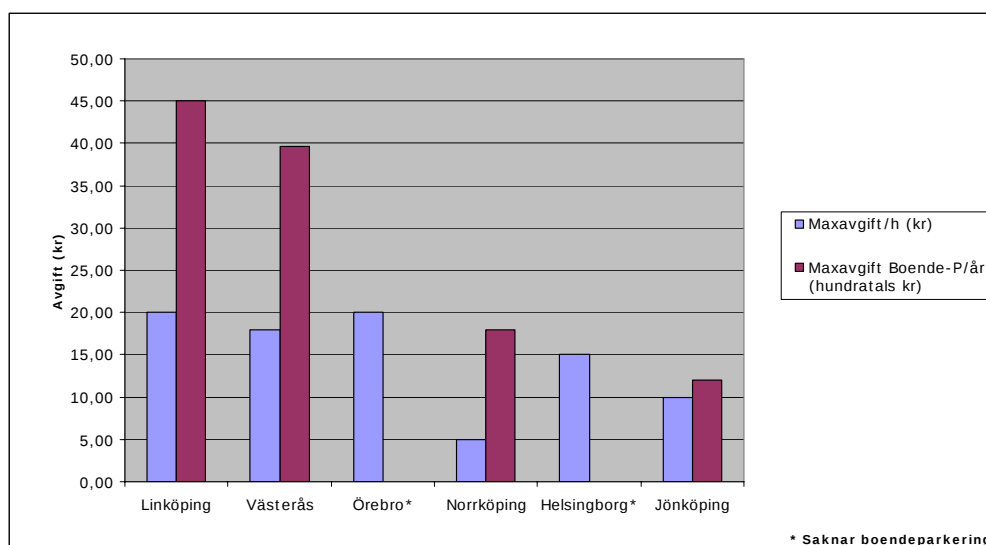
Tabell 1 Reglering för bussparkering

För turister som kommer till Norrköping med bil är det viktigt att skyltning till centrum och parkeringar fungerar. Se kapitel om skyltning för vidare information. Parkering med husbil och husvagn är tillåten i hela betalparksområdet förutsatt att parkeringen inte är reserverad för något specifikt fordonsslag.

4. Analys

4.1 Omvärldsanalys

På många sätt liknar Norrköpings parkeringssituation andra städer av samma storlek. Många större städer har på senare tid infört boendeparkering i mer eller mindre stor omfattning. Vad gäller avgift för gatuparkering skiljer sig Norrköping relativt mycket med en låg avgift jämfört med städer av liknande storlek.



Figur 9 Omvärldsanalys korttids- och boendeparkering (gatuparkering)

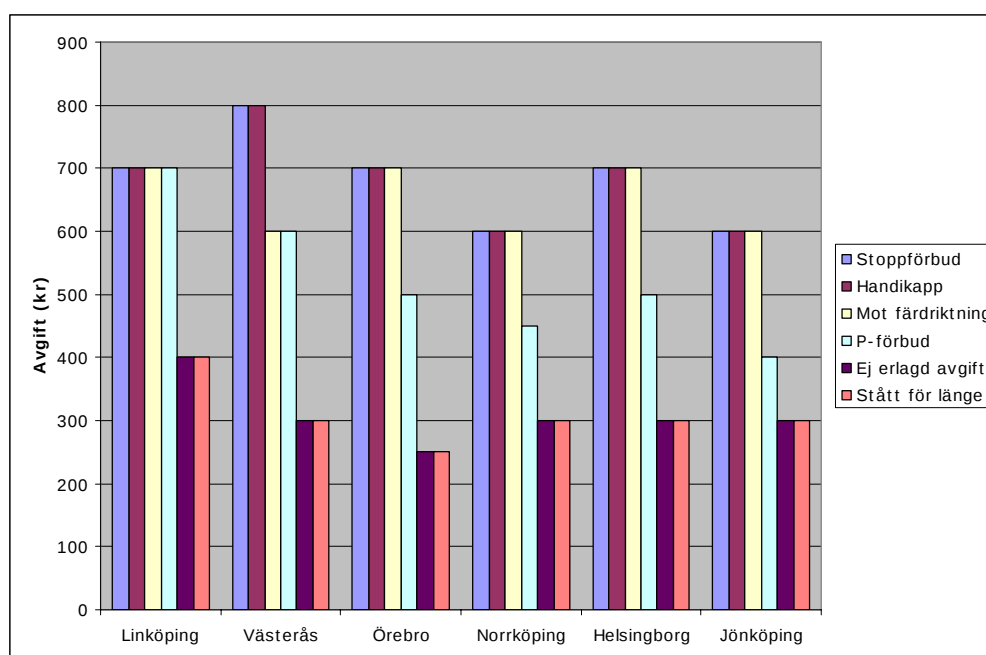
Av de undersökta städerna i Figur 9 har alla befriade parkeringsavgifter för miljöbilar utom Helsingborg. Av de städer som har gratis parkering för miljöbilar är det endast i Norrköping där tillståndet är gratis. För övriga städer kostar tillståndet mellan 300-400 kr och gäller i 1-2 år. En fråga som utreds av SKL³ är om kommunerna ska få rätt att reservera fasta parkeringsplatser för miljöfordon.

De flesta städer försöker öka attraktiviteten i att åka kollektivt, gå eller cykla framför att välja bilen och parkera i centrumkärnan. Ur parkeringssynpunkt kan man göra detta på fler sätt. Detta kan göras genom att framtvinga ett beteende eller att uppmuntra ett beteende. Framtvingat beteende innebär en förändring som inte ger trafikanten själv något direkt val. Ett exempel på en sådan åtgärd är att helt enkelt minska antalet parkeringar i en stadskärna. Fördelen med en sådan metod är att den ofta ger snabb effekt medan nackdelen ofta är starka reaktioner hos trafikanter som får minskad valfrihet. Det leder också ofta till ökad benägenhet att bryta mot regler. Med uppmuntrat beteende menas att friheten hos trafikanterna finns kvar, men ett visst beteende belönas. Exempelvis kan detta vara förbättrade förutsättningar för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Denna

³ Sveriges kommuner och landsting

metod kräver ofta större informativt arbete och/eller fördröjning av förändringen av beteendet. Fördelen är ofta större uppskattning från allmänheten. Oavsett metod är det viktigt att förändringen har politisk förankring och att den ligger i linje med kommunens mål.

Avgifter som parkeringsbolag tar ut för felparkerade fordon varierar beroende på typ av felparkering. Det finns statligt bestämda avgiftsintervall och kommunala maxavgifter som parkeringsbolag måste följa. Det statliga intervallet ligger i skrivandets stund mellan 75-1000 kr. Större kommuner sätter ofta högre felparkeringsavgift. Norrköpings kommuns, tillsammans med andra kommuners felparkeringsavgifter kan ses i Figur 10.



Figur 10 Omvärldsanalys felparkeringsavgifter

En metod för att lösa både trafik och parkeringsproblem är att uppmuntra samåkning. Detta är en metod som än så länge är ovanlig i Sverige. I parkeringssyfte skulle detta t.ex. kunna vara gratis eller reducerad parkeringsavgift för fordon med två eller fler personer i bilen. Enligt underökningar har det framkommit att det i snitt färdas 1,1-1,2 personer i en bil under rusningstrafik⁴. Då Norrköping överlag har låga parkeringsavgifter så bör en justering av dessa på sikt ses som ett alternativ för att reglera antalet parkerande i innerstaden. Antalet parkeringar i betalparkeringsområdet bör inte öka innan parkeringsavgifter justerats upp. Effekter av en sådan höjning bör studeras innan byggnation av nya avgiftsbelagda parkeringar övervägs.

⁴ Vägverket Publikation 2005:30 *Fler Bilar till Arenan*

4.2 **Parkering enligt TRAST**

TRAST (Trafik för en attraktiv stad) benämner parkeringspolitik som ett styrmedel för att minska onödig trafik i en centrumkärna. Detta kan göras med hjälp av fyrstegsprincipen som innebär att önskvärda förändringar bör ske i fyra steg;

1. Påverka
2. Effektivisera
3. Justera
4. Investera

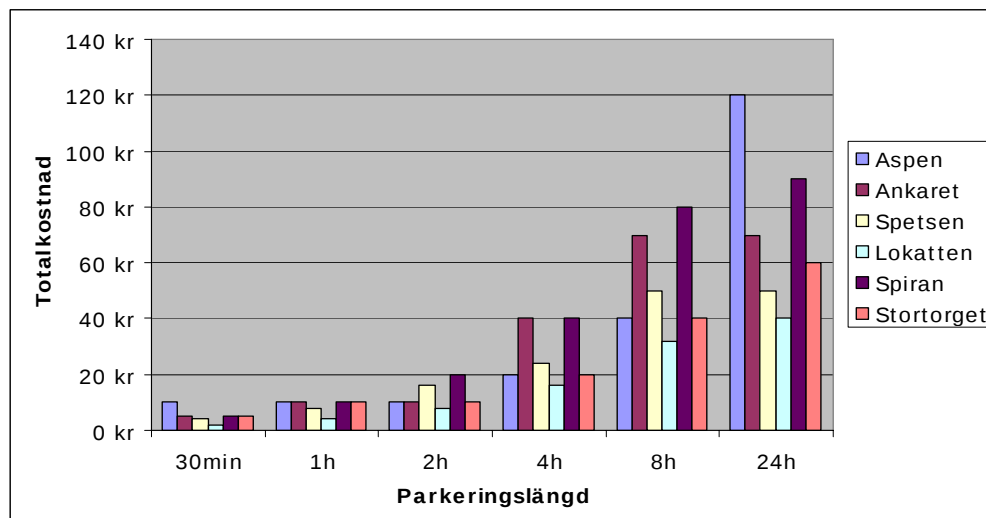
Påverkansåtgärder kan exempelvis vara ökat informativt arbete av samåkning eller på annat sätt påverka transportbehovet eller transportmedlet. Ett bra exempel på att effektivisera parkering är boendeparkering där parkeringar samutnyttjas av besökare och boende. Justering innebär begränsade byggnadsåtgärder som ger önskvärda effekter. Investering är det sista steget som ska tas i fall de tidigare inte anses räcka. Det innebär mer omfattande om- eller nybyggnationer.

4.3 **Ekonomi**

4.3.1 **Avgifter korttidsparkering**

För Norrköpings kommunala gatuparkering är avgiften 5 kr/h. Första timmen kostar 1 kr/6 minuter medan andra timmen är gratis. Därefter kostar varje timme 5 kr upp till maximalt 60 kr/vardagsdygn och 35 kr/lördag (söndagar är gratis på City-P). Detta regleras av avgiftsperioden 8-20 vardagar och 8-15 lördagar. Med ett separat dygnskort kostar parkeringen 40 kr. Dessa avgifter är desamma för både gatuparkering och parkeringsytor.

Avgifter på privatägda parkeringar skiljer sig åt beroende på parkeringsplats och ägare. På vissa parkeringar är minsta avgift 10 kr och räcker i två timmar, på andra är minsta avgift 5 kr (räcker ½ h). Detta gör att bilister som har kortare parkeringsbehov (<1 h) kan tjäna på att parkera exempelvis på kommunala parkeringar framför privata (dock finns några undantag). Detta är för de flesta bilburna trafikanter inga stora pengar, men ett enhetligt system vore att föredra. Några olika parkeringars parkeringsavgifter kan ses i Figur 11.

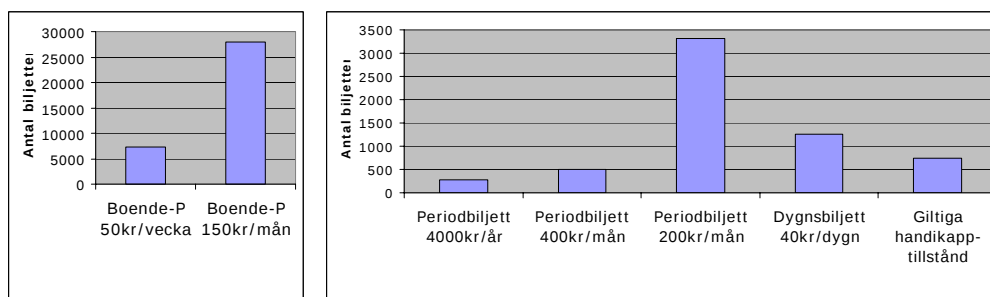


Figur 11 Avgifter för korttidsparkering helgfria vardagar

Av de undersökta parkeringarna i Figur 11 är det endast Stortorget som är kommunal parkering (ansluten till City-P).

4.3.2 Avgifter periodbiljetter

För parkeringar anslutna till City-P finns ett antal olika parkeringskort. Det mest täckande parkeringskortet ger tillåtelse att parkera på samtliga kommunala parkeringar i högst tre timmar. Kortet kostar 4000 kr/år alternativt 400 kr/mån och måste användas tillsammans med parkeringsskiva. Utöver detta finns även ett kort som ger tillåtelse att parkera i 24 timmar på fem parkeringsytor i Norrköping. Detta kort kostar 200 kr/mån och lämpar sig bra för t.ex. arbetspendlare. De fem parkeringarna ligger i huvudsak i nära anslutning till hållplatser för kollektivtrafiken. Ett komplement till korttidsparkering med betalning i automat är dygnskortet som kostar 40 kr. För boende finns möjlighet att betala per vecka eller per månad. Avgifterna är 50 respektive 150 kr och gäller endast tillsammans med ett tillstånd som berättigar boendeparkering. Antalet sålda biljetter kan ses i Figur 12. Siffrorna för boendeparkering är uppskattningar och bör tolkas med försiktighet.



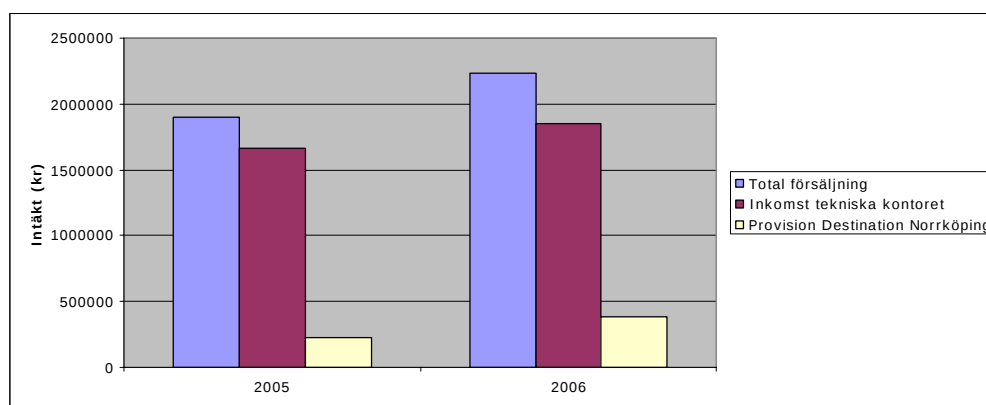
Figur 12 Antal sålda biljetter för boende-P, periodbiljetter och handikapp-tillstånd

Boendeparkering gäller endast i den zon som tillståndet är utfärdat för (det finns totalt fem zoner) och ger tillåtelse att parkera i upp till sex dygn. Boendeparkering finns på de flesta av parkeringarna som är anslutna till City-P. Karta över boendeparkeringar i Norrköping kan ses i bilaga 3.



Figur 13 Periodbiljetter City-P

Samtliga periodbiljetter i Figur 13 kan köpas hos Destination Norrköping. Biljett för boendeparkering kan även köpas i en del av biljettautomaterna. Intäkterna för periodbiljetter kan ses i Figur 14. Mellan år 2005 och 2006 ökade Destination Norrköpings procentuella arvode för biljetthanteringen.



Figur 14 Försäljning av parkeringsbiljetter City-P (källa Parkeringsenheten)

4.3.3 Betalsystem

Idag går det i Norrköping att betala korttidsparkering på ett flertal sätt. Vanligaste sättet att betala på är fortfarande myntbetalning. Utöver myntbetalning finns möjlighet att betala med bensinkort och telefon på parkeringar anslutna till City-P. Offentliga parkeringar som är privatägda har i stor uträkning även möjlighet till betalning med kontokort. Telefonparkering är fortfarande ett ovanligt sätt att betala parkering med i Norrköping. Fördelen med telefonparkering är att betalning

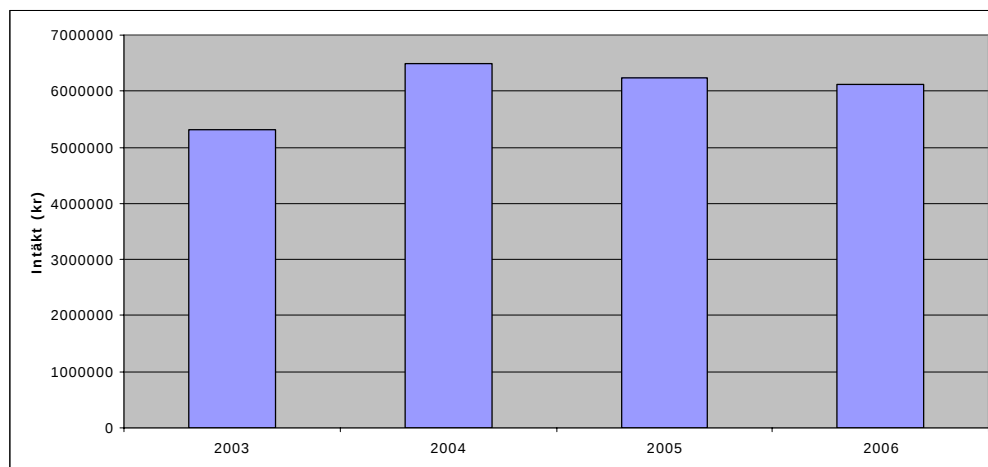
sker endast för den parkerade tiden (ingen uppskattning behöver göras). Systemet lönar sig bäst vid höga parkeringsavgifter vilket troligen är en anledning till att systemet inte är utbrett i Norrköping än. Cirka 1 % av parkerade bilarna under fältundersökningen hade betalt med telefonparkering.

4.3.4 Avgifter fast parkering

Att hyra en fast parkeringsplats kan göras på ett flertal ställen i Norrköpings innerstad av såväl kommunala som privata markägare. Avgifterna varierar stort beroende på var parkeringsplatsen finns, om det är utomhus, inhägnat, varmgarage m.m. De centrala parkeringsplatserna är i regel uthyrda och har kölistor för dem som önskar att få en plats. Priserna varierar mellan cirka 100 kr/mån för enklare parkeringsplatser till cirka 700 kr/mån för garage. Prisvariationen för likvärdiga parkeringar är stor beroende på fastighetsägare. Utbudet av handikapparkering hos privata markägare är inte så stort.

4.3.5 Felparkeringsavgift

Reglerna för när felparkeringsavgift ska ges varierar något mellan parkeringsbolag. Vid betalning i fel automat tar t.ex. City-P inte ut någon felparkeringsavgift medan de övriga parkeringsbolagen gör det. Intäkter för felparkeringsavgifter hos City-P kan ses i Figur 15. Ökningen från 2003 till 2004 beror till stor del på att parkeringsavgifterna blev befriade från moms 2004.



Figur 15 Intäkter felparkeringsavgifter City-P (källa Parkeringsenheten)

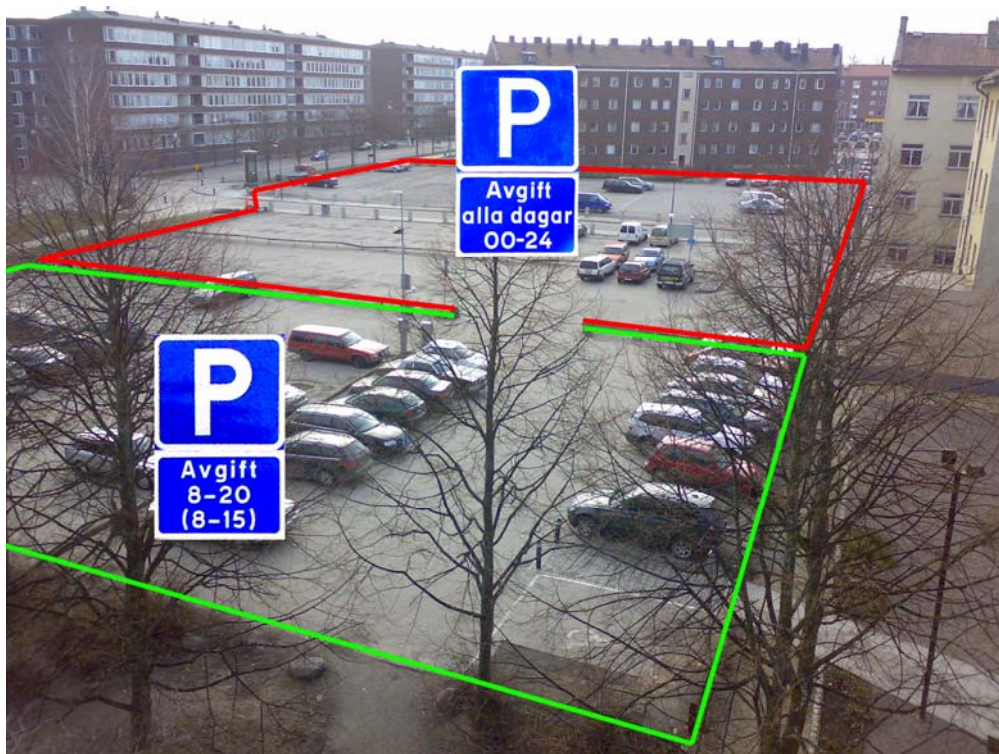
4.3.6 Kontrollavgift

På privatägd kvartersmark ges kontrollavgift ut istället för felparkeringsavgift. Intäkter och administration av dessa sker inte hos kommunen, vilket gör att exakta siffror sällan lämnas ut.

4.4 Föreskrifter

Också ur regleringssynpunkt finns det skillnader mellan parkeringsbolagen i centrum. Alla parkeringsbolag utom City-P har avgift dygnet runt alla dagar i veckan. Detta skapar viss otydlighet i centrum där flera parkeringsbolag och

markägare agerar. Den tydligaste skillnaden finns vid Lyckans parkering i centrum som dels ägs av Fastighets AB L E Lundberg och dels av Norrköpings kommun. De två ägarna har olika avgiftstider men samma infart vilket lätt skapar missförstånd.



Figur 16 Olika reglering på intilliggande parkeringar i centrum

4.5 Skyltning och vägvisning

Från ett flertal berörda parter har önskemål om förbättrad skyltning in till centrum framförts. Det är framför allt skyltningen längs Östra promenaden och från infarter i norra delen av staden som brister. Väl innanför promenaderna finns det några avsnitt där skyltning till respektive parkeringsyta bör implementeras. Ytterligare ett effektivt sätt att öka informationen för besökare är att införa ett s.k.

P-ledsystem som innebär att antalet lediga platser på en parkering visas på en VMS⁵-skylt. Dessa skyltar bör sitta i direkt anslutning till den aktuella parkeringen men även vid de vältrafikerade vägarna som leder in till stadskärnan. I dagsläget kan trafikanter antas cirkulera kring en eller några få parkeringar i väntan på en ledig parkeringsplats om centumparkeringarna är fulla. Ett P-ledsystem kan antas ge förare möjlighet att planera sin rutt längre i förväg och på så sätt undvika onödigt cirkulerande och spontant beteende. Det leder i sin tur till minskade avgasutsläpp och ökad trafiksäkerhet. En möjlig nackdel med ett P-ledsystem kan vara att den ökade informationen om lediga parkeringsplatser kan uppmuntra till bilanvändande.

⁵ Variabla meddelandeskyltar

5. Prognos

Samtidigt som innerstaden förtätas så kommer den största expansionen av Norrköping i skrivandets stund och de närmsta åren sker/kommer att ske i utkanten i staden. Detta i kombination med att delar av centrum har byggts ut gör att prognosen för trafik innanför promenaderna kan förmodas följa en regionalt genomsnittlig nivå. Beroende på hur Norrköping utvecklas som stad kan centrum antas expandera svagt till måttligt.

På längre sikt kommer Ostlänken och ett nytt resecentrum generera en förtätad stadskärna med bättre sammanhållning mellan resecentrum och övriga centrum. Förkortade restider med tåg kommer sannolikt att öka både in- och utpendlingen. Detta kommer att skapa ökad attraktivitet för näringsliv att etablera verksamhet längs Drottninggatans södra delar och längs Motala ström. Det är därför viktigt att bibehålla tillräckligt god parkeringsstandard i anslutning till dessa områden.

Ytterligare en faktor som kan generera högre tryck på vissa parkeringar är det kraftigt ökade antalet miljöbilstillstånd som utfärdas. Tillståndet innebär gratis parkering på kommunala parkeringar i upp till tre timmar. Tillståndet är i dagsläget gratis och gäller i två år från godkännandet. Jämförelsevis kostar ett sådant tillstånd i Linköping 312 kr/år. Antalet godkända miljöbilar blir fler och fler och antalet sålda miljöbilar ökar stadigt. Med ännu fler miljöbilstillstånd riskerar trycket på de kommunala parkeringarna i centrum öka de närmsta åren. Förmånerna av att skaffa miljöbil kan i värsta fall även få människor som i vanliga fall kanske cyklar eller går att välja bilen istället. Då har tanken med miljöbilar fått helt omvänd effekt. Det kan också ge effekten att det blir svårt att utnyttja gratisparkering för ägare till miljöfordon samt att fordonsägare med boendeparkering och periodbiljetter får svårare att hitta en parkeringsplats. Antalet parkerade miljöfordon på kommunala parkeringar under fältundersökningen var cirka 3 %.

6. Slutsats

6.1 Förslag till åtgärder

Följande avsnitt berör föreslagna åtgärder på tidigare nämnda problem. Vissa åtgärdsförslag är inte helt upp till Norrköpings kommun att genomföra och ytterligare dialog måste då föras med eventuell privat part.

6.1.1 Ekonomi

I dagsläget kan de flesta problemområden i Norrköpings innerstad justeras med hjälp av förbättrad skyltning och ändrad reglering. Att höja avgiftsnivån för korttidsparkering bör dock ses som ett regleringsmedel om trycket på parkeringar i centrum ökar. Ekonomiska justeringar som bör införas snarast är att ändra förmånerna av att äga miljöbil. Det är viktigt att uppmuntra köp av miljöbil och

inte uppmuntra ökat användandet av denna. Ekonomisk vinning för köpare av miljöbilar bör därför ske på annat sätt än vid användandet. En möjlighet är att erbjuda gratis eller subventionerat årskort för tätorten hos Östgötatrafiken. Effekten av detta blir att kollektivt resande får höjt värde i förhållande till bilåkande.

6.1.2 **Föreskrifter**

Då mindre butiker i utkanten av stadskärnan ofta saknar parkering (som inte är boendeparkering) i anslutning till sina butiker föreslås en ökning av antalet korttidsparkeringar. Dessa bör i huvudsak vara 30 minuters parkeringar. I dagsläget finns ett antal 15 minuters och 30 minuters parkeringar som är avgiftsfria. Överlag behöver antalet 30 minuters parkeringar öka och samtliga bör vara avgiftsbelagda. Fördelen med betalparkering är att det blir lättare för parkeringsbolag att kontrollera betalningen då de inte behöver återkomma med ett visst tidsintervall. Detta ger i sin tur bättre efterlevnad. Visst behov av 1h-parkering finns också. Det är i huvudsak Hospitalsgatan som är i behov av detta.

Då bestämmelserna varierar i innerstaden förslås enhetliga sådana alternativt köp/försäljning av parkeringar som ligger intill varandra med olika reglering. Detta förutsätter samtal/förhandlingar mellan Norrköpings kommun och privata markägare.

Ett sätt att minska belastningen på parkeringar och på miljön är att premiera samåkande. Detta sker förslagsvis genom att låta en parkering vara gratis eller ha subventionerade avgifter för fordon med två eller fler personer. Detta skulle till en början kunna implementeras enstaka dagar på t.ex. Lyckans parkering. En förtryckt gratisbiljett skulle då kunna ges vid parkeringens infart av tillfälligt stationerad personal. Försöket bör annonseras i förväg och skyltas för att få störst effekt. Möjligheten att införa ett sådant system permanent är svårt, men enstaka tillfällen kan antas öka människors medvetenhet och förhoppningsvis även beteende.

6.1.3 **Skyltning och vägvisning**

Tydligare och återkommande skyltar längs de naturliga infartsvägarna föreslås. Det är både fler skyltar till centrum som behövs och fler skyltar till centumparkeringarna. Skyltarna till centrum bör starta vid avfart från de större vägarna medan skyltning till parkeringar kan ta vid närmare centrum.

För att underlätta för transportörer bör också en översyn av lastzoner göras. I huvudsak är det bättre markering i form av asfaltsmålning som behövs men i vissa fall även justering/flyttning av skyltar. Asfaltsmålning ger i sin tur ökade driftskostnader.

Avskärmning av parkeringsautomater förordas på de områden där det är vanligt att folk betalar i fel parkeringsautomat. Skyltningen är i dessa områden ofta tydlig, men skyltning av parkeringsautomat kan i många fall ses från "fel" håll.

Detta leder i sin tur att parkerare lättare ser en automat som tillhör fel parkeringsområde. En del parkeringsautomater skulle kunna skärmas av från vissa vinklar och på så sätt göra att de bara syns från de parkeringsområden som parkeringsautomaten gäller för.

6.1.4 P-ledsystem

För att öka trafikanternas vetskap om möjliga parkeringar så förordas ett P-ledsystem. I många större städer finns P-ledsystem som innebär kontinuerligt uppdaterade VMS-skyltar vid de naturliga infarterna till en stads centrum och i anslutning till dess parkeringar. Syftet med detta är att öka informationen hos trafikanterna och på så sätt undvika onödigt letande efter parkering. Systemet räknar antal bilar som åker in och ut ur ett parkeringsområde och uppdaterar digitala räkneverk som är placerade utanför parkeringsområdet och på ett antal utvalda punkter runt centrum. Detta system har med fördel använts i Linköping där P-ledsystemet även fungerar som lotsning och reklam för större evenemang i staden med hjälp av extra digitala rader.



Figur 17 Exempel på P-ledsystem i Norrköping (fotomontage)

6.2 **Förslag till fortsatt arbete**

Ett antal punkter bör utredas vidare och dessa berörs här.

- Översyn av skyltplan (till centrum och parkeringar)
- Samtal med Trafik i Mälardalen (TiM) om subventionerat paketpris för Östgötatrafiken och TiM
- Undersökning av möjlighet till P-ledsystem
- Enhetliga parkeringsbestämmelser alternativt köp/försäljning av intilliggande parkeringar där olika ägare tillämpar olika parkeringsregler
- Fördjupad inventering av samtliga offentliga parkeringar i innerstaden
- Försök med "samåkningsdagar" med subventionerad parkeringsavgift
- Översyn av premier av att äga miljöbil