



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R 30: 1974

TEKNISKA HOGSKOLAN I LUND
SEKTIONEN FOR VAG- OCH VATTEN
BIBLIOTEKET

**Parkeringsfrågan
i saneringsammanhang**

Bror Kjellin

Byggforskningen

Parkeringsfrågan i saneringssammanhang

Bror Kjellin

Befolkningens sammansättning ändras i samband med sanering. Innebär denna ändring även ändring av bilinnehav, parkeringsbehov och resvanor? K-Konsult har genom intervjuer i fyra tätorter med boende i gamla och nya fastigheter kartlagt deras sammansättning, bilinnehav, res- och parkeringsvanor.

Stora skillnader föreligger och i det redovisade materialet har framtagits de viktigaste differenserna. I vissa utvalda fastigheter har i detalj redovisats förhållandena och för alla fastigheterna redovisats i grupper nya resp. gamla fastigheter för de fyra valda kommunerna Nyköping, Örebro, Kristianstad och Sundsvall.

I samband med intervjuerna utsändes en enkät till alla kommuner med invånarantal mellan 100.000 och 25.000 för att kartlägga deras lokala parkeringsnormer. Man kan konstatera att spridningen är mycket stor — orsaken har inte kartlagts, men en vidare bearbetning skulle kanske medföra att kraven kan sänkas och kostnaderna således minskas i samband med sanering.

Utredningen omfattar första etappen i en planerad utredning om parkeringsfrågan i saneringssammanhang och innehåller en inventering i form av en case-study. Slutmålet för utredningsarbetet är att kartlägga om behov föreligger för egna parkeringsnormer i samband med sanering av bostäder i innerstadsdelarna. Utredningen syftar även till att i en senare etapp föreslå sådana normer och tekniska/ekonomiska lösningar av parkeringsfrågan.

Inventeringen har ägt rum dels genom intervjuer med boende och sysselsatta i ett antal valda fastigheter i fyra orter — Nyköping, Örebro, Kristianstad och Sundsvall — och dels genom kontakter med byggnadsnämnderna i samtliga tätorter med invånarantal mellan 25.000 och 100.000.

Den första delen omfattade 745 intervjuer och i totalt 20 kommuner kontaktades byggnadsnämnderna.

De använda intervjuformulären var uppbyggda för att ge svar på följande huvudfrågor:

— Föreligger det några skillnader i bilinnehav hos boende i gamla (byggda

före 1920) och nya (byggda efter 1960) fastigheter?

Det framgår att i gamla fastigheter har 40 % av hushållen tillgång till bil medan motsvarande värde i nya hus är 60 %.

— Hyr man parkeringsplats — i så fall var och varför och till vilken kostnad?

Viljan att hyra egen plats är större i nya än i gamla hus och vanligen är den belägen på den egna fastigheten. Orsaken till att hyra anges mest "slipper söka efter bilplats" och till att inte hyra att det "ingen finnes" samt "för dyrt".

Medelhyran för garage har legat under 80 kr/mån. och normalhyran för markplats uppgår till mindre än 20 kr/mån.

— Har bostadsgatans parkeringsbestämmelse någon inverkan på antalet hyresgäster av parkeringsplatser?

Utredningen konstaterar att 39 % av alla som hyrde p-plats i nya fastigheter bodde vid gator utan några parkeringsrestriktioner nattetid.

— Hur ofta användes bilen och har typen av p-plats någon betydelse?

Utredningen har inte kunnat konstatera någon skillnad i användningsfrekvens för fordon från olika typer av p-plats och över 60 % av fordonen användes dagligen.

— Vad tycker man om sin trafikmiljö och hur mycket är man beredd att offra för att slippa kantstensparkeringen?

De flesta tillfrågade hade ingen åsikt om kantstensparkeringens miljönverkan, men de som ansåg att den ger liv åt gatubilden tyckte inte den var farlig. De som ansåg den vara trist tyckte också den var farlig. De hushåll som hade bil men ej hyrde bilplats var vanligen beredda att både öka gångavståndet och betala avgift för att slippa kantstensparkeringen.

— Hur är besöksparkeringen ordnad?

Denna del av undersökningen bygger på ett mycket litet antal svar, men de flesta besökandena har parkerat på gatan eller annan allmän plats.

— Hur är situationen för dem som arbetar i fastigheterna?

Byggforskningen Sammanfattningar

R30:1974

Nyckelord:

bilparkering, saneringsområde, parkeringsnorm

Rapport R30:1974 hänför sig till forskningsanslag E 772 från Statens råd för byggnadsforskning till K-Konsult, Stockholm.

UDK 711.16
656.1.015
SfB A
ISBN 91-540-2361-0

Sammanfattning av:

Kjellin, B. 1974, *Parkeringsfrågan i saneringssammanhang*. (Statens institut för byggnadsforskning) Stockholm. Rapport R30:1974, 128 s., ill. 23 kr.

Rapporten är skriven på svenska med svensk och engelsk sammanfattning.

Distribution:

Svensk Byggtjänst,
Box 1403, 111 84 Stockholm
Telefon 08-24 28 60

Grupp: samhällsplanering

Ytterst få har hyrt parkeringsplats och som skäl att inte hyra anges god tillgång till gratis platser på tomtmark eller att det inte finns någon att hyra.

De som åkte bil till arbetet anger ofta att det inte finns några restriktioner på gatan utanför — möjligen datumparkeering.

I kommunenkäten undersöktes om kommunerna har egna normer eller tillämpar planverkets. Av sammanställningen framgår att variationerna är mycket stora och utredningen tror att lokala normer är resultatet av att frågan blivit föremål för behandling — alla med egna normer har värden som underskrider planverkets krav — är dessa

för höga och medför de "onödiga" kostnader?

Avslutningsvis försökte utredningen kartlägga hur vanligt det är att en planerad sanering inte verkställs på grund av svårigheter att uppfylla normkraven. Icke något sådant fall har kostaterats — beror detta på att man uppfyllt kraven eller erhållit dispens?

TAB. Sammanställning av lokala P-normer

Tätort	Befolkning i tätort 1970	Behovstal (bilplats/1 000 m ² vy) år 1990																	
		Bostad		Industri		Skola		Kontor		Butiker		Hotell		Restaur.		Saml.lok.			
		Bo.	Bes.	Arb.	Bes.	Lär.	Elev > 18	Arb.	Bes.	Arb.	Bes.	Arb.	Bes.	Arb.	Bes.	Arb.	Bes.		
Västerås	99 300	10	2	14	—	3	13	17	4	5	34	2.5	18.5	14	66	2.5	150		
Uppsala	92 600	10	2	5	1	2	6	8	2	5	25	3	12	5	40	—	50		
Norrköping	91 000	9	1.5	12	—	3	17.5	15	3.5	5	36.5	2.5	18	12	70	2	175		
Örebro	87 100	10	1.5	12	—	4	16	19	4	7	40	3	19	16	65	2	125		
Hälsingborg	82 000	—	8	—	20	—	5	25	—	21	—	52	—	4	26	20	100		
Jönköping	80 700	1/lägenh.		—		(4)	(8)	15		20		28		54		(55)			
Linköping	77 100	0.28/rumsenh.		15		0.23/lä		0.1/el.		15		15		15		—			
Borås	73 300	13	0.5	9.5	2	16.5	0.5	10.5	3	9	36	2	17	9	11	1	44		
Eskilstuna	68 600	17		30		Specialutr.		23		24		Specialutr.		Specialutr.		Specialutr.			
Gävle	65 300	11		12		3		11		19		40		20		60			
Sundsvall	53 600	15		20		—		5		25		15		6		52			
Lund	52 400	4.5		17		Specialutr.		17		17		17		17		Specialutr.			
Karlstad	52 000	Avgöres från fall till fall																	
Umeå ⊕	47 700	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		
Trollhättan ⊕	41 000	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		
Växjö	39 000	7.5	1.5	14	—	3.5	17.5	17.5	3.5	5.5	36.5	3	18	14	70	2	175		
Kalmar	34 900	10		6		2		8		10		40		20		40			
Nyköping	30 900	13		15		5		25		19		38		30		38			
Kristianstad ⊕	29 000	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		
Sandviken	28 400	1/lägenh.		Avgöres från fall till fall															
Statens planverk		11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		

Siffrorna inom parentes anger värden som ej är provade hos Byggnadsnämnden.

⊕ Använder Planverkets medianvärden.

Parking problems in conjunction with urban renewal

Bror Kjellin

The composition of the population changes in conjunction with urban renewal. Does this change also entail changes in car ownership, parking requirements and travel habits? The firm of K-Konsult, by means of interviews in four urban areas with people living in old and new properties, has made an inventory of the residential composition, car ownership, travel and parking habits.

There are large differences, and the material presented describes the most important of these. Conditions have been described in detail for certain selected properties, and conditions for all the properties are described for groups of old and new properties in the four chosen municipalities of Nyköping, Örebro, Kristianstad and Sundsvall.

In conjunction with these interviews, questionnaires were sent to all municipalities with 25,000–100,000 population, in order to find out about their parking standards. It is found that there is very large variation. The reasons for this have not been elucidated, but further analysis may have the result that requirements can be lowered and the costs thus reduced in conjunction with urban renewal.

This survey comprises the first stage of a planned survey of parking problems in conjunction with urban renewal schemes, and contains an inventory in the form of a case study. The ultimate object of this survey is to find if there is a need for the municipalities to have their own parking standards in conjunction with renewal of housing in the central parts of cities. It is also the object of the survey to propose such standards and engineering and economic solutions of the parking problem at a later stage.

The survey was carried out by means of interviews with people living and working in a number of selected properties in four towns – Nyköping, Örebro, Kristianstad and Sundsvall – and also by means of contacts with the building committees in all urban areas with populations between 25,000 and 100,000.

The first part comprised 745 interviews, and contact was made with the

building committees in a total of 20 municipalities.

The interview questionnaire was designed so as to provide answers to the following main questions:

– Are there any differences in car ownership between people living in old (pre- 1920) and new (post- 1960) properties?

It appears that 40 % of the households in old properties have cars, while the corresponding figure for new buildings is 60 %.

– Do people rent parking places, and if so, where and why, and at what cost?

The willingness to rent a parking place of one's own is greater in new buildings than in old ones, and the place is usually situated within the curtilage of the property. The most common reason for renting is "no need to look for a parking place", while that for not renting is "there is none available" and "it is too expensive".

The mean rent for a garage is less than Sw. Cr. 80/month, and the normal rent for a parking place is less than Sw. Cr. 20/month.

– Have parking regulations in the street on which the property is situated any effect on the number of people renting parking places?

The survey shows that 39 % of all who rented parking places in new buildings lived on streets where there were no parking restrictions at night.

– How often is the car used, and has the type of parking place any significance?

The survey could not find any difference in use frequency for vehicles from different types of parking place, and more than 60 % of the vehicles are used every day.

– What do people think of their traffic environment, and how much are they prepared to give up in order to avoid parking on the street?

Most of those asked had no opinion concerning the environmental effect of street parking, but those who thought it injected life into the

National Swedish Building Research Summaries

R30:1974

Key words:

car parking, renewal area, parking standard

Report R30:1974 refers to Research Grant E 772 from the Swedish Council for Building Research to K-Konsult, Stockholm.

UDC 711.16
656.1.015
SfB A
ISBN 91-540-2361-0

Summary of:

Kjellin, B. 1974. *Parkeringsfrågan i saneringsområdena*. Parking problems in conjunction with urban renewal. (Statens institut för byggnadsforskning) Stockholm. Report R30:1974, 128 p., ill. Sw. Cr. 23.

The report is in Swedish with Swedish and English summaries.

Distribution:

Svensk Byggtjänst
Box 1403, S-111 84 Stockholm
Sweden

street scene did not think it was dangerous. Those who considered it to be dreary also thought that it was dangerous. The households who had a car but did not rent a parking place were usually prepared both to increase their walking distance and to pay charges in order to avoid street parking.

— What are parking arrangements for visitors?

This part of the survey is based on a very small number of answers, but most of the visitors have parked on the street or in some other public space.

— What is the position with regard to those working in the properties?

Very few of these have rented a

parking place, the reason given for not having done so being the satisfactory availability of free places on vacant sites, or the absence of places for rent.

Those who travel to work by car often state that there are no restrictions on the street outside, with the possible exception of parking on alternate sides of the street according to the day of the week.

In the questionnaires to the municipalities, these were asked whether they had their own parking standards or whether they applied those drawn up by the National Board of Urban Planning. It will be seen from the table that there are very large variations, and it is the opinion of the survey that local

standards have come into being because this matter has become the subject of discussion. All the municipalities which have their own standards apply values which are lower than those of the National Board of Urban Planning, which would seem to indicate that these are excessive and perhaps even entail "unnecessary" expenditure.

Finally, the survey attempted to find how frequent it is for a planned renewal scheme not to take place owing to the difficulties of complying with the requirements in the standard. This has not been found in the case of any of the municipalities approached — is this due to the fact that the standard has been complied with, or has an exemption been obtained?

TAB. Summary of local parking standards

Urban area	Population in 1970	Parking places required/1000 m ² fs in 1990																		
		Residential		Industry		School		Office		Shops		Hotels		Restaurants		Assembl. halls				
		Res.	Vis.	Work.	Vis.	Staff	Pup. > 18	Work.	Vis.	Work.	Vis.	Work.	Vis.	Work.	Vis.	Work.	Vis.			
Västerås	99 300	10	2	14	—	3	13	17	4	5	34	2.5	18.5	14	66	2.5	150			
Uppsala	92 600	10	2	5	1	2	6	8	2	5	25	3	12	5	40		50			
Norrköping	91 000	9	1.5	12	—	3	17.5	15	3.5	5	36.5	2.5	18	12	70	2	175			
Örebro	87 100	10	1.5	12	—	4	16	19	4	7	40	3	19	16	65	2	125			
Hälsingborg	82 000		8	20	—	5	25	21			52	4	26	20	100		190			
Jönköping	80 700		1/flat			(4)	(8)	15			20		28		54		(55)			
Linköping	77 100		0.28/room unit		15	0.23/S	0.1/P.	15			15		15		15		—			
Borås	73 300	13	0.5	9.5	2	16.5	0.5	10.5	3	9	36	2	17	9	11	1	44			
Eskilstuna	68 600		17		30	Special inv.		23		24		Special inv.		Special inv.		Special inv.				
Gävle	65 300		11		12	3	11	19		40		20		60		100				
Sundsvall	53 600		15		20	—	5	25		15	8	52	4	26	20	100	3	250		
Lund	52 400		4.5		17	Special inv.		17		17		17		17		Special inv.				
Karlstad	52 000	Decided in every individual case																		
Umeå ⊕	47 700	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250			
Trollhättan ⊕	41 000	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250			
Växjö	39 000	7.5	1.5	14	—	3.5	17.5	17.5	3.5	5.5	36.5	3	18	14	70	2	175			
Kalmar	34 900		10		6	2	8	10		40		20		40		80				
Nyköping	30 900		13		15	5	25	19		38		30		38		38				
Kristianstad ⊕	29 000	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250			
Sandviken	28 400		1/flat		Decided in every individual case															
Statens planverk		11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250			

Figures in brackets indicate values which have not been examined by the Building Committee

⊕ Uses the median values laid down by the National Board of Urban Planning

Rapport R30:1974

PARKERINGSFRÅGAN I SANERINGSSAMMANHANG

av Bror Kjellin

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag E 772
från Statens råd för byggnadsforskning till K-Konsult,
Stockholm.

Statens institut för byggnadsforskning, Stockholm
ISBN 91-540-2361-0

LiberTryck Stockholm 1974

INNEHÅLL

1	UPPDRAGET.	4
2	PROGRAM.	5
3	UPPLÄGGNING.	8
4	GENOMFÖRANDE	10
5	BESKRIVNING AV DIAGRAMUPPBYGGNAD	11
6	BOENDE I FASTIGHETERNA	12
6.1	Allmän beskrivning	12
6.2	Bilinhav och p-plats	14
6.3	Varför hyr man p-plats?	15
6.4	Var ligger p-platsen?	16
6.5	Gångavstånd.	16
6.6	Hur inverkar gatans p-bestämmelse?	16
6.7	Hur stor är p-hyran?	18
6.8	Hur ofta används bilen?	18
6.9	Vad tycker man om trafikmiljön?	19
6.10	Besöksparkering vid bostäder	19
	Diagram.	20
7	SPECIALSTUDIER AV VISSA FASTIGHETER.	44
7.1	Allmänt.	44
7.2-7.3	Nyköping	45
7.4-7.5	Örebro	46
7.6-7.7	Kristianstad	46
7.8-7.9	Sundsvall.	46
	Diagram.	47
8	ANSTÄLLDA I FASTIGHETERNA.	71
8.1	Allmänt.	71
8.2	Hur många kommer med bil?	72
8.3	Parkering vid arbetet.	72
	Diagram.	74
9	KOMMUNUNDERSÖKNINGEN	81
9.1	Allmänt.	81
9.2	Nyköping	83
9.3	Örebro	84
9.4	Kristianstad.	84
9.5	Sundsvall.	85
9.6	Har kraven hindrat sanering?	85
BILAGA 1.	Forskningsprogram.	87
BILAGA 2.	Intervjuformulär för boende.	97
BILAGA 3.	Intervjuformulär för anställda	111
BILAGA 4.	Kommunenkät nr 1	117
BILAGA 5.	Kommunenkät nr 2	127

PARKERINGSFRÅGAN I SANERINGSSAMMANHANG

1 UPPDRAGET

K-Konsult fick på sommaren 1970 en förfrågan från Byggforskningsrådets saneringsgrupp om man ville upprätta ett forskningsprogram angående parkeringsfrågan i saneringssammanhang. Programmet skulle utgöra underlag för en ansökan om forskningsanslag hos Byggforskningsrådet. Anledningen till att K-Konsult kontaktades var att dess organisation med många avdelningskontor runt om i landet ansågs användbar i detta sammanhang.

Ett forskningsprogram utarbetades, vilket godtogs av Byggforskningsrådet vid årsskiftet 1970-71. Arbetet startade sommaren 1971.

Projektledare har varit civiling. Bror Kjellin, K-Konsult och utredningsman under uppläggningskedet civiling. Tommy Olsson - tidigare K-Konsult.

2 PROGRAM

K-Konsult skrev sitt program utgående från en inom Byggforskningsrådets saneringsgrupp upprättad PM "Parkeringsfrågan i saneringssammanhang - ansats till forskningsprojekt". I den konstaterades att "utgångspunkten för en diskussion av parkeringsfrågan är givetvis det parkeringsbehov som faktiskt föreligger och hur detta behov påverkats av och påverkar andra faktorer av betydelse i saneringssammanhang". Mot denna bakgrund skisserades i PM:et en undersökningsplan i vilken föreslogs att undersökningen borde delas in i etapper. I en första etapp skulle kartläggas hur lagens tillämpningsföreskrifter tolkas i olika kommuner. Därefter skulle en case-study göras i några olika bostadsområden, där man framförallt borde studera relationerna mellan parkeringsbehov, parkeringsutrymmen och hyresnivåer före och efter sanering.

I K-Konsults program formulerades det slutliga forskningsmålet att vara dels att besvara frågan om innerstadsdelarna i städerna behöver "egna" parkeringsnormer och hur i så fall dessa skall vara beskaffade, dels att påvisa olika tekniska lösningar av parkeringsfrågan och dessas inverkan på ekonomin.

I likhet med Byggforskningsrådets program ansåg K-Konsult att i en första etapp skulle den nuvarande parkeringssituationen vid bostadshus i saneringsområden beskrivas.

Forskningsprogrammet (se bil 1) omfattade en case-study av bostadsparkeringen inklusive parkering för de mindre arbetsplatser och butiker som är insprängda i bostadshusen. Avsikten med denna undersökning angavs genom följande åtta frågeställningar:

1. Jämförelse mellan det nuvarande parkeringsbehovet i innerstadsdelarna och det antal bilplatser, som skall föreligga enligt parkeringsnormen eller enligt den dispens från normen som medgivits av byggnadsnämnden.
2. Skillnaden i parkeringsbehov resp. parkeringsutrymme före och efter sanering.
3. Antal tilltänkta saneringsprojekt, där svårighet att uppfylla parkeringsnormens krav, förhindrat en sanering.
4. Relationen mellan totala kostnaden och kostnaden för anordnandet av parkeringsutrymme i sanerade fastigheter. Konsekvenser för samhället, om gatuparkering har förutsatts för saneringsobjektet.
5. Andel av bilinnehavare, som för nattparkeringen föredrar gatuparkering framför tomtparkering. Samband mellan val av bilplats och kostnaden för resp. plats.
6. Möjligheter till samnyttjande. Andel bilplatser i garage och liknande som är lediga under olika tider på dygnet.
7. Andelen nattgatuparkerade bilpendlare, som utnyttjar bilen för bostad- arbetsresorna på grund av att parkeringsbestämmelserna omöjliggör gatuparkering under dagen vid bostaden eller tvingar bilinnehavaren att byta bilplats vid bostaden en eller flera gånger per vecka och härmed påverkar denne att dagligen utnyttja bilen för bostad- arbetsresor.
8. Hur parkeringsutrymmet för sanerade fastigheter lösts tekniskt, ekonomiskt och organisatoriskt (enskilt eller i samverkan med andra fastigheter).

I undersökningen skulle ett begränsat antal fastigheter beskrivas och analyseras med avseende på parkeringsförhållandena. För att besvara en del av ovan nämnda frågeställningar behövs uppgifter om parkeringsförhållandena såväl före som efter en sanering. Uppgifter om sanerade fastigheter bedömdes dock vara svåra att erhålla. Det föreslogs därför att man skulle jämföra parkeringssituationen mellan nya och äldre befintliga fastigheter, belägna i närheten av varandra. En fördel med denna metod ansågs vara att de yttre villkoren ifråga om parkeringsrestriktioner, kollektiv trafik och liknande skulle vara ungefär desamma för de båda fastighetstyperna. En ytterligare fördel skulle vara att det i de flesta fall är mer intressant att känna till förhållandena i befintliga hus än i redan rivna.

Bilnehav och parkeringsutrymmets lösande kan variera med stadsstorlek, topografi, näringslivsstruktur m m. För att i viss mån kunna bedöma inverkan av sådana faktorer föreslogs fyra städer ingå i undersökningen, nämligen:

Nyköping, Örebro, Kristianstad och Sundsvall.

I varje stad skulle ett tiotal nya resp. äldre hus utväljas.

De uppgifter som behövs för att besvara frågeställningarna enligt ovan måste samlas in på olika sätt. Uppgifter om persondata, bilnehav, resvanor m m föreslogs inhämtas genom intervjuer med boende och arbetande i de utvalda fastigheterna. Andra uppgifter om husen såsom antalet lägenheter, ålder, parkeringsförhållanden skulle hämtas hos byggnadsnämnder, fastighetsägare och vid besök i husen. Uppgifter om parkeringsnorm, dispenser, parkeringsköp skulle även inhämtas hos byggnadsnämnderna.

3 UPPLÄGGNING

Undersökningen har i stort sett följt det föreslagna programmet såväl beträffande syfte som metodik. Omfattningen av undersökningen har i vissa avseenden blivit mindre och i andra större än vad som avsågs i programmet. Antalet hus som undersökts är drygt 50 mot beräknade 80. Neds kärningen har nödvändiggjorts av kostnadsskäl. Däremot har en del uppgifter som är mer knutna till hela tätorten än till ett enskilt hus inhämtats från betydligt fler orter än de utvalda. Det gäller uppgifter om parkeringsnorm, antalet dispenser från denna, parkeringsorganisation m m.

Undersökningen kan sägas bestå av två delar, dels en detaljerad undersökning om parkeringsförhållandena i enstaka nya resp. äldre hus, dels en mer översiktlig undersökning om vissa parkeringsförhållanden i olika tätorter. Den förra delen kallas i fortsättningen för husundersökning, den andra för kommunundersökningen.

I husundersökningen, som varit den dominerande delen i projektet, ingår 57 hus, varav 39 är äldre och 18 är nya. Som gamla resp. nya hus har i detta sammanhang valts sådana som är byggda före 1920 resp. efter 1960.

Eftersom huvudsyftet med undersökningen är att beskriva hur parkeringsförhållandena påverkas vid en sanering bör de äldre husen vara nästan rivningsmogna och de nya utgöra byggnader som uppförts på en tidigare bebyggd tomt.

Vid val av hus visade det sig att det i de flesta av våra medelstora städer finns ganska många gamla hus men få nya enligt ovannämnda villkor. Antalet nya hus är ofta inte mer än ett par, tre stycken. Detta förhållande har för undersökningens del inneburit att det inte varit frågan om något urval av

nya hus utan att de som funnits har fått ingå i undersökningen. Detta har i sin tur styrt valet av gamla hus till dem som varit belägna i närheten av de nya. Samtliga undersökta hus ligger lägesmässigt relativt lika på grund av att de nya husen så gott som uteslutande legat i den centrala delen av resp. stad.

Husundersökningen bygger på personliga intervjuer med 503 hushåll och 242 arbetande i de utvalda husen. De intervjuade har fått lämna uppgift om bilinnehav och om vissa faktorer som kan påverka behovet av bil. Intervjuade med tillgång till bil har fått besvara frågor om bilanvändningen under en viss bestämd dag och om parkeringsförhållandena. Två skilda intervjuformulär har utarbetats för boende och arbetande. Formulären visas i bilagorna 2 och 3.

Vid valet av intervjuade har principen varit att samtliga boende och arbetande i en utvald fastighet skall ingå. Detta har ansetts nödvändigt eftersom undersökningen inriktats på att i detalj beskriva bilsituationen i enstaka hus. (I vissa nya hus med ett stort antal hushåll har dock endast halva antalet hushåll ingått i undersökningen.) Antalet hushåll per hus visade sig vara betydligt lägre i de gamla husen än i de nya. Detta har medfört att det ingår fler gamla än nya hus i undersökningen.

I kommunundersökningen har samtliga städer med ett invånarantal mellan 25.000 och 100.000 tillfrågats om vissa parkeringsförhållanden. Frågorna har gällt parkeringsnorm, dispens från denna samt utnyttjande och förläggning av parkeringsanläggningar. Två frågeformulär (se bilaga) utsändes till BN i resp. stad. Svarsprocenten blev mycket låg i första omgången. Kommunerna ansåg frågorna vara alltför omfattande. Ett omarbetat frågeformulär skickades därför ut och denna gång blev svarsprocenten högre. De stora kommunerna har den högsta svarsprocenten.

4 GENOMFÖRANDE

De personliga intervjuerna i husundersökningen genomfördes under en vecka i resp. stad under tiden december - februari 1971 - 72. De intervjuade fick beskriva sina ev. bilförflyttningar dagen före intervjudagen. Endast förflyttningar under måndag - torsdag är medtagna. Samtliga hushåll i en fastighet hade samma mätdag. Om ingen hushållsmedlem var anträffbar under intervjudagen gjordes ett nytt försök nästa dag och ytterligare ett dagen därefter. Av andra förflyttningsundersökningar framgår att uppgifternas tillförlitlighet inte torde minska nämnvärt på grund av att uppgifterna inhämtas en á två dagar efter mätdagen.

Undersökningen utfördes av tre á fyra intervjuare i varje stad. Intervjuerna tog i genomsnitt c:a 15 minuter. Ofta fick flera försök göras under en dag för att finna någon hushållsmedlem hemma.

Samtidigt med hushållen intervjuades anställda på arbetsplatser i de utvalda husen. Alla anställda som var på arbetsplatsen under intervjudagen tillfrågades.

I förvånansvärt många lägenheter påträffades ingen hemma. De som vägrade bli intervjuade eller var sjuka uppgick till 81 st. Den genomsnittliga svarsprocenten blev 71,7 %. Frånräknas de tomma lägenheterna stiger svarsprocenten till 83,6. Det föreligger härvidlag ingen skillnad mellan gamla och nya fastigheter.

Svarsprocenten kan i stort sett sägas spegla andelen samtidigt hemmavarande hushåll under ett vardagsdygn.

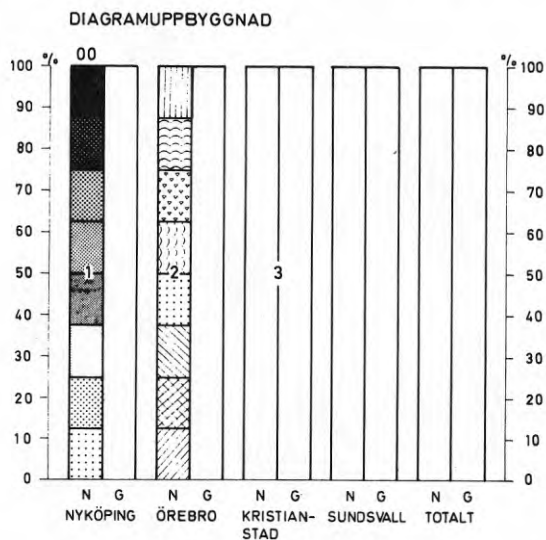
5 BESKRIVNING AV DIAGRAMUPPBYGGNAD

Redovisningen gör inte anspråk på att vara statistiskt säkerställd med hänsyn till bl.a urvalsprinciper och omfattning av ingående data. Avsikten har varit att kartlägga förhållandena i nya och gamla hus i ungefär samma miljö och att genom jämförelser kommunvis mellan nya och gamla hus försöka kartlägga hur olika förhållanden ändras vid nybyggnad.

Diagramuppbyggnaden framgår av 5.1.1.

I flera fall har emellertid bearbetningen gjorts per fastighet och medelvärden för de olika fastigheterna har sedan analyserats.

I kap. 7 redovisas förhållandena för åtta utvalda fastigheter, en ny och en gammal i de olika kommunerna.



- 00 VÄRDET ANGER TOTALA ANTALET SVAR PÅ DEN AKTUELLA FRÅGAN
- 1 VID STIGANDE VÄRDE ANVÄNDES GRÅSKALA FRÅN LJUST TILL MÖRKT
- 2 VID OLIKA ALTERNATIVA SVAR ANVÄNDES RASTER I DENNA ORDNING
- 3 VID DELAD STAPEL AVSER VÄNSTER NYA FASTIGHETER OCH HÖGER GAMLA FASTIGHETER

6 BOENDE I FASTIGHETERNA

6.1 Allmän beskrivning

I husundersökningen ingår som nämnts 39 gamla och 18 nya fastigheter. Samtliga ligger i centrala eller halvcentrala stadsdelarna i resp. ort. Så gott som alla gamla fastigheter ingår som del i den traditionella slutna kvartersformen med hus liggande kring en gemensam gård, medan de flesta av de nya husen utgör fristående enheter. Dessa har därvid kunnat uppföras genom att flera hus rivits samtidigt. Ibland har även ett eller flera kvarter förnyats på en gång.

Storleken på husen varierar ganska kraftigt. Det minsta har 550 m² våningsyta och det största 6.650 m². De nya husen är i genomsnitt dubbelt så stora som de gamla c:a 4.000 m² resp. 2.000 m² våningsyta. Inga kategorihus ingår i undersökningen och lägenhetsfördelningen kan betraktas som normal för såväl gamla som nya hus.

Antalet intervjuade hushåll är 192 st i de gamla husen och 311 st i de nya. Fördelningen per ort är: Nyköping 51 resp. 97, Örebro 83 resp. 73, Kristianstad 32 resp. 22 och Sundsvall 26 resp 119.

En stor del av variationen i antalet intervjuade hushåll mellan orterna beror på att utbudet av lämpliga objekt varit olika i respektive ort. Vidare har tillförlitligheten i grunduppgifterna om antalet hushåll växlat och bortfallet varierat i olika hus. Variationerna spelar i denna undersökning mindre roll eftersom den utformats som en case-study och inte som en statistiskt representativ undersökning. Antalet intervjuer i nya hus har blivit större än i gamla hus. Detta har orsakats av att de nya husen i flertalet fall utgjort ganska stora enheter, varför det blivit många intervjuer per hus för att säkerställa en tillförlitlig bild av hushållens parkeringsvanor.

Parkeringsplats som är direkt avsedd för fastigheten finns i samtliga hus. Markparkering och parkering i garage (underliggande gård) är härvid ungefär lika vanliga parkeringsformer. I ett fall ligger parkeringsplatsen utanför fastigheten. För de gamla fastigheterna är bilden mer splittrad. I flertalet fall finns ingen iordningställd parkeringsplats, men spontan parkering på gården förekommer i många fall.

Hushållens storlek fördelar sig på olika sätt mellan nya och gamla hus. I nya hus dominerar tvåpersonshushåll medan en- och trepersonshushållen är ungefär lika många. I de gamla husen finns främst en och tvåpersonshushållen som är ungefär lika representerade i undersökningen.

Åldersmässigt finns det omkring dubbelt så många hushållsmedlemmar över 64 år i gamla som i nya hus medan det motsatta förhållandet gäller om medlemmar under 18 år. Dessa åldersklasser utgör knappt 40 procent i båda huskategorierna.

Boende i de nya husen har betydligt större inkomst allmänt sett än boende i de gamla husen. Detta förhållande gäller oavsett åldersklass.

Antalet förvärvsarbetande hushåll var fler i de nya husen än i de gamla, vilket naturligtvis är en följd av åldersfördelningen i resp. huskategori. Antalet hushåll med fler än en förvärvsarbetande var ungefär dubbelt så stort i de nya husen än i de gamla.

Bostadshyrans storlek är helt olika i de båda huskategorierna. I de gamla husen har mer än hälften av hushållen en hyra under 300 kronor per månad, medan i de nya husen hälften av hushållen har mer än 500 kronor per månad.

I de nya husen finns ett tydligt positivt samband mellan hyrans storlek och hushållens bruttoinkomst medan i de gamla husen hyresnivån är relativt konstant oavsett hushållens inkomstnivå. Sambandet mellan hyra - inkomst framgår av diagram 6.1.1.

C:a 4/5 av hushållen i de gamla och nya husen har ungefär samma lägenhetsyta till sitt förfogande. Däremot har den återstående femtedelen av hushållen i de gamla husen betydligt mindre lägenheter än motsvarande hushåll i nya hus. T.ex finns det tre- och fyrapersonshushåll som bor i lägenheter med mindre än 40 m² yta. (Se diagram 6.1.2.).

Andelen personer med körkort är högre i de nya husen än i de gamla (80 resp 60 %). Däremot är andelen hushåll med någon körkortsinnehavare i olika hushållsstorlekar praktiskt taget lika stor i gamla och nya hus.

Fler hushåll hade tillgång till bil i de nya husen än i de gamla (60 resp. 40 %). Hushåll med tillgång till två eller fler bilar var mycket få. (mindre än 5 %). Högsta bilinnehavet förekommer i Örebro och det lägsta i Sundsvall (67 och 46 resp. 52 och 32 %). Se diagram 6.1.3.

6.2 Bilinnehav och p-plats

Biltätheten uttryckt som antal bilar per 1000 m² bostadsvåningsyta varierar mellan 11 och 1 bilar. Som framgår av diagram 6.2.1 är biltätheten mindre i gamla fastigheter än i nya och de senare består ofta av större enheter. Intressant i sammanhanget är den stora variationen samt det faktum att biltätheten endast i undantagsfall uppnår det värde som planverkets normtal förutsätter.

En analys av förhållandet mellan bilinnehav och p-platstillgång för "rena" bostadsfastigheter visar att normalt tillgången täcker efterfrågan, dock är det vanligare med överskott i nya fastigheter. I relativt många av de gamla fastigheterna har ordnats uppställningsmöjligheter för bilar.

För hela undersökningsmaterialet framgår bilinnehav och p-plats av diagram 6.2.2 I nya fastigheter har 60 % bil medan motsvarande värde för gamla är 40.

I de nya fastigheterna är det endast 10 % som inte har p-plats medan 17 % i de gamla uppger att de saknar sådan plats.

6.3 Varför hyr man P-plats?

Till de som hyrde bilplats ställdes frågan om varför? Svaren visas i diagram 6.3.1 och där framgår att det vanligaste skälet var att slippa söka efter p-plats - nära 50 % av alla som hyrde plats uppgav detta skäl och det är ingen större skillnad mellan boende i nya och gamla hus. Däremot föreligger lokala skillnader när man tittar på de olika orterna - i Sundsvall svarade 60 % i nya och 25 % i gamla hus att detta var skälet - i de gamla husen var för Sundsvalls del skälet "Skönt med varm bil" vanligast. I många fall ingår p-plats i hyran för nya fastigheter och detta har då uppgivits som skäl. När det gäller de som inte hyr p-plats har även kartlagts skälen. Diagram 6.3.2 visar svaren och helt naturligt blir ett vanligt skäl att det inte finns några platser att hyra - 20 % i nya och 40 % i gamla hus. För nya hus ansåg många av de tillfrågade att kostnaden var för stor.

Ett intressant svar som också undersöktes mera ingående var hur ofta ev. tillgång till gratisplatser i närheten gjorde att man inte hyrde egen plats. Detta skäl angavs till 10 % för nya och 20 % för gamla fastigheter med stora lokala spridningar.

6.4 Var ligger parkeringsplatsen?

Av diagram 6.4.1 och 6.4.2 framgår att ca 1/3 av alla hyrda uppställningsplatser var belägna utanför den egna fastigheten. Här föreligger dock en viss skillnad vad gäller nya och gamla fastigheter - det är vanligare med platsen på den egna fastigheten vid nya fastigheter.

6.5 Gångavstånd

P-platsens belägenhet på egen fastighet eller utanför fastigheten påverkar givetvis gångavståndet och av diagram 6.5.1 framgår denna fördelning. Vid bearbetningen har antagits att hyrda platser på egen fastighet alltid har gångavstånd mindre än 2 minuter.

Variationerna för de olika orterna framgår av diagram 6.5.2 där det också framgår att gångtiden i de flesta fall understiger 2 minuter.

6.6 Hur inverkar gatans P-bestämmelse?

För de hyresgäster som hyrde p-plats har undersökts vilka parkeringsföreskrifter som gäller på bostadsgatan under olika tider på dygnet. Av diagram 6.6.1 framgår att det för de olika kommunerna råder mycket olika bestämmelser vid de utvalda fastigheterna. Sålunda gäller för Nyköping tidsbegränsad avgiftsbelagd parkering dagtid (P-skivor) och fri parkering under natten för huvudparten av berörda gator, medan i Kristianstad vid samtliga nya fastigheter det inte

finnes några restriktioner alls. I Sundsvall gäller för gator vid alla gamla hus och vid många nya hus p-förbud hela dygnet.

Lusten att hyra p-plats är beroende på tillgången på fria platser enligt 6.3. Av de 204 som hyrde p-plats var fördelningen enligt tabell 6.6.2 nedan för gator med olika p-bestämmelser.

De tre första gatutyperna har fri parkering på bostadsgatan under natten, men trots detta har en stor del bilägare hyrt p-plats.

Tabell 6.6.2

Parkeringsbestämmelse på bostadsgata	Antal som hyr p-plats		Antal som ej hyr p-plats	
	Nya	Gamla	Nya	Gamla
1. Inga restriktioner under dygnet	7	5	4	4
2. Tidsbegränsning, ej avgifter under dagen, fritt natten				1
3. Tidsbegränsning med avgift under dagen, fritt natten	79	1	7	13
4. Fritt dagen, P-förbud natten		1		
5. Datumparkering	38	1	14	6
6. P-förbud hela dygnet	54		10	11
7. Tidsbegränsad med av- gift	1			
8. Gånggata	9	8		
9. Övrigt			1	4

6.7 Hur stor är P-hyran?

Diagram 6.7.1 - 6.7.3 visar hur hyran varierar i de olika orterna för olika typerna av uppställningsplats. För Nyköping har tydligen kommunens parkeringspolitik med avgiftsbeläggning av alla platser i innerstaden medfört högre avgifter för hyra av p-plats i garage. Kristianstad visar de lägsta hyresavgifterna och där var även andelen gratisplatser på gatumark högst. Däremot har Kristianstad högre avgifter för markparkering än de andra kommunerna.

Diagram 6.7.4 visar hyresförhållanden för de olika typerna av p-platser sammanlagda för hela undersökningsmaterialet.

För de individuella fastigheterna gäller att markparkeringen inte kostar över 20 kr/månad med undantag av Sundsvall där prisnivån ligger något över - beroende troligen på förekomst av uttag för motorvärmare. För p-däck, som inte ofta förekommer ligger hyran på 41 - 60 kr/månad medan garagehyrorna varierar för nya och gamla fastigheter. I de olika orterna ligger normalt hyran i nya hus 20 kr högre än i gamla och för varje ort är hyresnivån lika för de olika hustyperna.

6.8 Hur ofta användes bilen?

Av de som hyrde p-plats använde ca 60 % bilen dagligen medan över 75 % av de som inte hyrde egen plats begagnade bilen. Garageinnehavare som inte använt bilen på mer än en vecka uppgick till 10 % medan mycket få bilägare utan p-plats hade haft sin bil stående så länge. Diagram 6.8.1 visar användningsfrekvens för de olika p-typerna. Diagrammet torde kunna tolkas så att lokala parkeringsbestämmelser hindrar långtidsparkering och att de som inte ofta använder bilen är vanligare hyr p-plats än de som använder annan uppställningsplats.

Diagram 6.8.2 visar för de nya och gamla fastigheterna sambandet mellan skäl till bilresa till arbetet och p-platstyp. Antalet bilresenärer från andra p-platser än den hyrda är mycket litet och troligen är förhållandet att dagligresenären med bil har större tendens att hyra p-plats. Orsaken till att man använder egen bil anges vanligen till bekvämt eller att man saknar kollektiv förbindelse.

6.9 Vad tycker man om trafikmiljön?

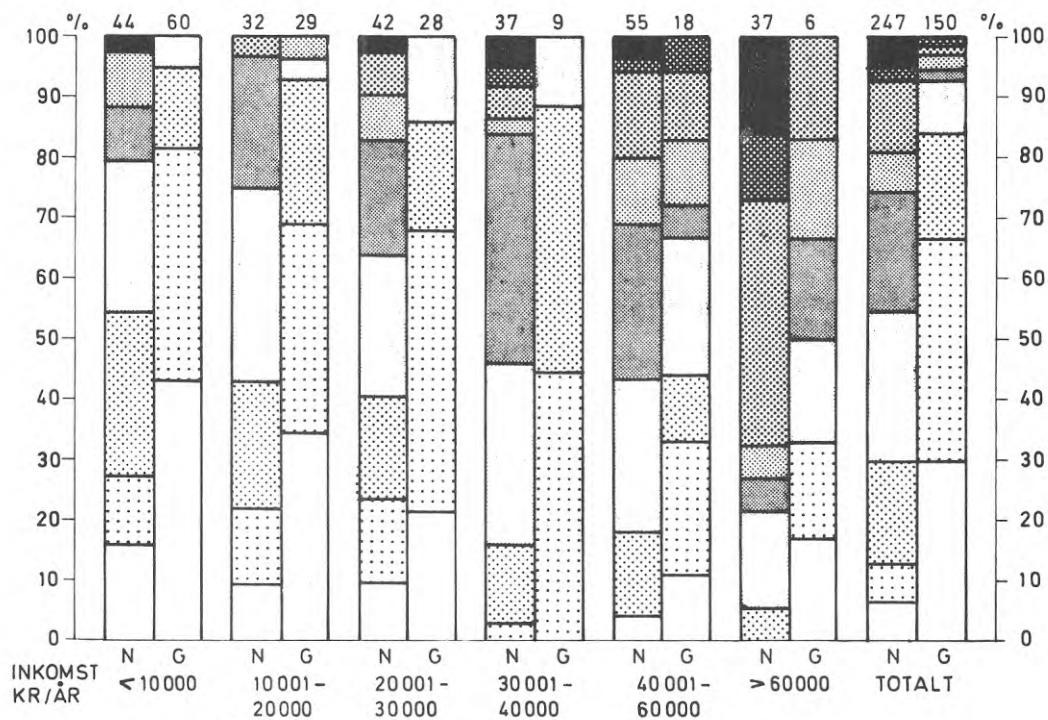
I utredningen ingick en fråga om hur man såg sambandet mellan kantstensparkeringen och miljön. Diagram 6.9.1 visar de olika synpunkterna på miljön och säkerheten, och diagram 6.9.2 visar hur de som inte hyrde bilplats såg på sin egen situation - var man beredd att betala för att bli av med kantstensparkeringen? En övervägande majoritet svarade ja och samma var förhållandet när det gäller att öka gångavståndet för att få bort kantstensparkeringen. Diagram 6.9.3.

6.10 Besöksparkering vid bostäder.

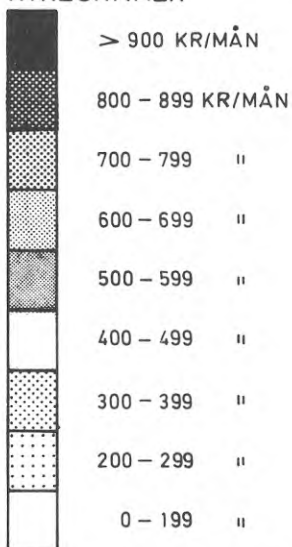
Antalet bilbesökande varierar mellan de olika fastigheterna och en beräkning av antalet besökande per 1000 m² våningsyta för bostadsändamål ger värden mellan 0 och 4,2. Variationerna är så stora och fördelningen sådan att några samband med åldern på fastigheten eller dess storlek inte kan spåras.

Totala antalet besökande uppgick till 295 st varav ca 50 procent med bil, se diagram 6.10.1. För att undersöka hur olika p-platser utnyttjas vid olika bestämmelser på bostadsgatan har redovisats diagram 6.10.2 där dock antalet bilbesökande i vissa kombinationer är mycket få. Diagram 6.10.3 visar hur gångavståndet varierar vid olika p-platstyper.

ANTAL HUSHÅLL

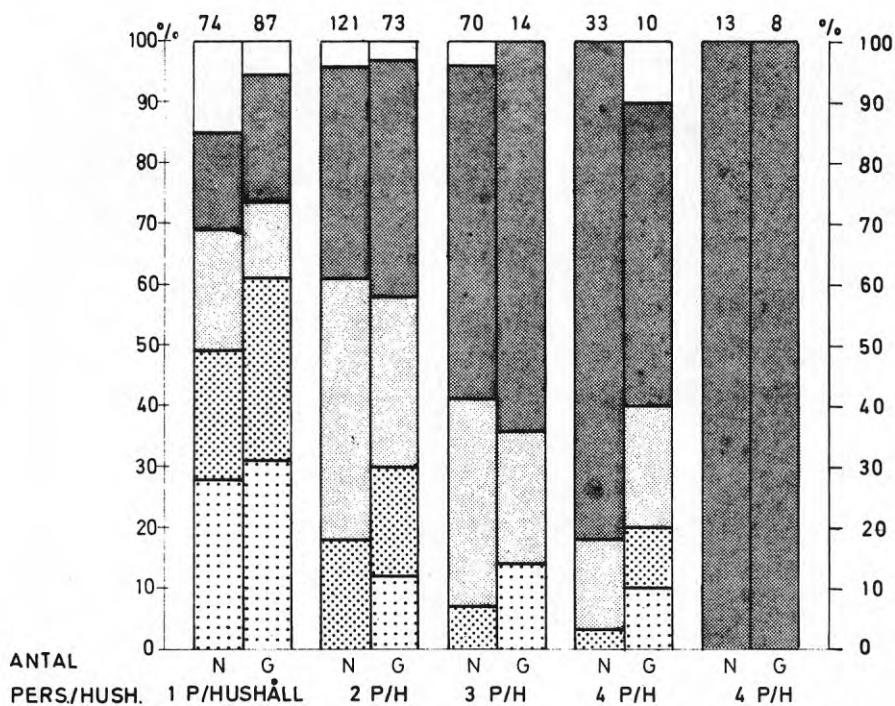


HYRESNIVÅER

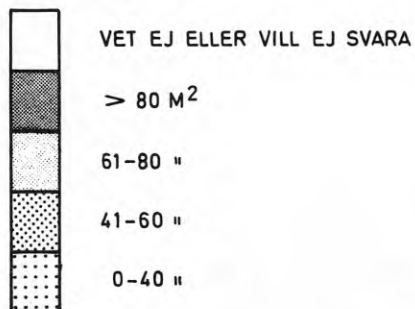


HYRANS PROCENTUELLA FÖRDELNING PÅ HUSHÅLL UPPDELADE PÅ INKOMSTGRUPPER.

HUSHÅLL

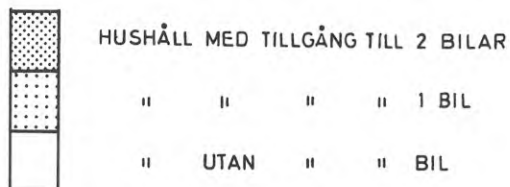
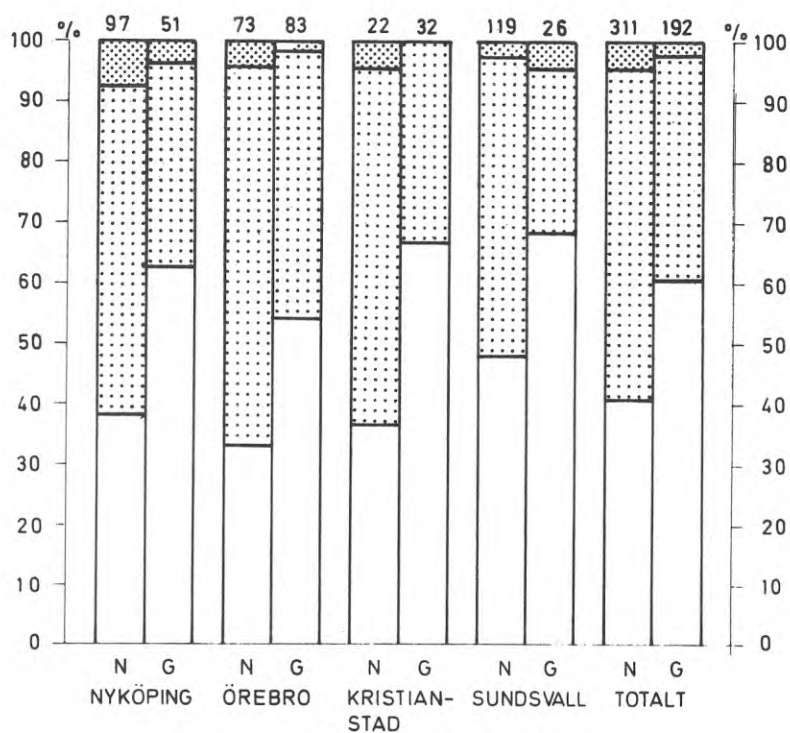


LÄGENHETSYTOR



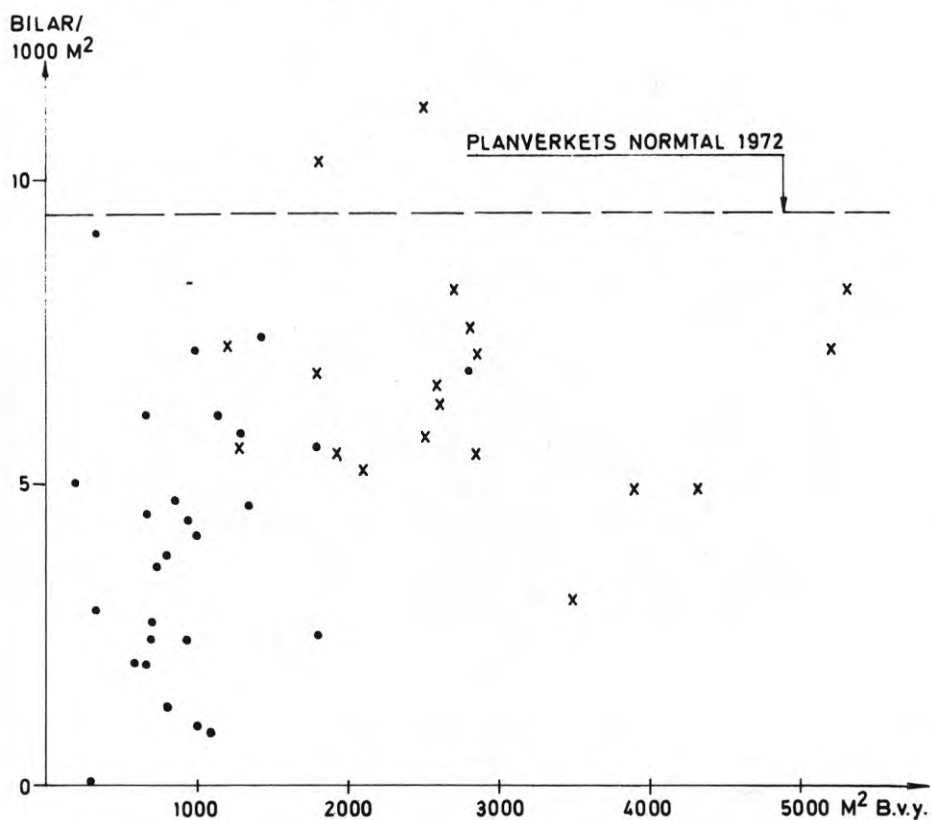
LÄGENHETSSTORLEKAR (YTOR) PROCENTUELLT FÖRDELADE PÅ
 HUSHÅLLSSTORLEKAR (PERSONER/HUSHÅLL)

ANTAL HUSHÅLL



ANTAL HUSHÅLL PROCENTUELLT FÖRDELADE PÅ TILLGÅNGEN AV BILAR INOM VARJE STADS GAMLA OCH NYA FASTIGHETER.

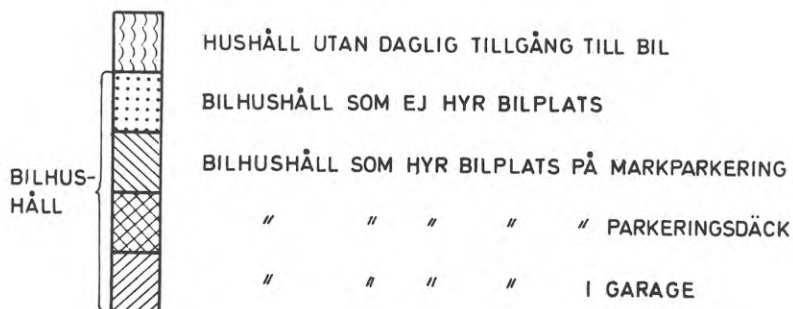
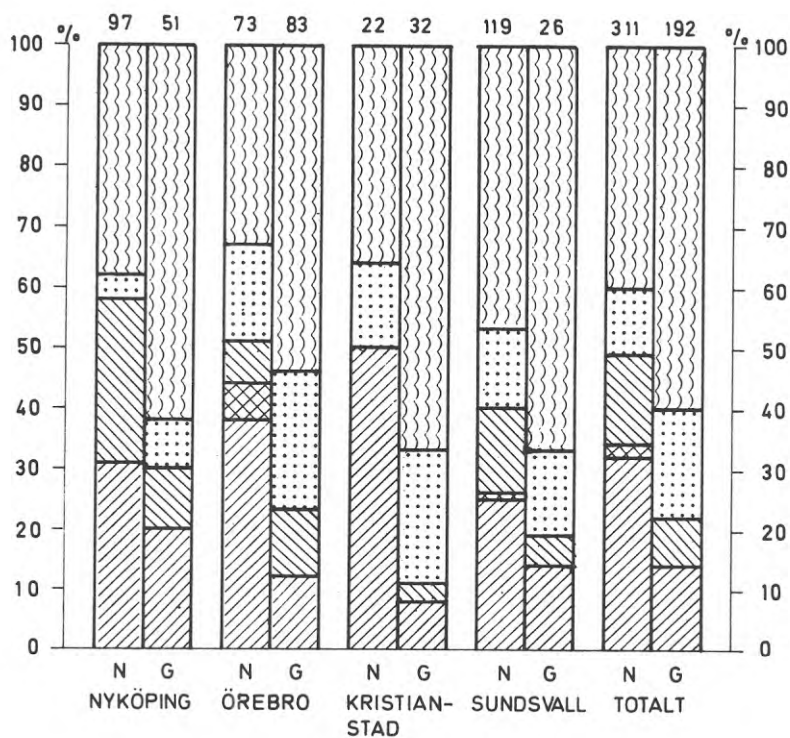
BILTÄTHET ANTAL BILAR/1000 M² BOSTADSVÅNINGSYTA



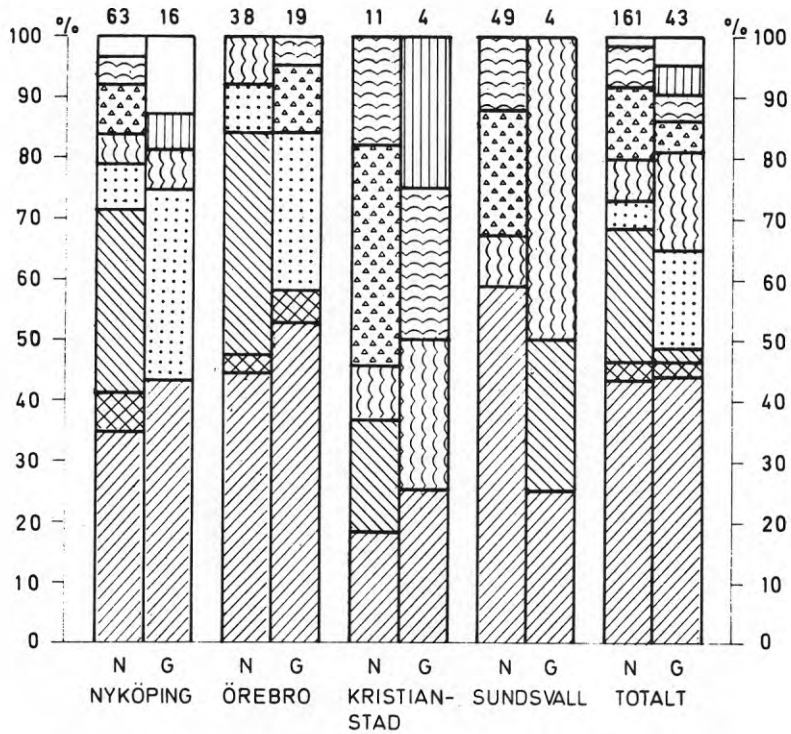
x NYA FASTIGHETER

• GAMLA FASTIGHETER

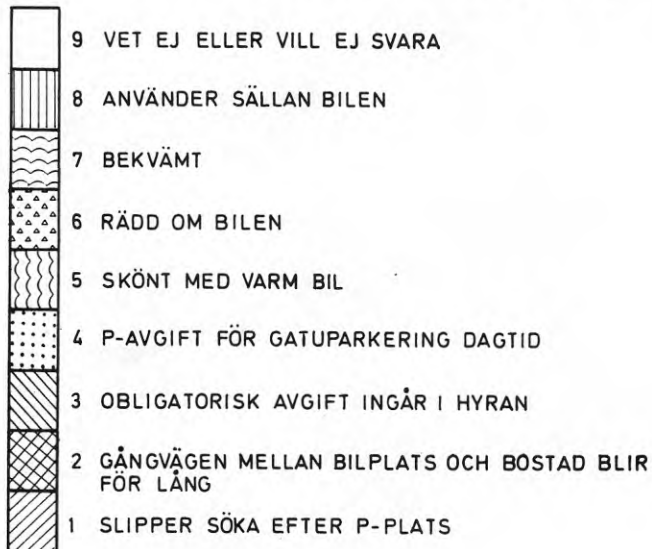
HUSHÅLL



HYRDA BILPLATSER

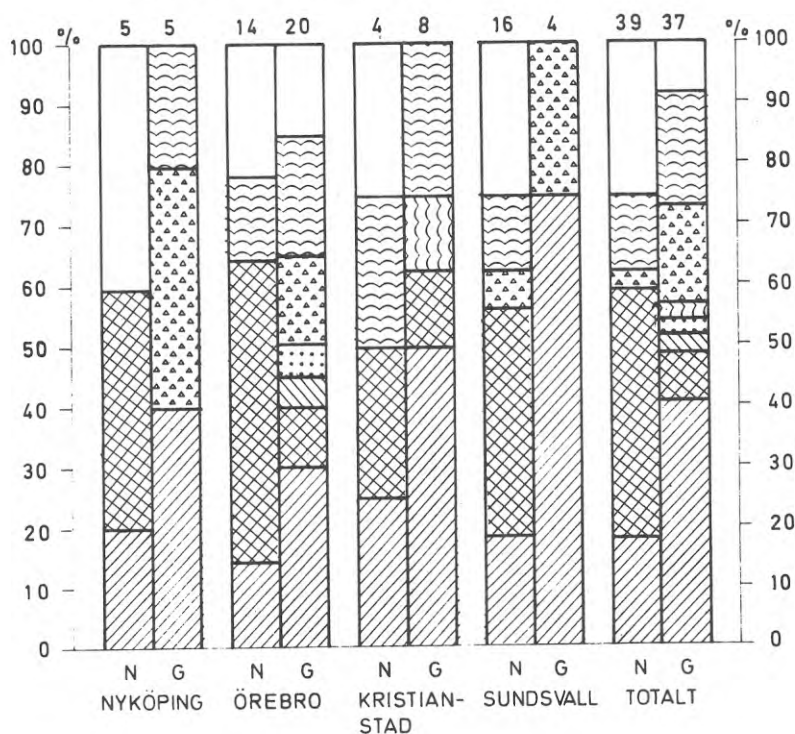


SKÄL TILL ATT HYRA BILPLATS FÖR BOENDE

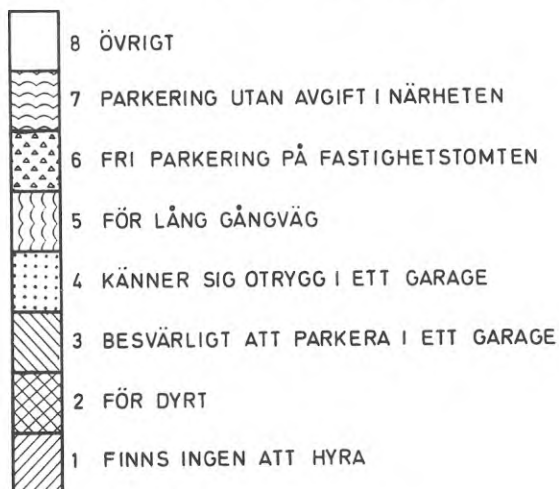


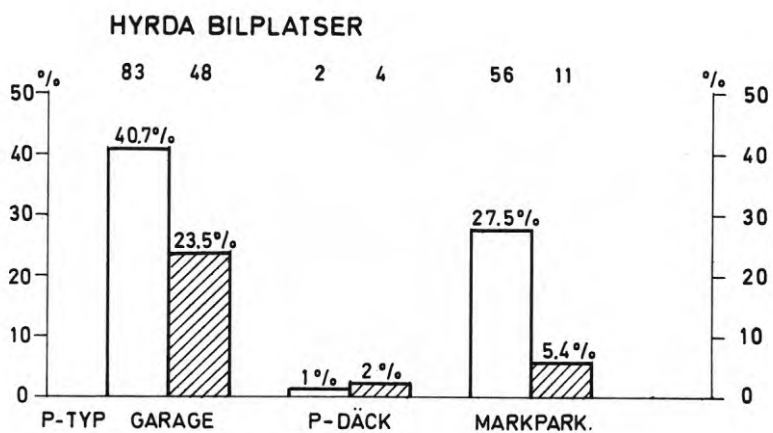
6.3.1.

BILAR UTAN FÖRHYRD BILPLATS

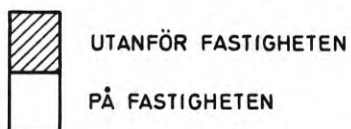


SKÄL TILL ATT EJ HYRA BILPLATS



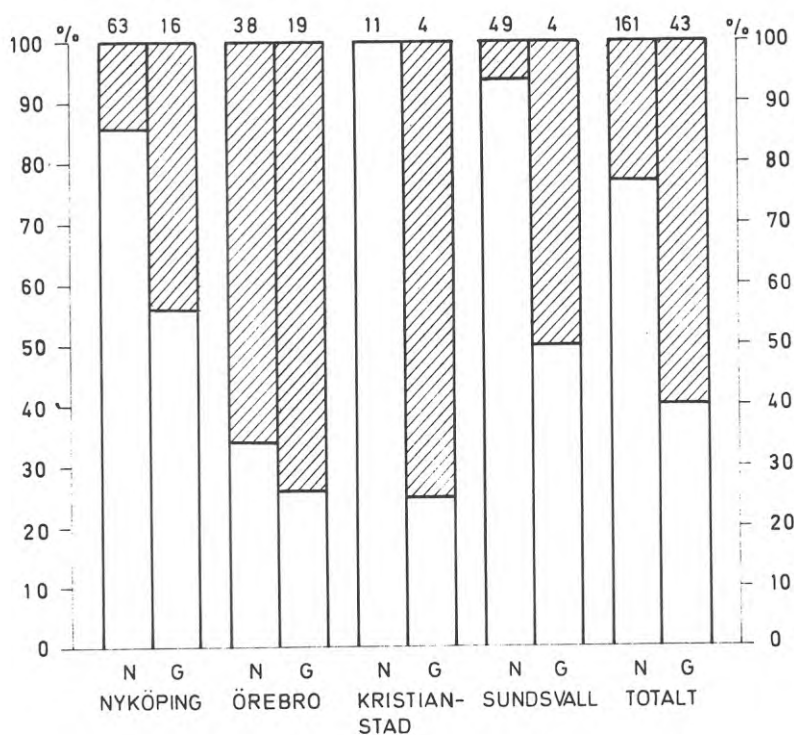


PARKERINGSPLATSENS BELÄGENHET

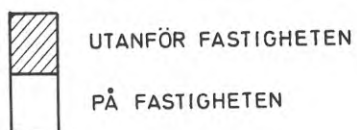


BILHUSHÅLL SOM HYR BILPLATS FÖRDELADE PÅ BIL-
PLATSENS TYP OCH BELÄGENHET

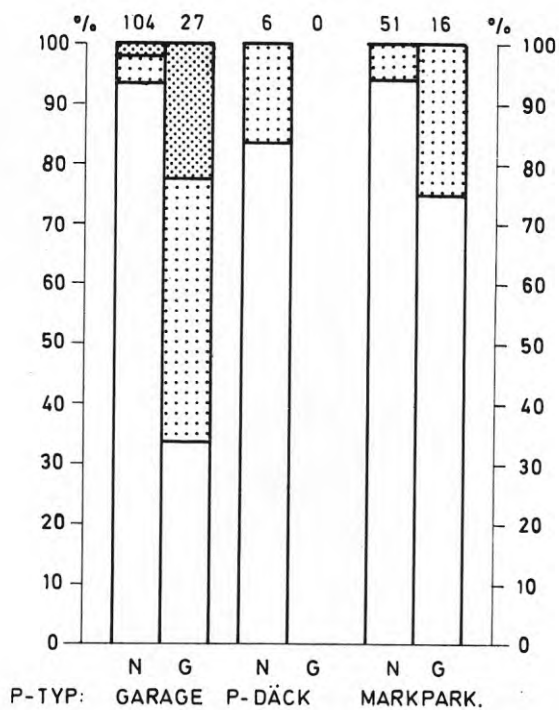
HYRDA BILPLATSER



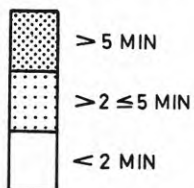
BILPLATSENS BELÄGENHET



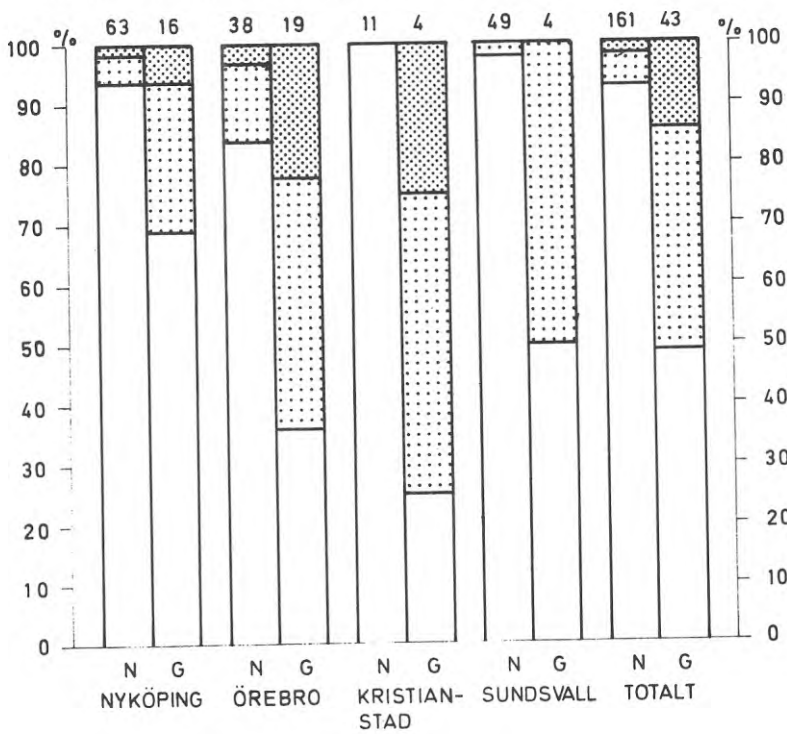
FÖRHYRDA BILPLATSER



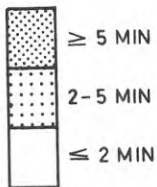
GÅNGAVSTÅND TILL FÖRHYRD BILPLATS (MIN)



FÖRHYRDA BILPLATSER UTANFÖR FASTIGHETEN

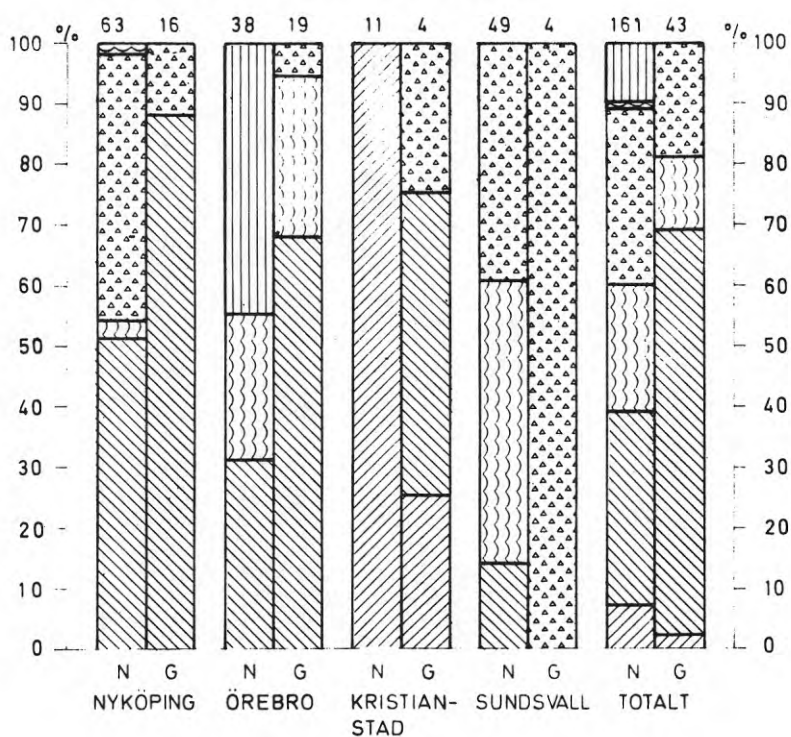


GÅNGAVSTÅND TILL FÖRHYRD BILPLATS (MIN)

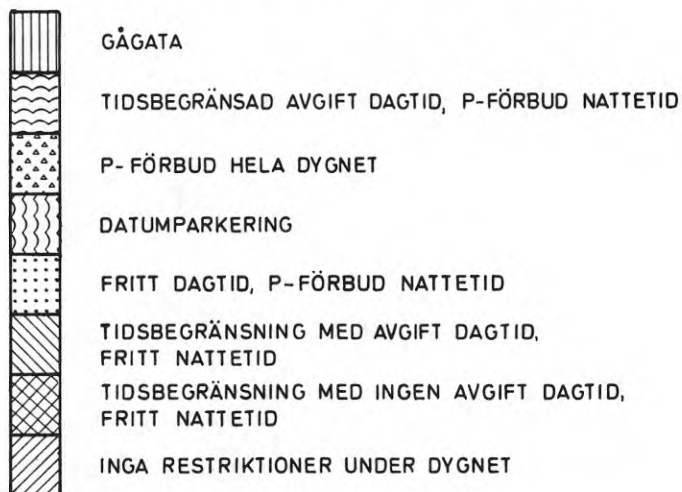


BILAR MED FÖRHYRD BILPLATS UPPDELADE PÅ STAD
SAMT GAMLA OCH NYA FASTIGHETER

BILAR MED FÖRHYRDA BILPLATSER

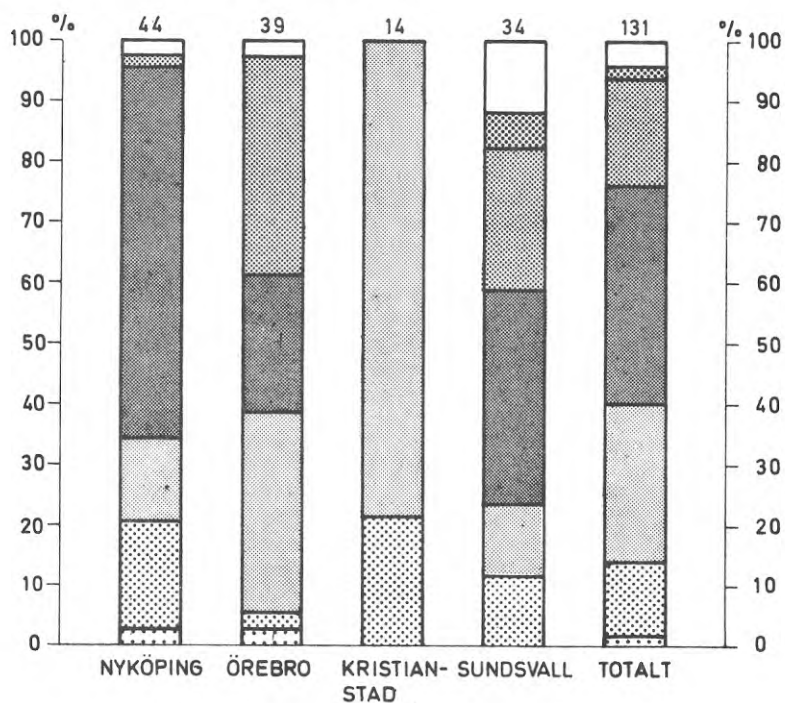


OLIKA P BESTÄMMELSER PÅ BOSTADSGATAN

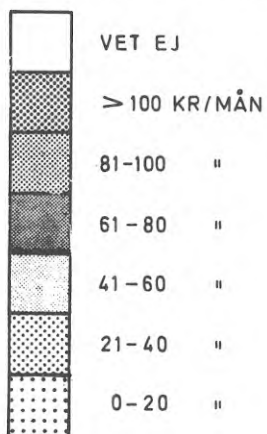


6.6.1.

FÖRHYRDA GARAGEPLATSER



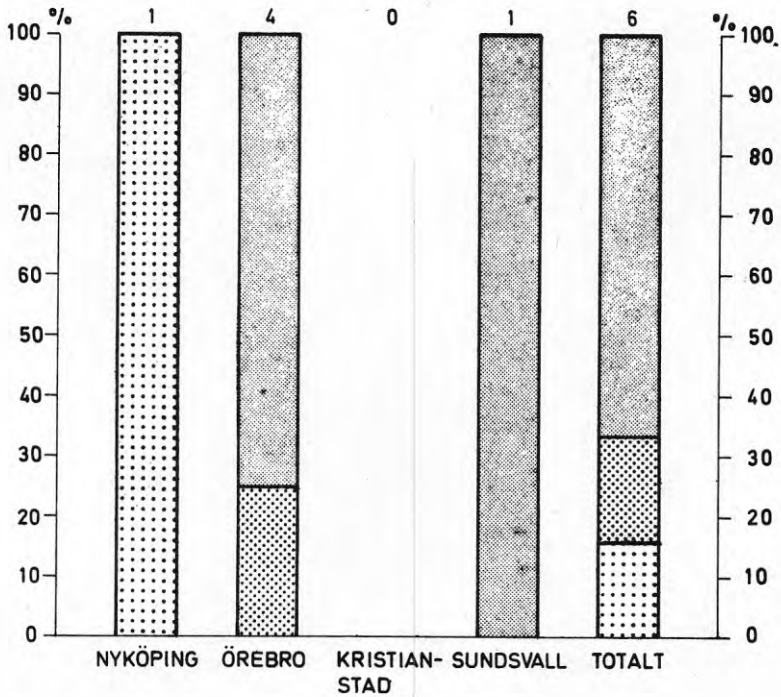
BILPLATSHYRA I GARAGE FÖR BOENDE



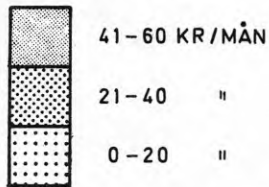
HYRDA GARAGEPLATSER I RESPEKTIVE STAD PROCENTUELLT FÖRDELADE PÅ MÅNADSHYRAN PER PLATS.

6.7.1.

FÖRHYRDA P-DÄCKSPLATSER

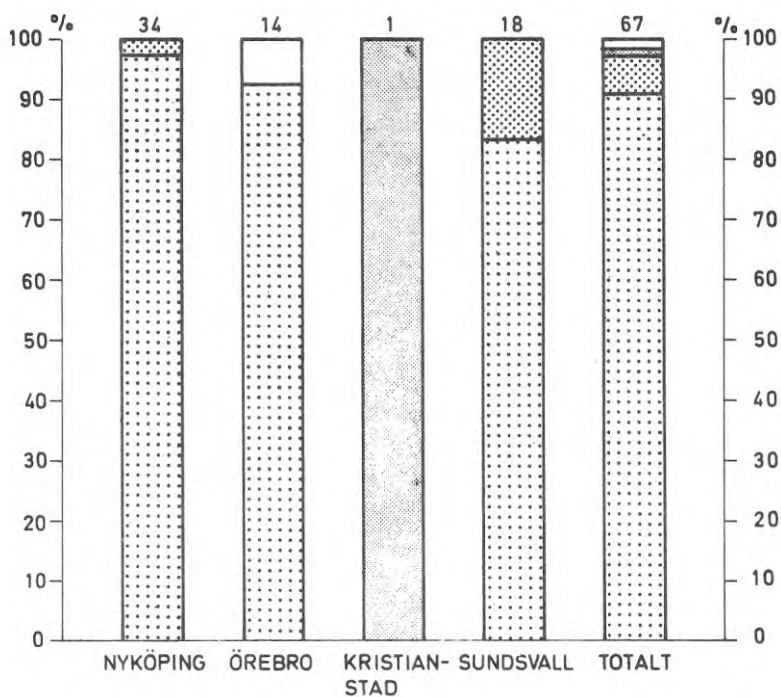


BILPLATSHYRA PÅ P-DÄCK FÖR BOENDE



HYRDA P-DÄCKSPLATSER I RESPEKTIVE STAD PROCENTUELLT FÖRDELADE PÅ MÅNADSHYRAN PER P-PLATS

FÖRHYRDA MARKPARKERINGSPLATSER

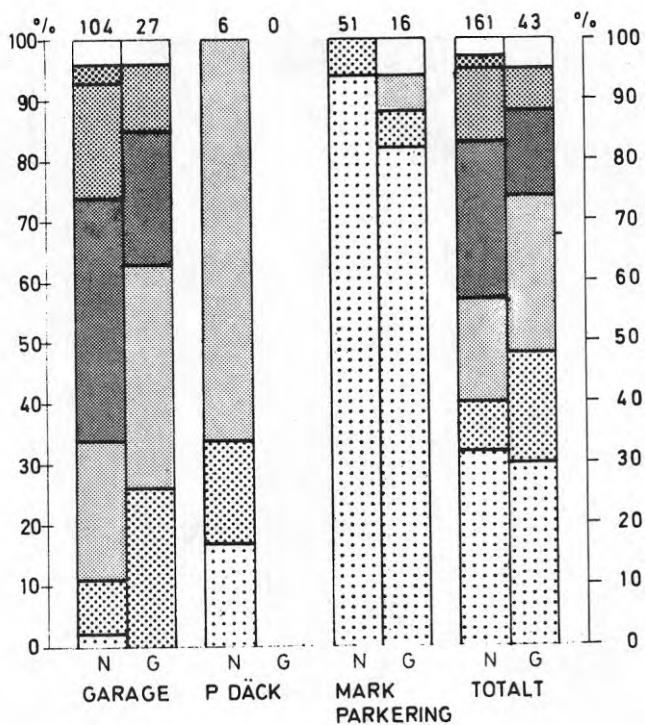


BILPLATSHYRA FÖR MARKPARKERING, BOENDE

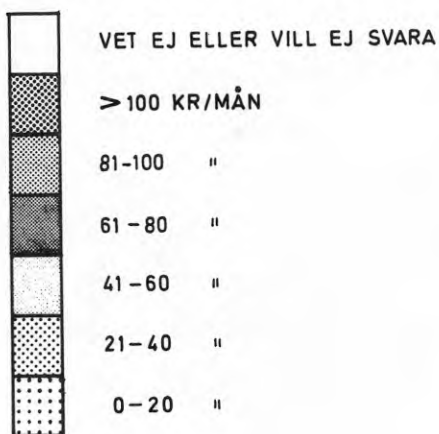


HYRDA MARKPARKERINGSPLATSER I RESPEKTIVE STAD
PROCENTUELL FÖRDELADE PÅ MÅNADSHYRAN PER P-PLATS

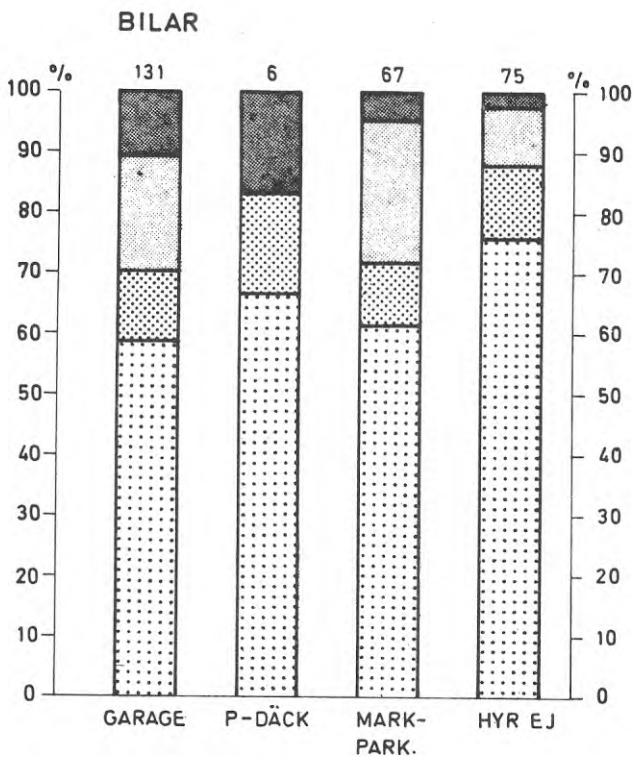
FÖRHYRDA BILPLATSER



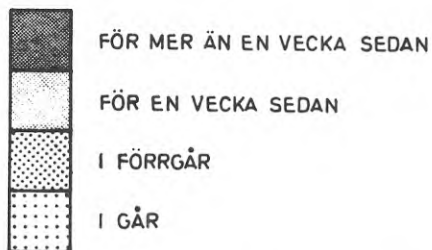
BILPLATSAVGIFT FÖR BOENDE



6.7.4.

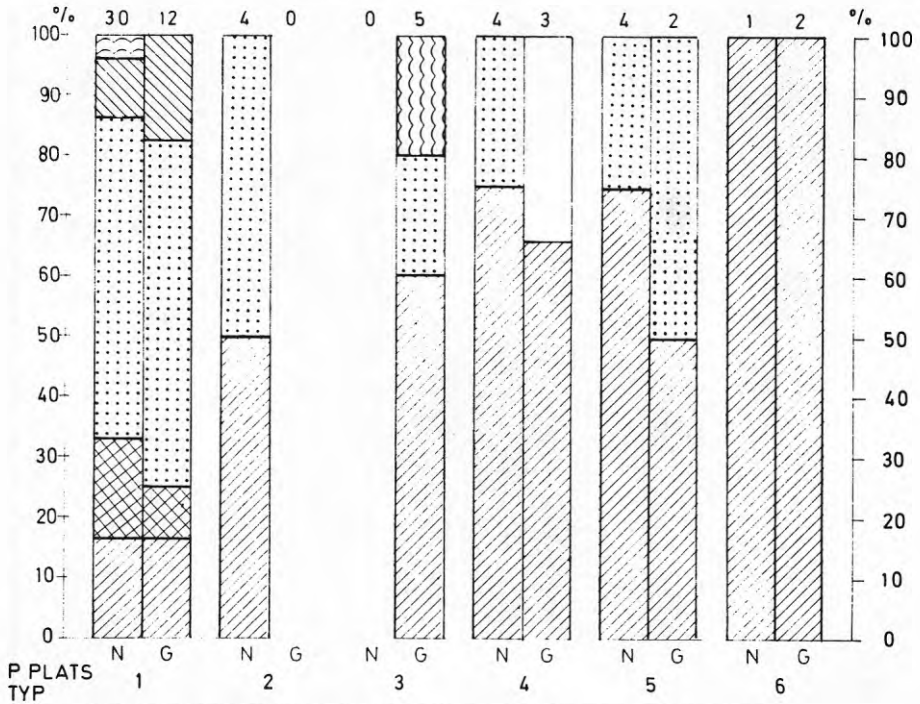


SENAST ANVÄNDNING AV BIL



SENAST ANVÄNDNING AV BIL FÖR DE SOM HYR RESP.
EJ HYR










BOENDE MED BIL TILL ARBETET DAGEN INNAN INTERVJUDAGEN



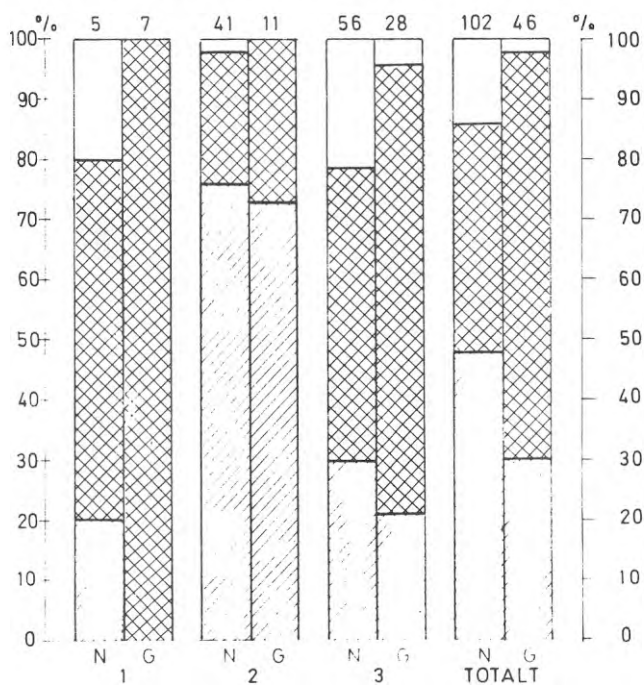
P-PLATSTYPER INNAN RESA MED BIL TILL ARBETET

- 1 DEN FÖRHYRDA BILPLATSEN
- 2 ANNAN TOMTMARK AVSEDD FÖR PARKERING
- 3 TOMTMARK INTE DIREKT AVSEDD FÖR PARKERING
- 4 BOSTADSGATAN
- 5 ANNAN KANTSTEN
- 6 ANNAN ALLMÄN P-PLATS

SKÄL TILL ATT TA MED BILEN TILL ARBETET

- | | |
|---|--|
|  | 9 ÖVRIGT |
|  | 8 BRUKAR ANVÄNDA DEN I TJÄNSTEN MEN INTE I GÅR |
|  | 7 DÅLIGT VÄDER |
|  | 6 SKJUTSAT PASSAGERARE |
|  | 5 EGNA ÄRENDEN |
|  | 4 BEHÖVDE DEN I TJÄNSTEN |
|  | 3 TIDSBEGRÄNSAD ELLER INGEN TILLÅTEN PARKERING PÅ BOSTADSGATAN |
|  | 2 KOLLEKTIV FÖRBINDELSE SAKNAS |
|  | 1 BEKVÄMT |

HUSHÅLL VID GATA UTAN P-FÖRBUD



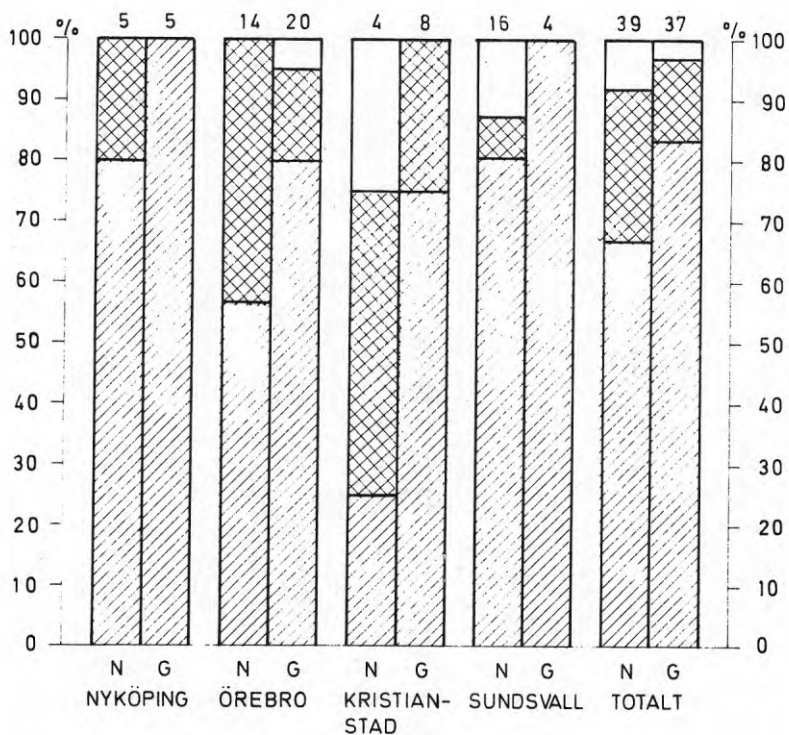
HUR PÅVERKAR KANTSTENSPARKERINGEN MILJÖN?

- 1 GER LIV ÅT GATUBILDEN
- 2 SER TRIST UT
- 3 LIKGILTIGT OM DEN FINNS ELLER EJ

ÄR KANTSTENSPARKERING TRAFIKFARLIG?

- | | |
|--|------------------------------|
| | 3 VET EJ ELLER VILL EJ SVARA |
| | 2 NEJ |
| | 1 JA |

BILHUSHÅLL SOM EJ HYR BILPLATS



SKULLE NI TYCKA DET VARA VÄRT ATT BETALA
NÅGOT FÖR ATT SLIPPA KANTSTENSPARKERING?

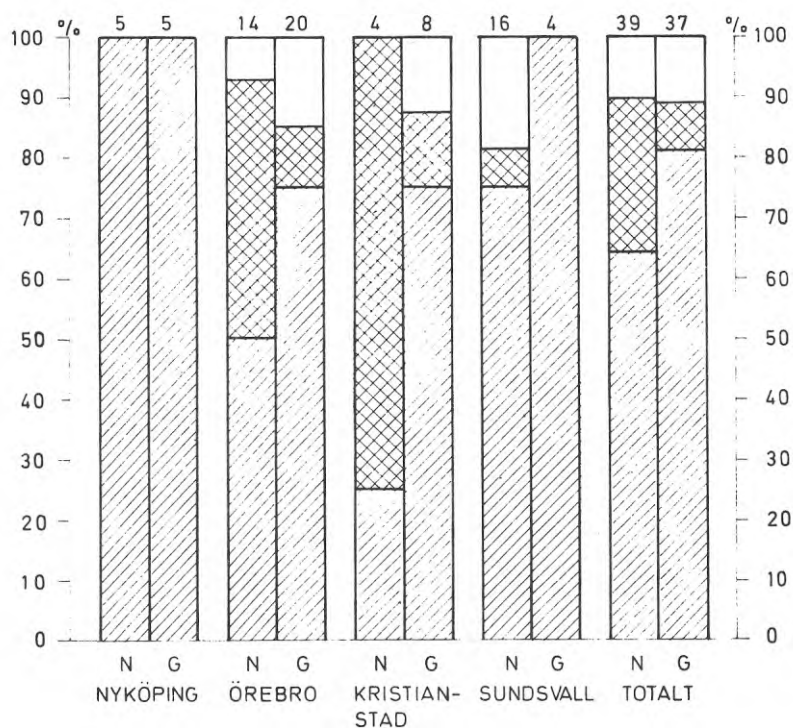


VET EJ ELLER VILL EJ SVARA

NEJ

JA

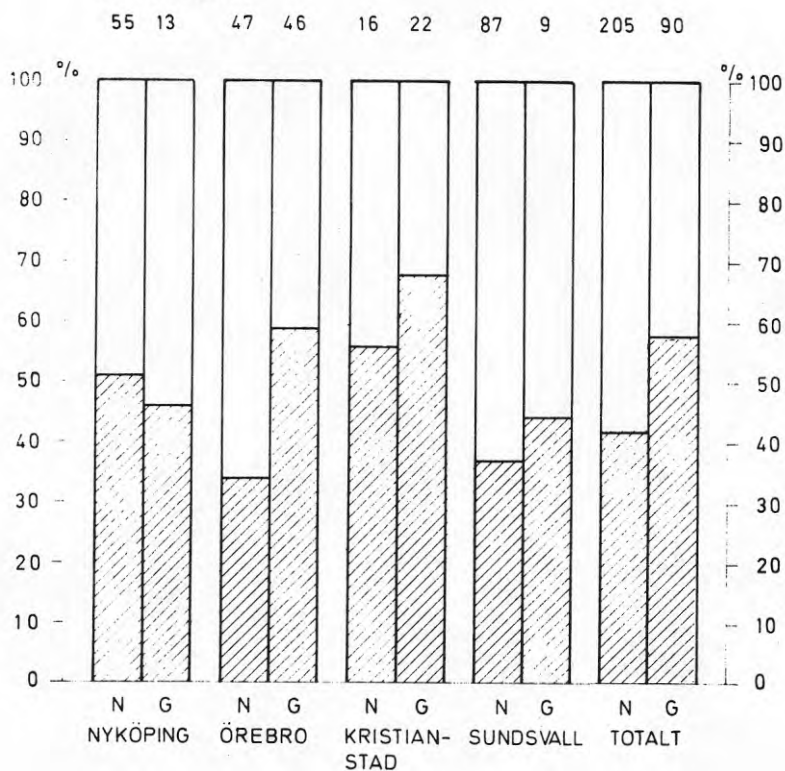
BILHUSHÅLL SOM EJ HYR BILPLATS



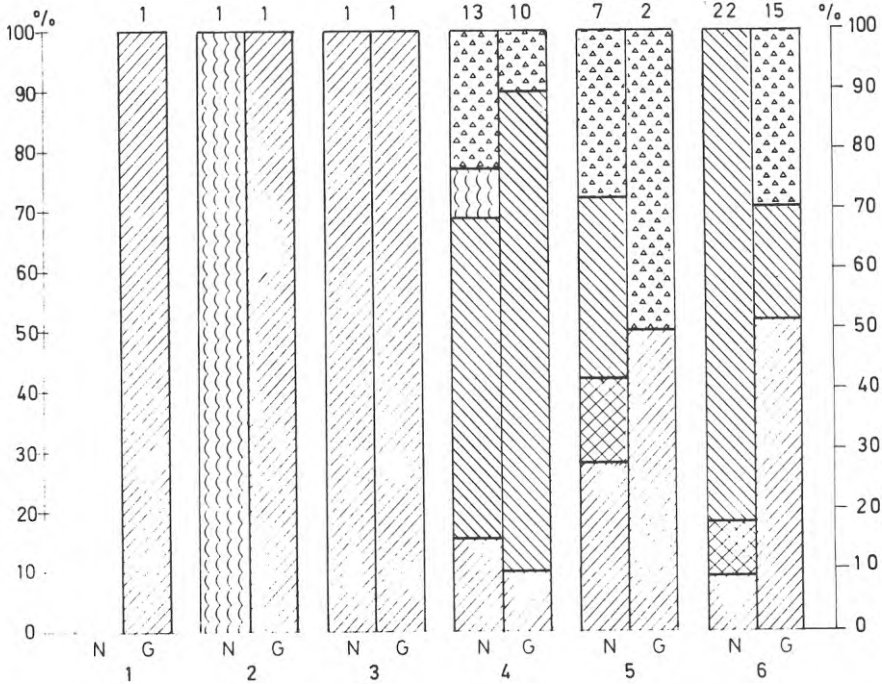
ÄR DET VÄRT LÄNGRE GÅNGAVSTÅND OM MAN
SAMLAR ALLA BILPLATSER TILL EN P-PLATS?



BESÖKANDE



BILBESÖKANDE



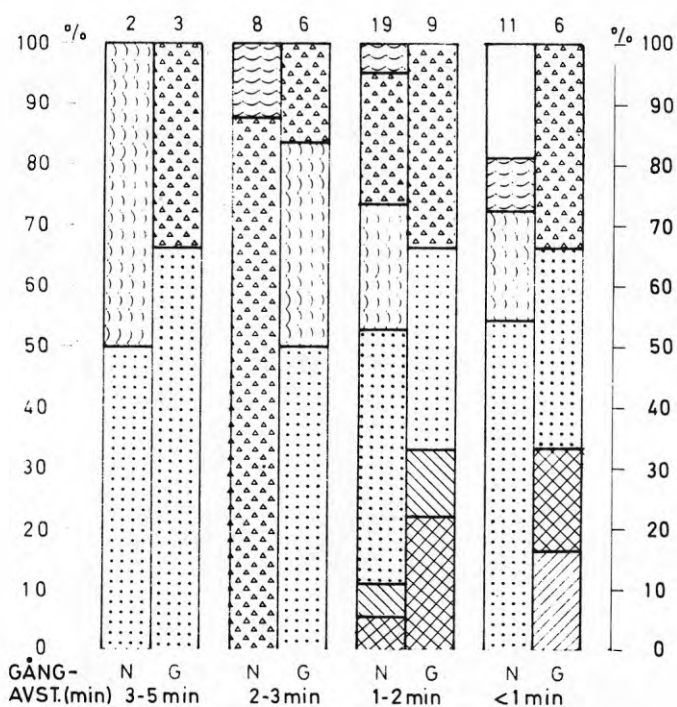
P-PLATSTYPER

- 1 P-PLATS FÖR BESÖKANDE AVSEDD FÖR HUSETS GÄSTER
- 2 TOMTMARK HÖRANDE TILL Huset
- 3 ANNAN TOMTMARK
- 4 BOSTADSGATAN
- 5 ANNAN KANTSTEN
- 6 ANNAN ALLMÄN P-PLATS

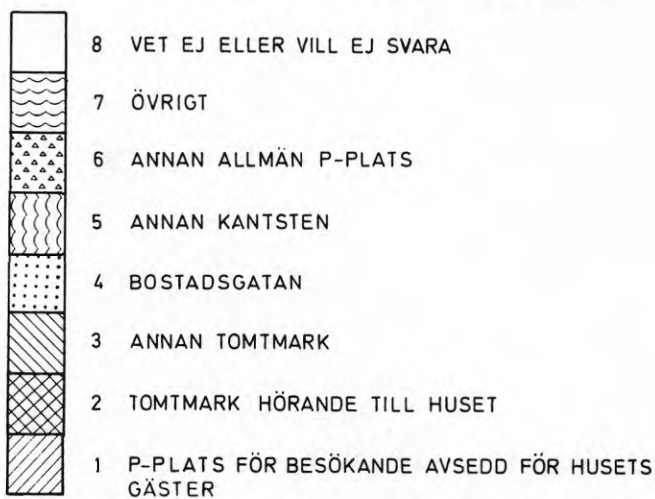
P-BESTÄMMELSER VID ANKOMST FÖR BESÖKANDE

7	ÖVRIGT
6	DATUMPARKERING
5	P-FÖRBUD HELA DYGNET
4	FRITT DAGTID, P-FÖRBUD NATTETID
3	TIDSBEGRÄNSNING MED AVGIFT DAGTID, FRITT NATTETID
2	" " UTAN " " " "
1	INGA RESTRIKTIONER FÖR ETT DYGN

BILBESÖKANDE



P-PLATSTYP VID ANKOMST FÖR BESÖKANDE



7 SPECIALSTUDIER AV VISSA FASTIGHETER

7.1 Allmänt

En av de viktigaste frågorna som utredningen avsåg att belysa var om tillgången av parkeringsplatser svarade mot de krav som myndigheterna ställer och om dessa krav var anpassade efter behovet. Tidigare under punkt 6.2 har redovisats antalet p-platser per ytenhet i nya och gamla fastigheter. Under denna punkt kommer åtta utvalda fastigheter att specialstuderas och bl.a kommer p-platsfrågan att detaljredovisas.

De redovisade uppgifterna har erhållits på följande sätt:

Byggår	från BN-arkiv
Tomtyta	genom mätning eller ur BN-arkiv
Bostadsyta	ur BN-arkiv
Bilplatser, bef.	genom besiktning
Bilplatser, behov	ur undersökningen som summa boendes antal bilar och bilbesök (upp- räknat) samt anställdas bilar
P-bestämmelse	ur undersökningen
Övriga data	ur undersökningen

När det gäller kraven på bilplatser (tabell 7.1.1) har vid beräkningen framtagits det behov som skall täckas om en fastighet av motsvarande storlek och användningssätt skulle erhålla byggnadslov för nybebyggelse. Detta behov har redovisats både för 1990 och för 1972 - det sista behovstalet beräknat enligt egna lokala normer varvid dock behovet av platser för besökande till butiker och kontor ej medtagits.

Tabell 7.1.1

Fastighet	Byggår	Våningsytor m ² Bost. Övrigt		Bilplatser			
				Bef.	Behov	Krav	
						1972	1996
7.2	1962	8700	300	67	72	98	118
7.3	1899	1000	0	14	2	11	13
7.4	1966	2850	0	x)	24	28	33
7.5	1908	1000	500	0	11	12	16
7.6	1961	1800	1300	38	22	39	62
7.7	1903	1800		2	12	19	23
7.8	1965	1800		18	23	23	27
7.9	1894	950	450	3	9	15	19

x) Större park.hus på tomten.

7.2 - 7.3 Nyköping

För den nya fastigheten i Nyköping har anlagts ett garage med plats för 53 bilar och med 14 platser i markplanet. Behovet av platser, 72 st täcks nästan av tillgången men kraven från myndigheterna 98 platser har inte tillfredsställts. En bilägare anför att det är för dyrt att hyra p-plats och av de andra som hyr plats är det inte mindre än 15 % som trots det stora garaget hyrt p-plats på annan tomt. Majoriteten klagar på besvärliga in- och utfarter både för garaget och markparkeringen.

I den gamla fastigheten var behovet endast 2 bilplatser men tillgången 3 garage och 11 markplatser. Viss del av bostadsytan var inte använd för sitt ändamål. Dessa platser disponerades tydligen av hyresgäster från andra fastigheter. En av bilägarna uppger att p-platsen ingår i hyran och att platsen är bra.

7.4 - 7.5 Örebro

För den nya fastigheten i Örebro finnes en större p-anläggning avsedd som gemensam p-plats för andra hus i närheten. Hyresnivån är mycket hög och för majoriteten ingår p-plats i hyran. De flesta hyresgästerna är nöjda med parkeringsanläggningens utformning.

Örebros gamla fastighet hade inga ordnade p-platser och ett behov av 11 platser. Kraven skulle uppgått till 23 resp. 36 1972 och 1990.

De flesta bilägarna har inga fasta platser och som skäl anföres att det är för dyrt och besvärligt. Gångavståndet för de två som hyr plats uppges till 5 resp. 7 minuter.

7.6 - 7.7 Kristianstad

Den nya fastigheten har 38 platser och 22 bilar. Kraven skulle vara 39 resp. 62. Trots att gatan har fri parkering har samtliga 8 bil innehavare hyrt p-plats på tomten och majoriteten är nöjd med utformningen.

Den gamla Kristianstadsfastigheten har behov av 12 platser men inrymmer endast 2 varav 1 uthyrt till annan hyresgäst. En bilägare hyr p-plats på gångavstånd 7 minuter.

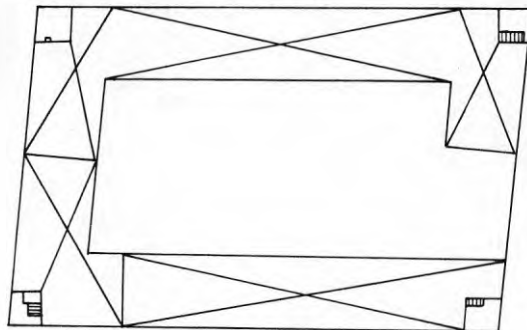
7.8 - 7.9 Sundsvall

Sundsvalls nya fastighet har tillgång till 18 i markplan och behov av 23. 15 bilägare hyr p-plats och orsaken anges till att man slipper söka och bekvämt. Man är nöjd med utformningen. I den gamla fastigheten finnes 3 platser och ett krav av 9. Ingen av de 3 bilägarna har hyrt plats och alla anför att det ingen finnes att hyra. De befintliga 3 platserna var icke anlagda utan snarare vild parkering för 3 bilar.

NYKÖPING

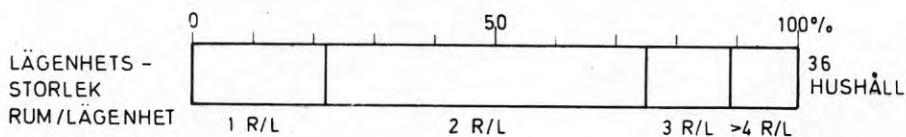
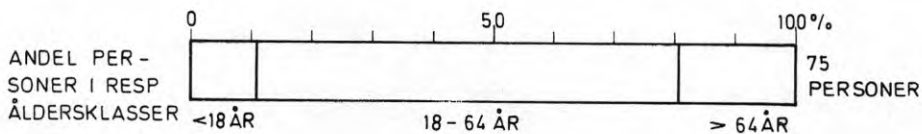
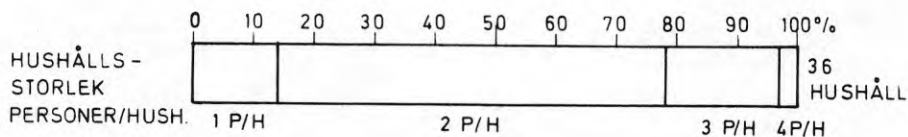
Ny fastighet

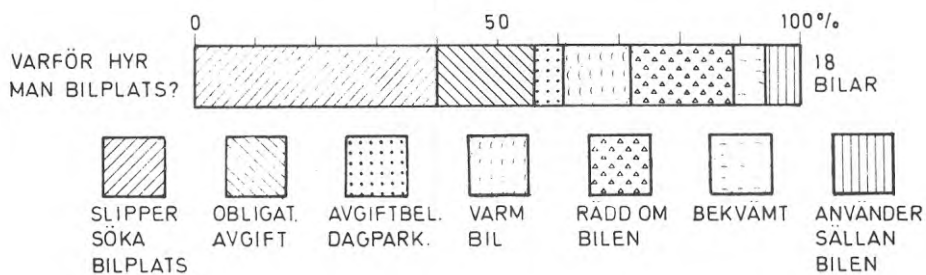
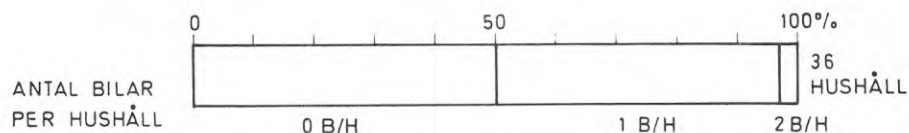
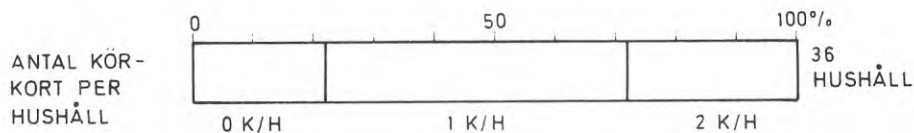
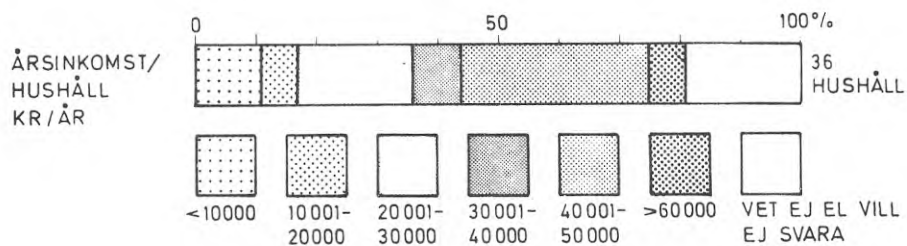
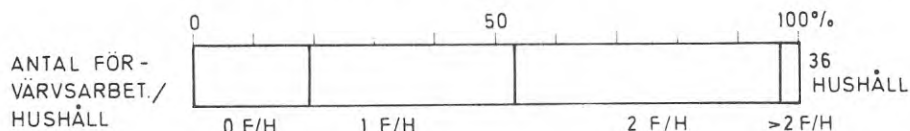
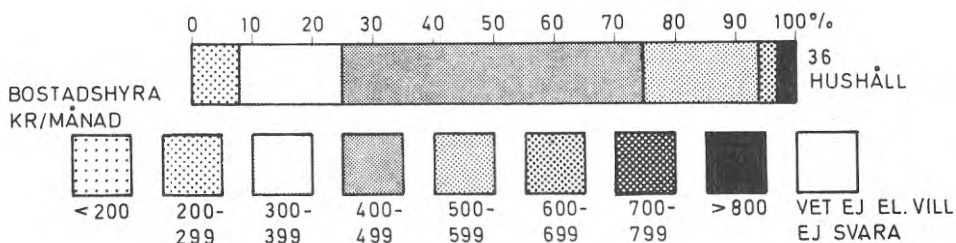
7.2.1.



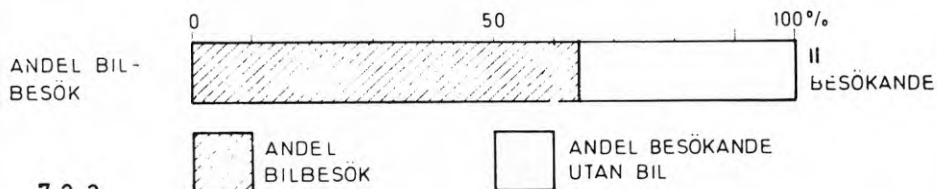
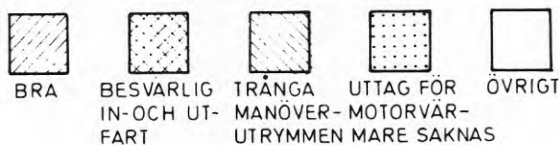
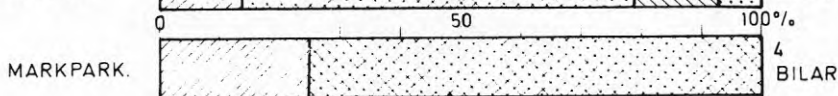
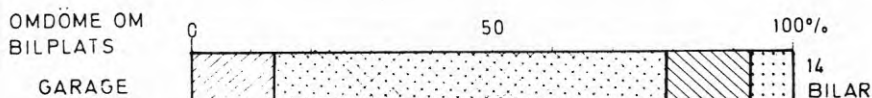
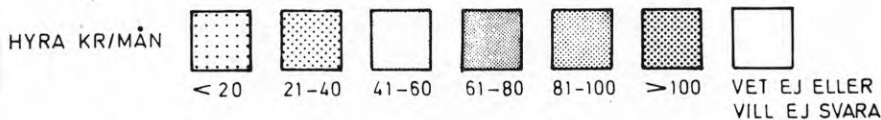
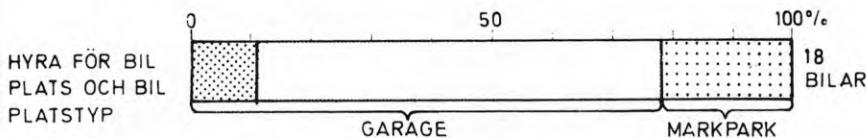
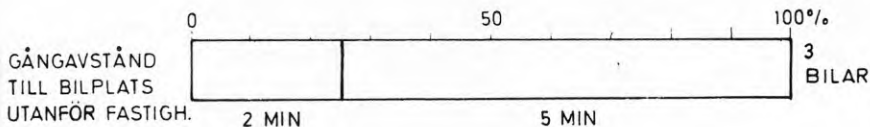
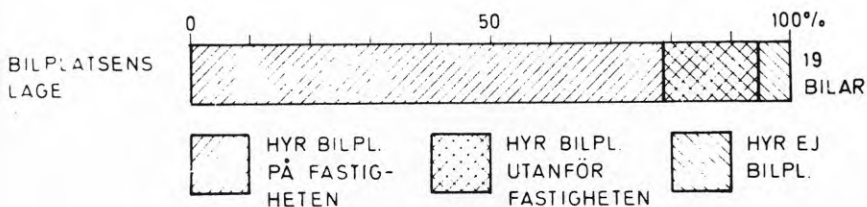
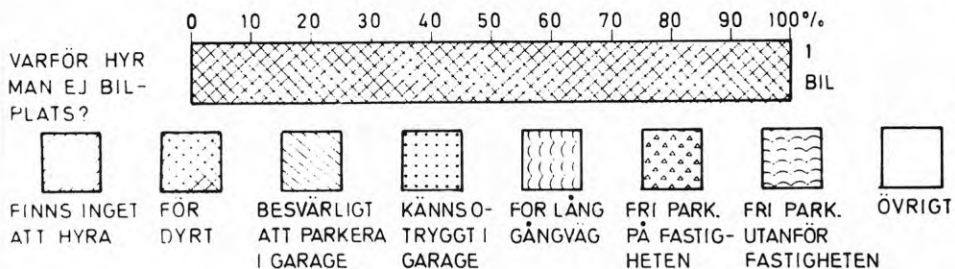
BYGGÅR = 1962
 TOMTYTA = 5000 M²
 BOSTADSYTA = 8700 M²
 KONTORSYTA = 300 M²
 36 SVAR AV 51 MÖJLIGA = 71%
 (TOTALT 95 HUSHÅLL)

BILPLATSER
 BEFINTLIGA = 53 GARAGE- OCH
 15 MARKPLATSER
 BEHOV ENL. INTERVJUER 72 BILPL.
 P-BESTÄMMELSER = AVGIFT DAGTID,
 FRITT NATTETID

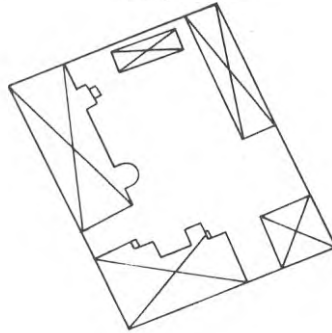




7.2.2.

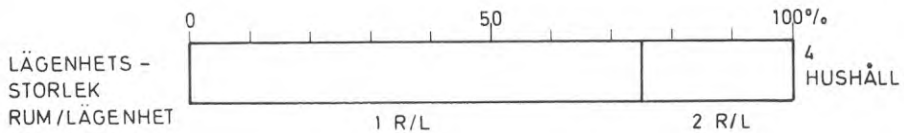
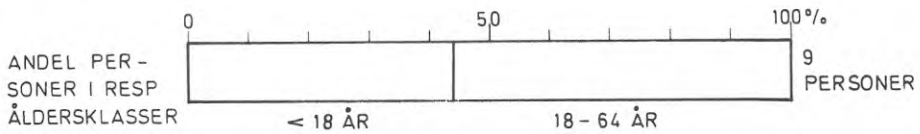
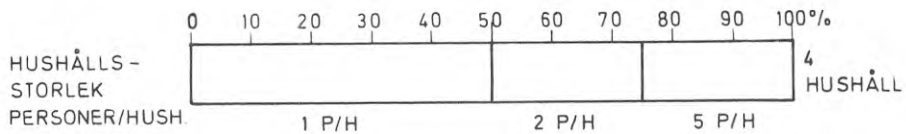


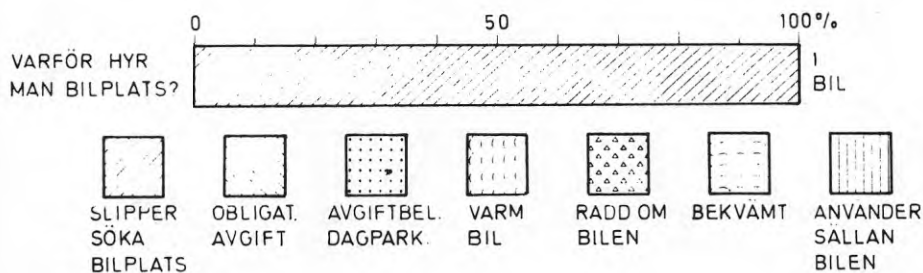
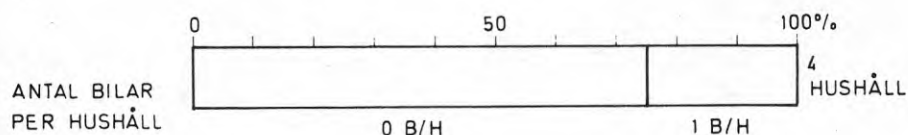
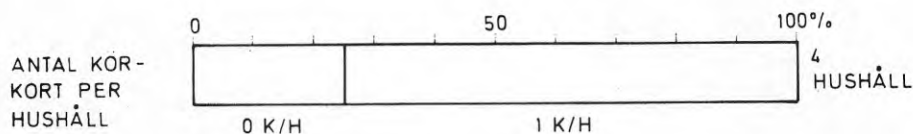
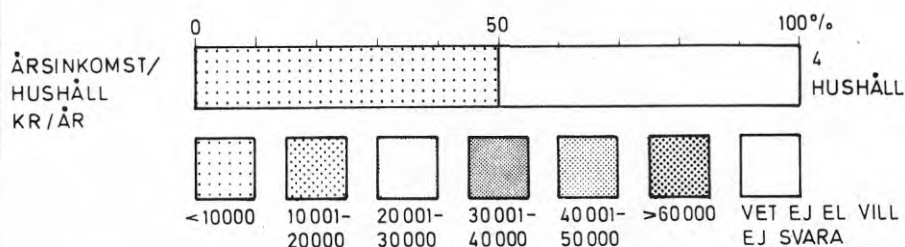
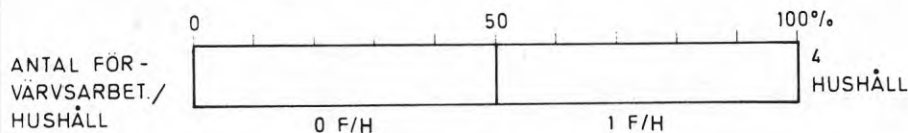
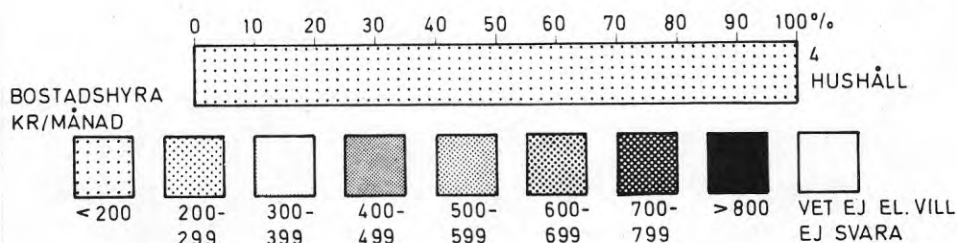
NYKÖPING
Gammal fastighet
7.3.1.



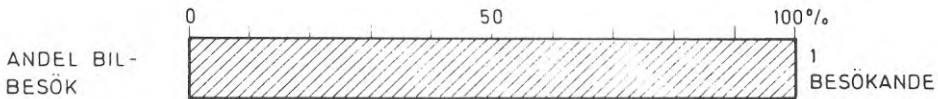
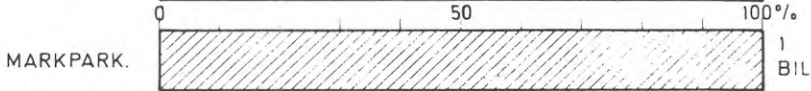
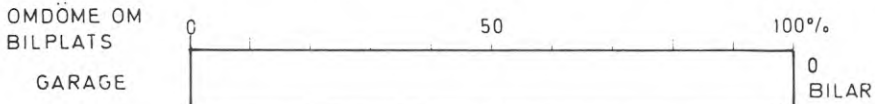
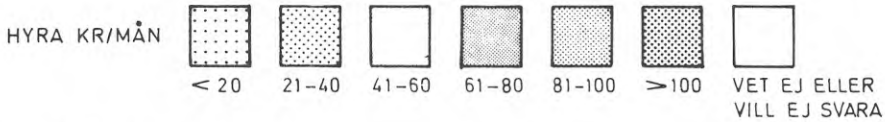
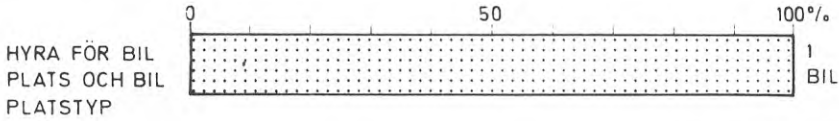
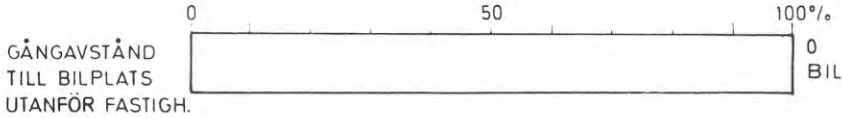
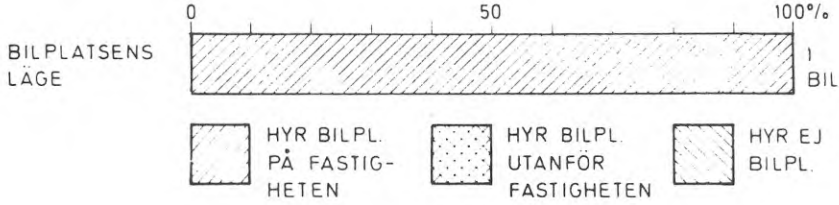
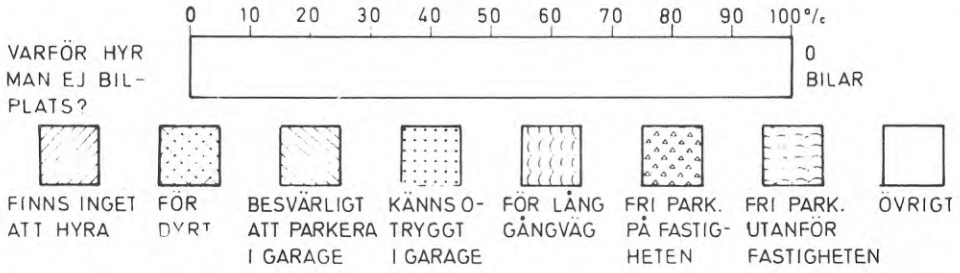
BYGGÅR <1899
TOMTYTA = 1650 M²
BOSTADSYTA = 1000 M²
4 SVAR AV 5 MÖJLIGA = 80%.

BILPLATSER
BEFINTLIGA = 3 GARAGE OCH 11 MÅRKPARK.
BEHOV ENL. INTERVJUER = 2
P-BESTÄMMELSER = AVGIFT DAGTID,
FRITT NATTETID



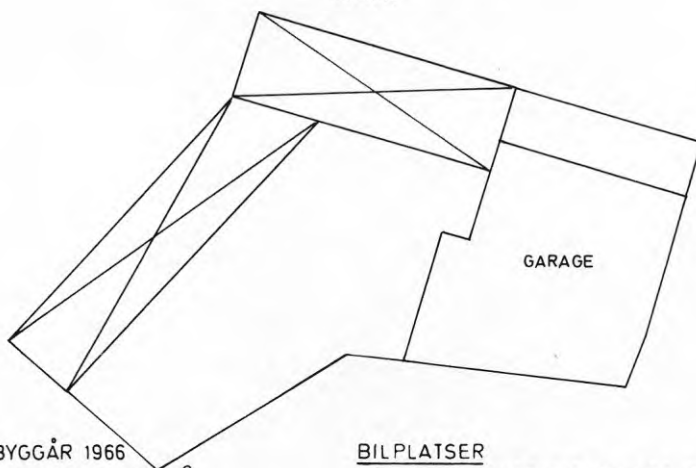


7.3.2.



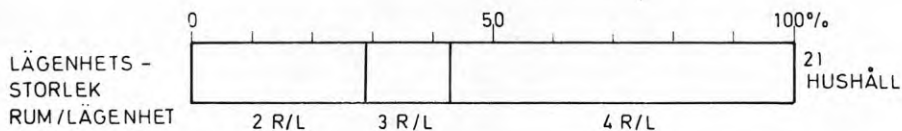
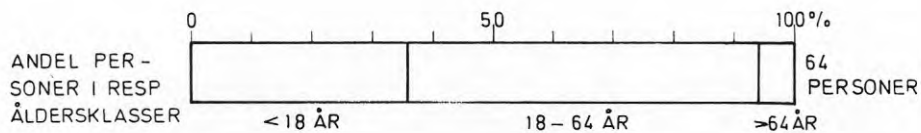
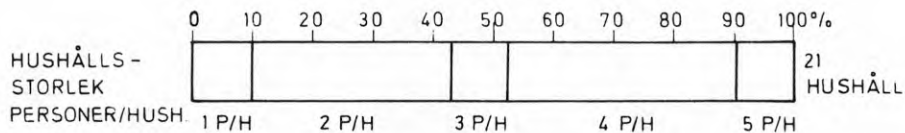
7. 3. 3.

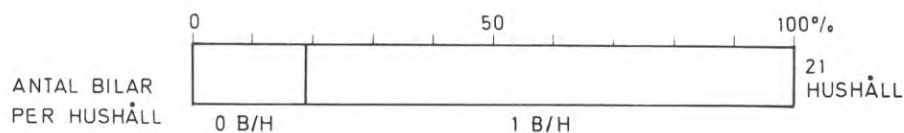
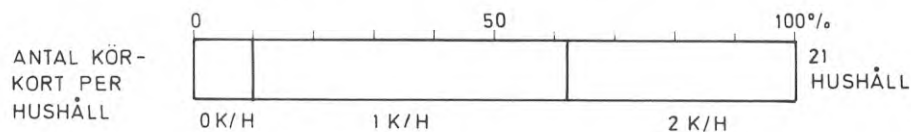
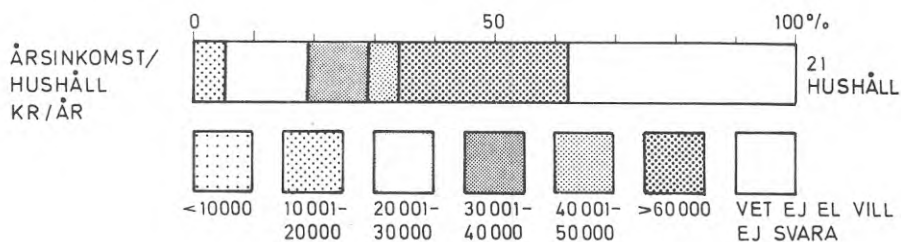
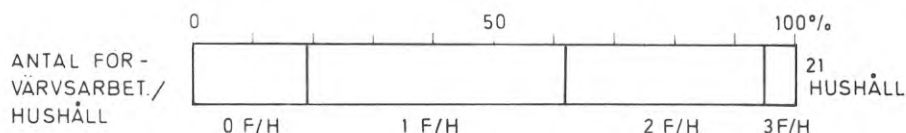
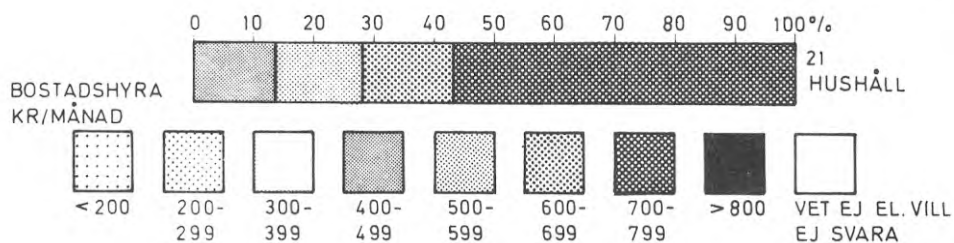
ÖREBRO
Ny fastighet
7. 4.1.



BYGGÅR 1966
TOMTYTA = 4900 M²
BOSTADSYTA = 2850 M²
21 SVAR AV 25 MÖJLIGA = 84%.

BILPLATSER
ETT PARKERINGSHUS FINNES PÅ
SJÄLVA FASTIGHETEN.
BEHOV ENL. INTERVJUER = 24
P-BESTÄMMELSER = GÅGATA





SLIPPER
SÖKA
BILPLATS



OBLIGAT.
AVGIFT



AVGIFTBEL.
DAGPARK.



VARM
BIL



RÄDD OM
BILEN

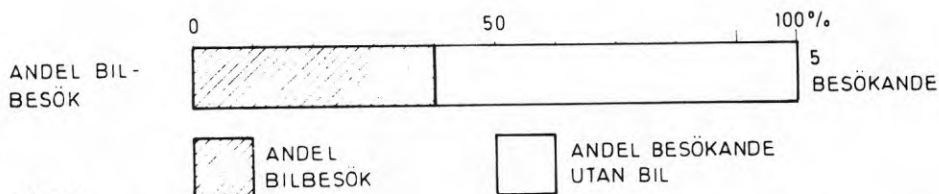
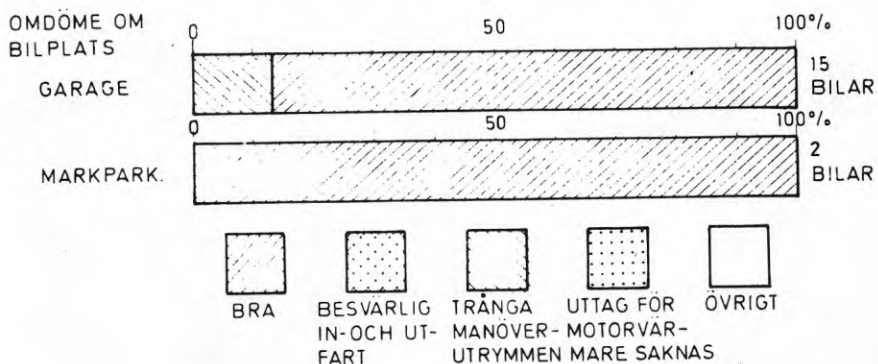
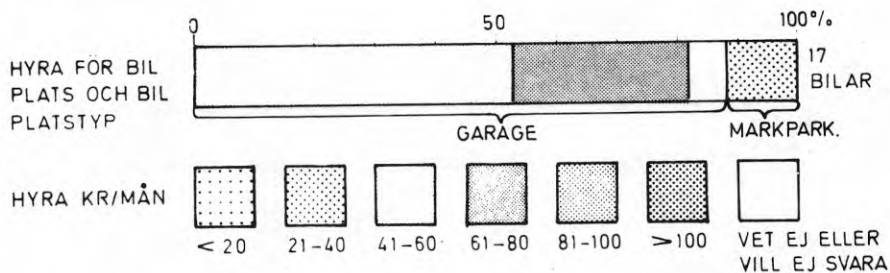
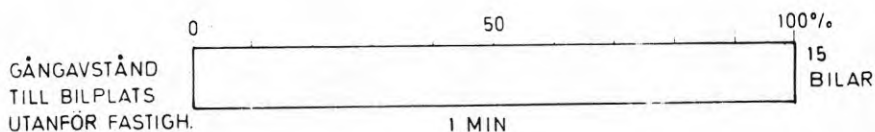
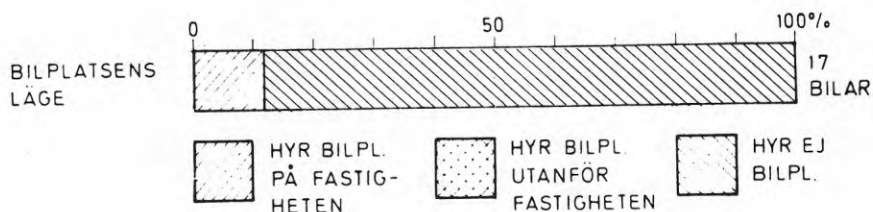
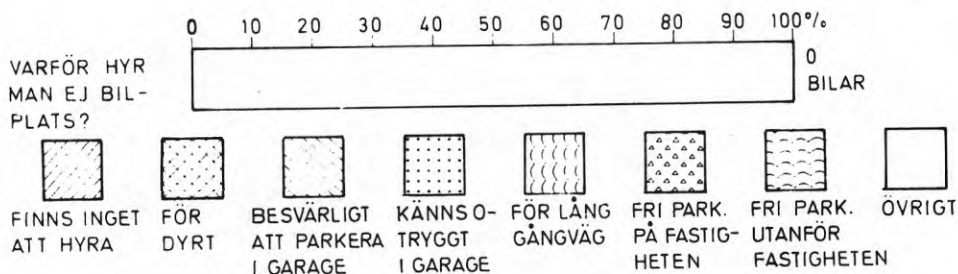


BEKVÄMT

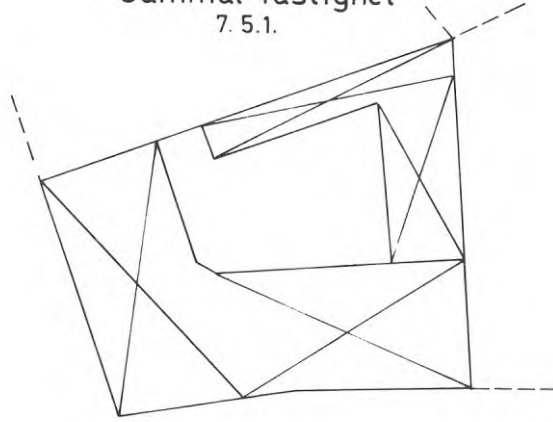


ANVÄNDER
SÄLLAN
BILEN

ANNARS BLIR
GÅNGVÄGEN
FÖR LÅNG

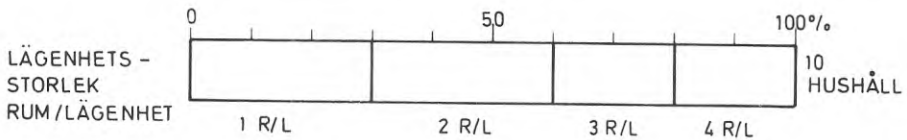
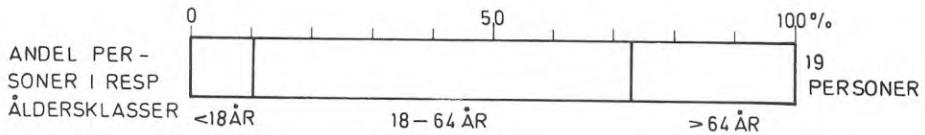
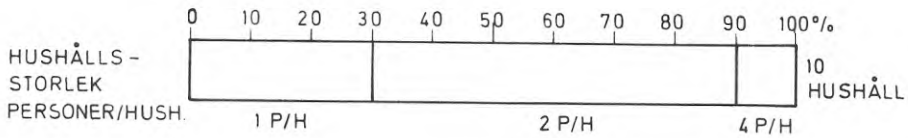


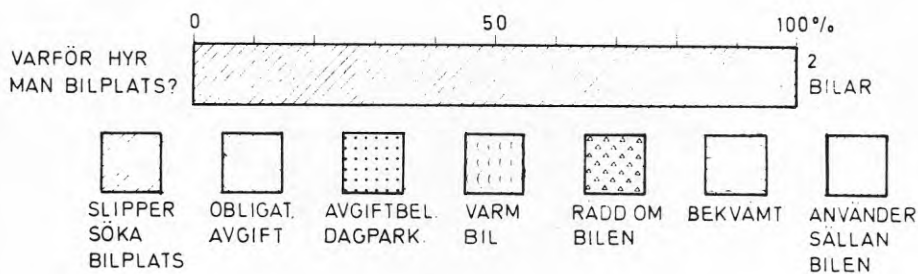
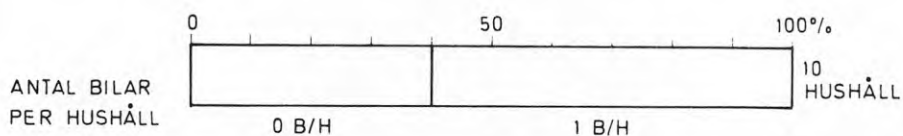
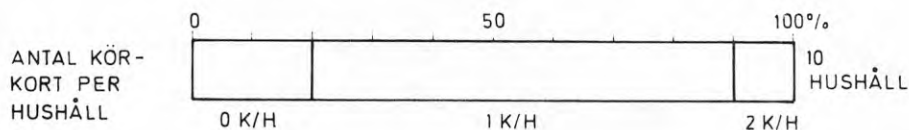
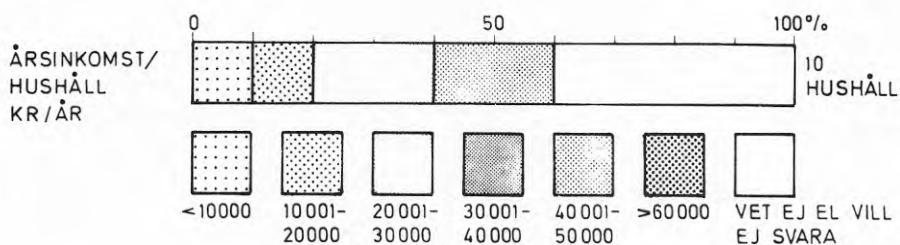
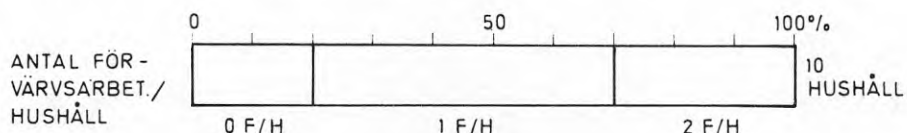
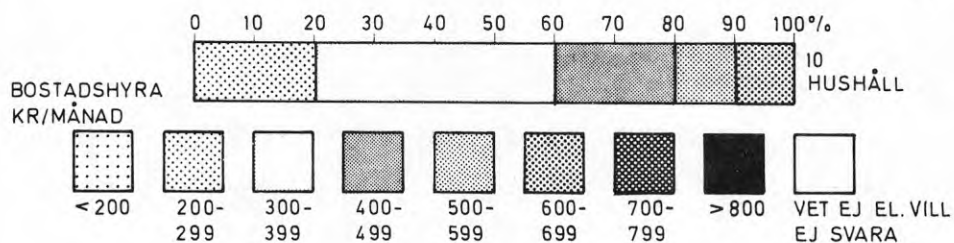
ÖREBRO
Gammal fastighet
7.5.1.



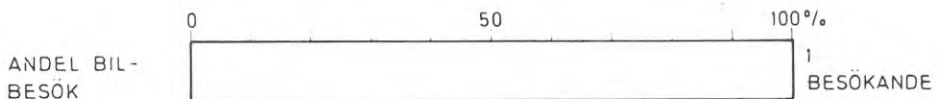
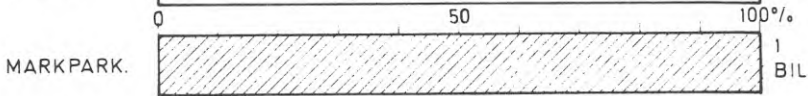
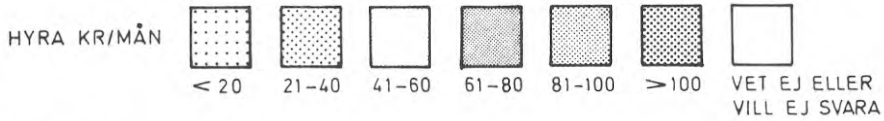
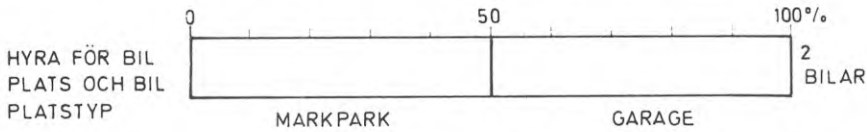
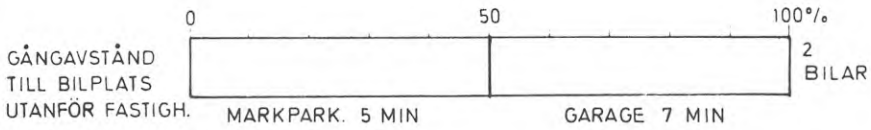
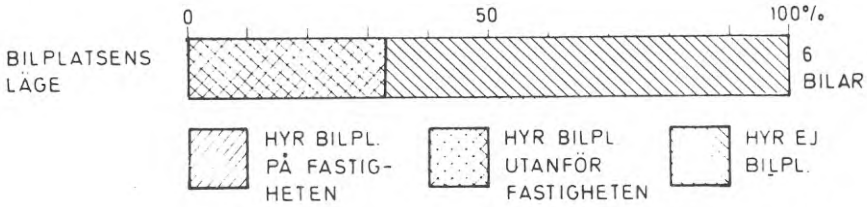
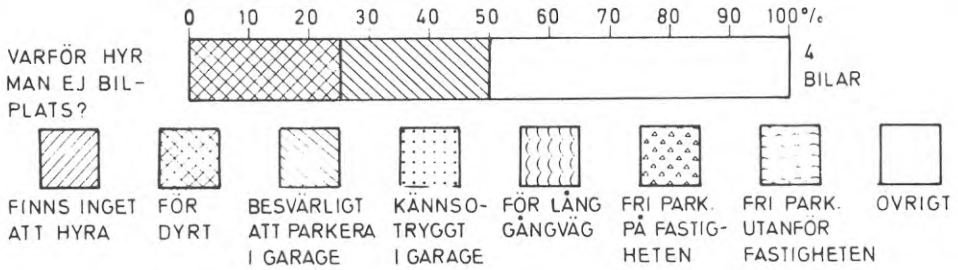
BYGGÅR 1908
TOMTYTA = 1000 M²
BOSTADSYTA = 1000 M²
BUTIKSYTA = 500 M²
10 SVAR AV 12 MÖJLIGA = 83%.

BILPLATSER
BEFINTLIGA = 0
BEHOV ENL. INTERVJUER = 11
P-BESTÄMMELSER = DATUMPARKERING MED
AVGIFT DAGTID, FRITT NATTETID





7.5.2.

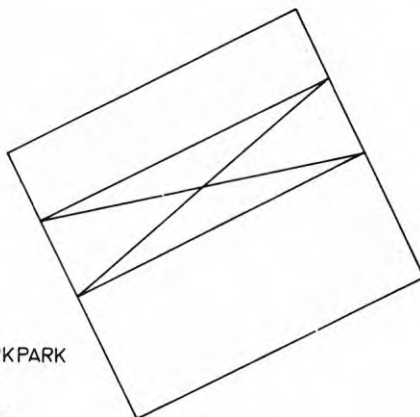


KRISTIANSTAD

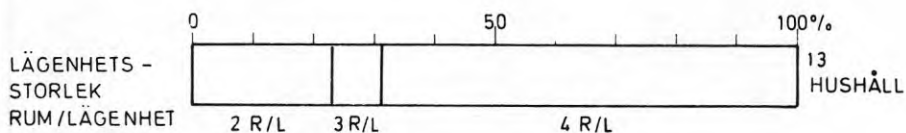
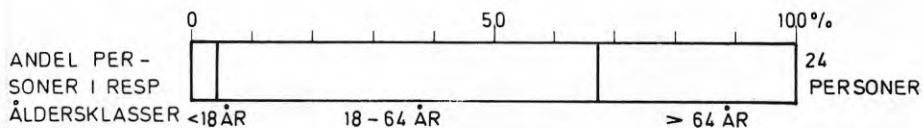
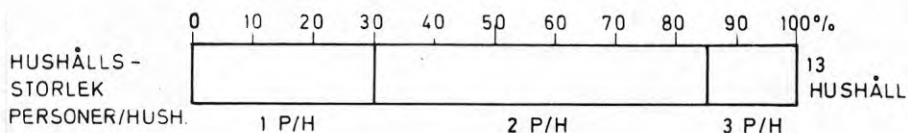
Ny fastighet

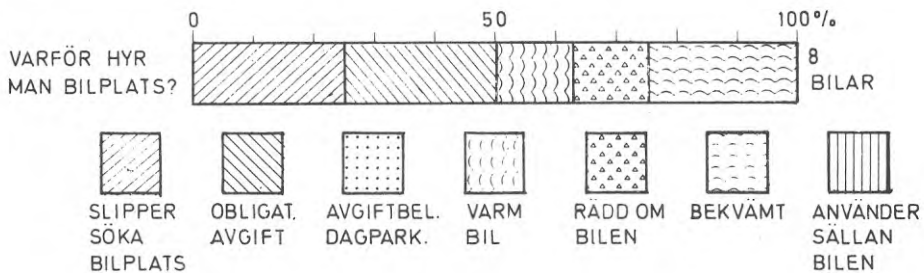
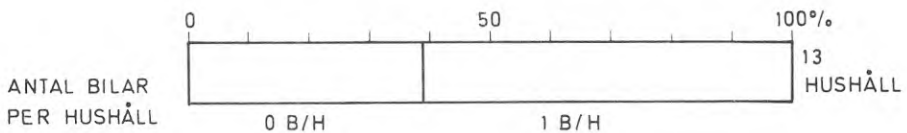
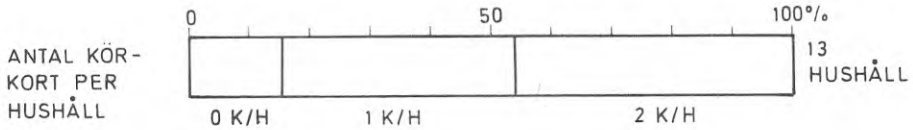
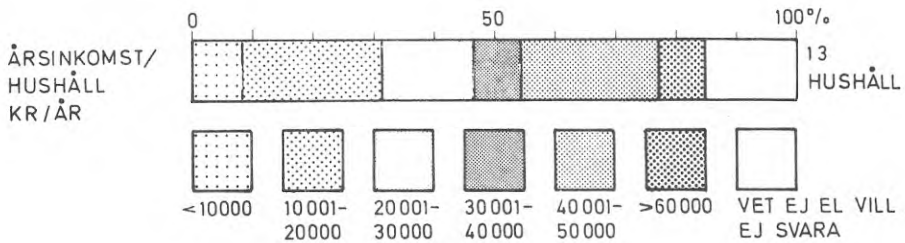
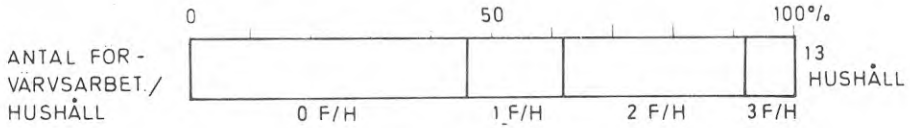
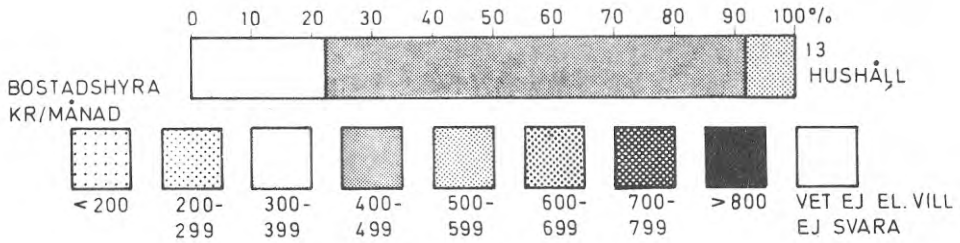
7. 6. 1.

BYGGÅR 1961
 TOMTYTA = 2700 M²
 BOSTADSYTA = 1800 M²
 KONTOR = 1300 M²
 13 SVAR AV 20 MÖJLIGA = 65%.

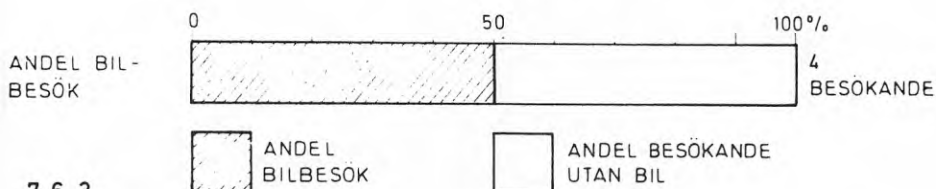
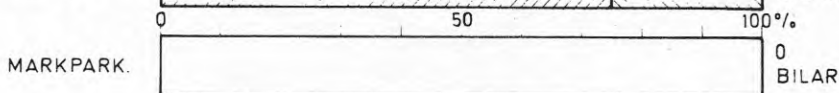
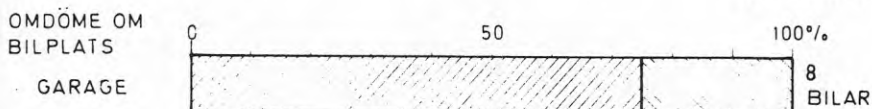
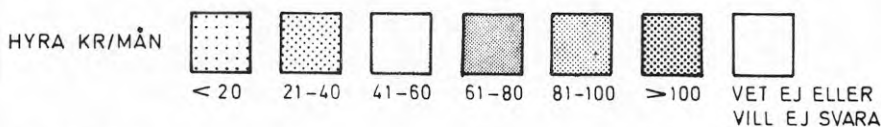
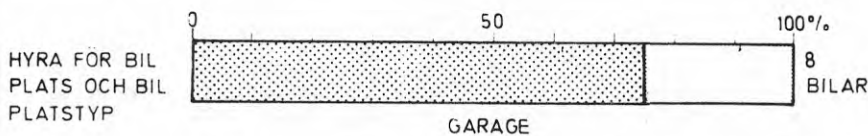
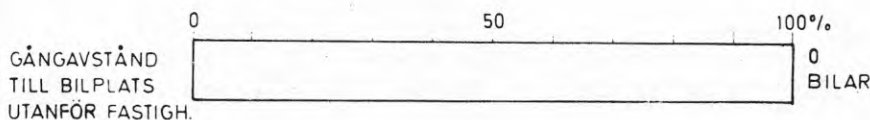
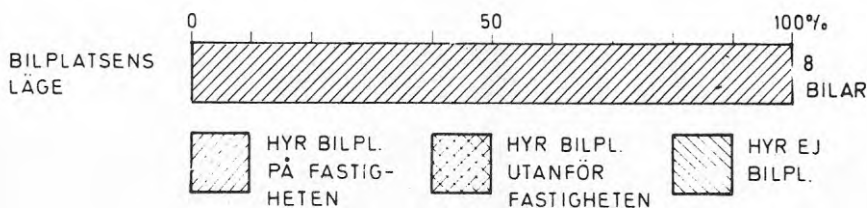
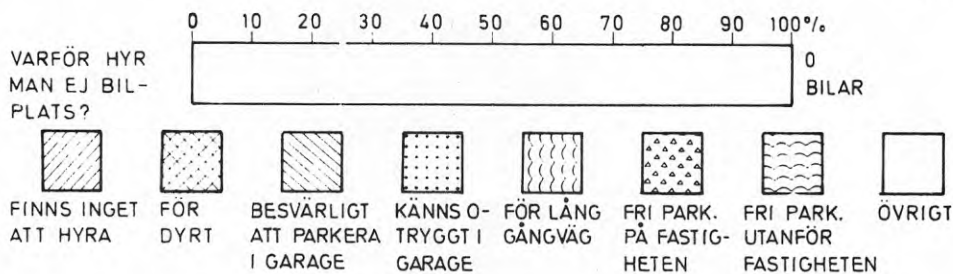
BILPLATSER

BEFINTLIGA = 25 GARAGEPLATSER 13 MARKPARK
 BEHOV ENL INTERVJUER = 22 BILPLATSER
 P-BESTÄMMELSER = INGA RESTRIKTIONER
 UNDER DYGNET





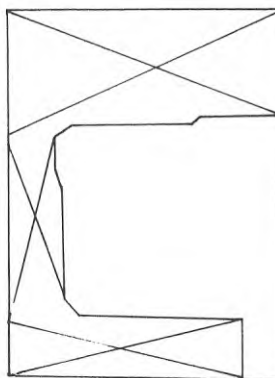
7. 6. 2.



KRISTIANSTAD

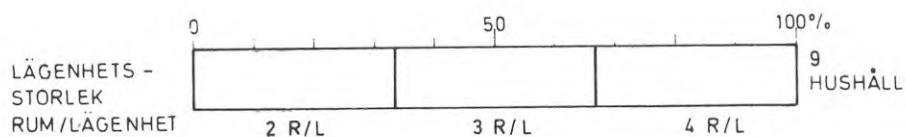
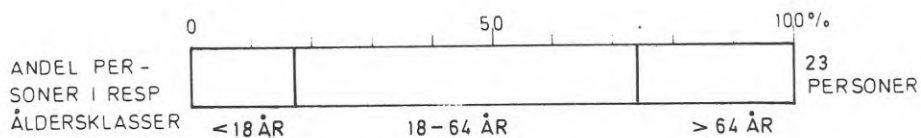
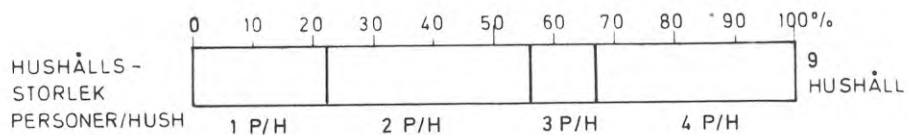
Gammal fastighet

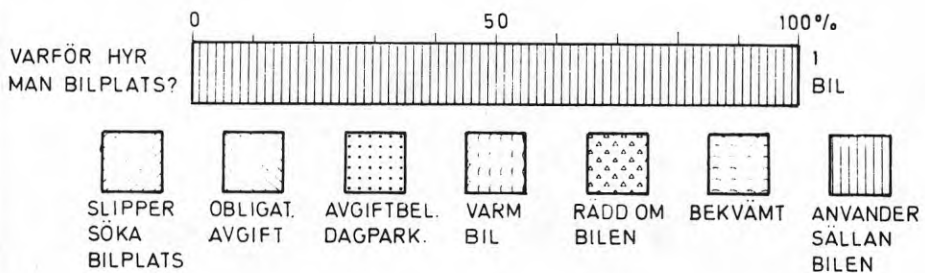
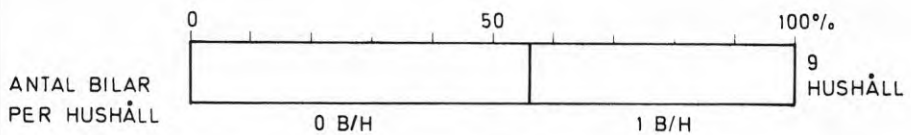
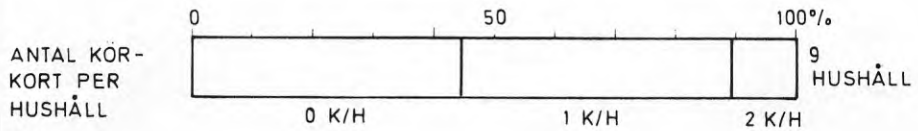
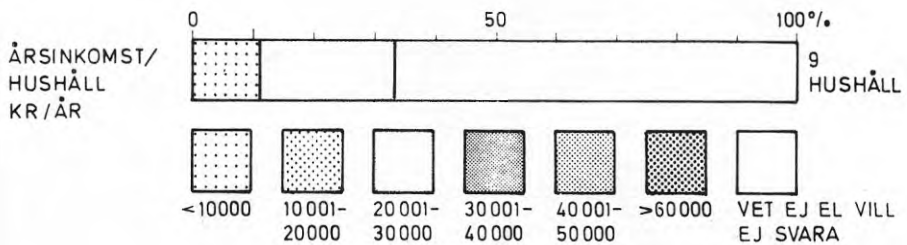
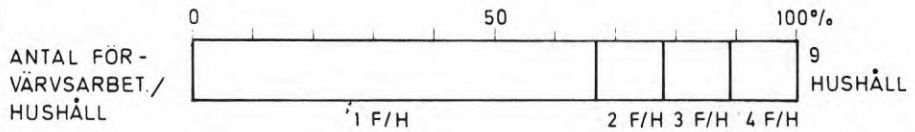
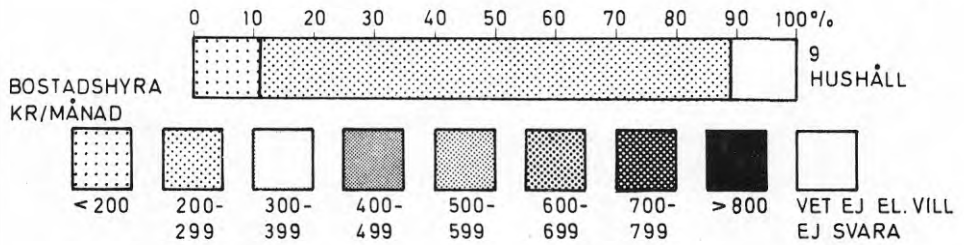
7.7.1.



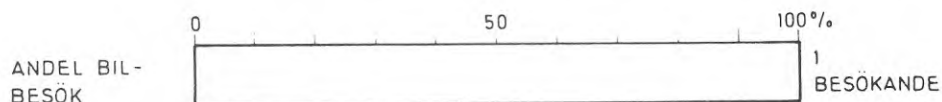
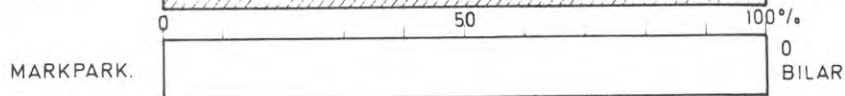
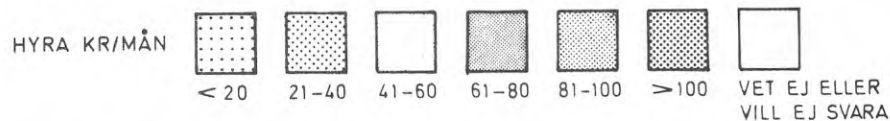
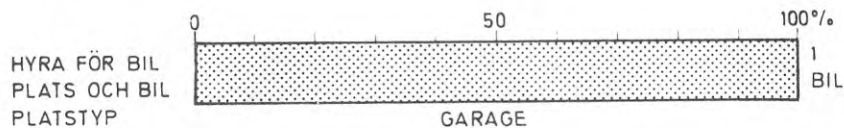
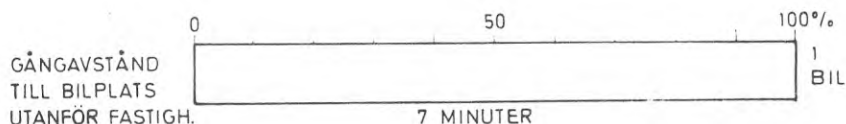
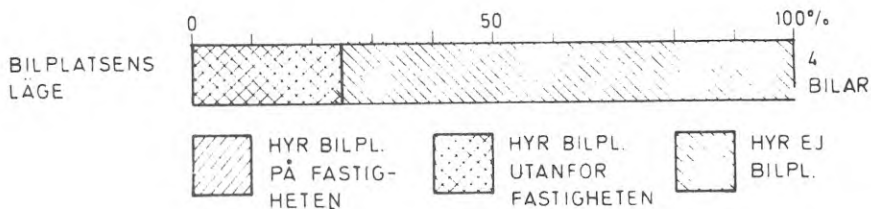
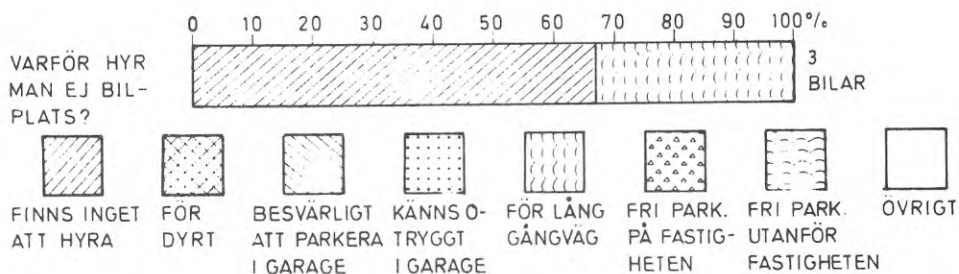
BYGGÅR 1903
 TOMTYTA = 850 M²
 BOSTADSYTA = 1800 M²
 9 SVAR AV 17 MÖJLIGA = 53%

BILPLATSER
 BEFINTLIGA = 2 MARKPLATSER
 BEHOV ENL INTERVJUER = 12
 P-BESTÄMMELSER = INGA RESTRIKTIONER





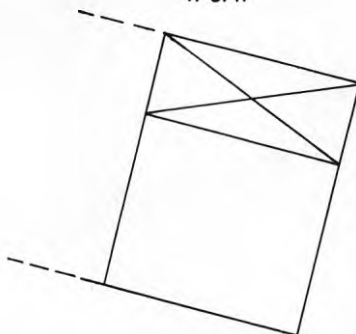
7.7.2.



SUNDSVALL

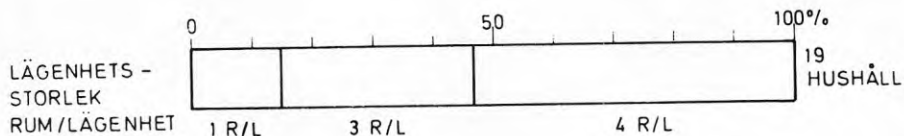
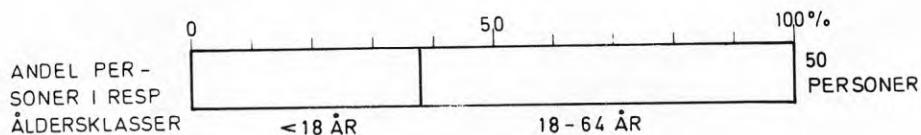
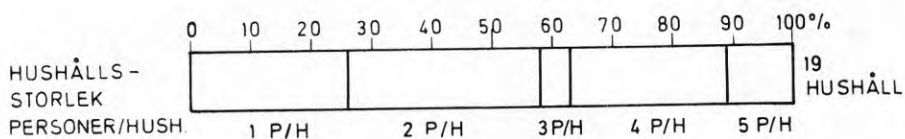
Ny fastighet

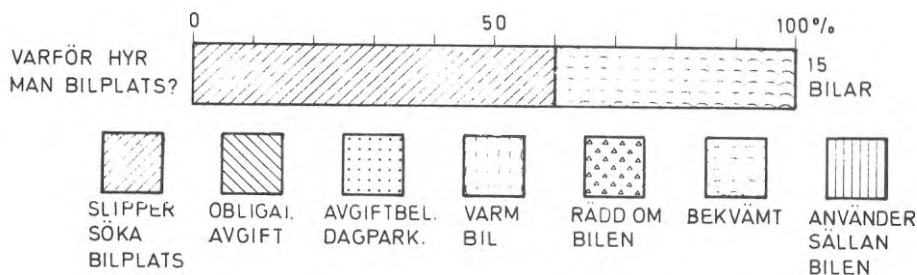
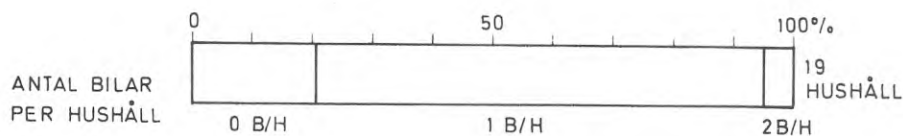
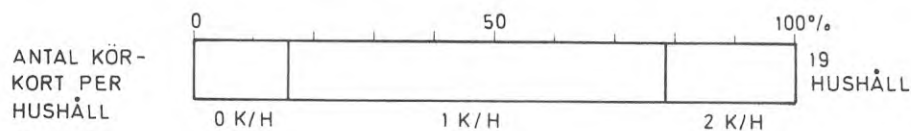
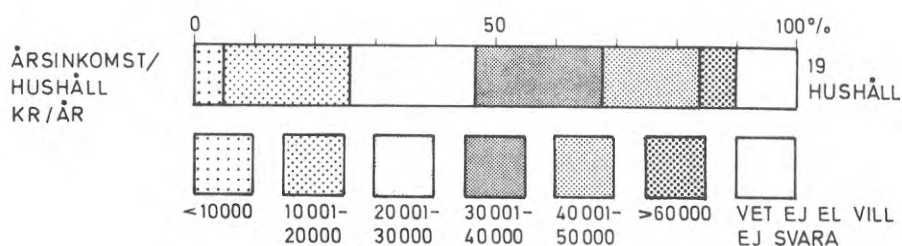
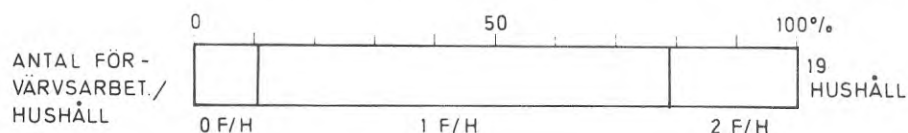
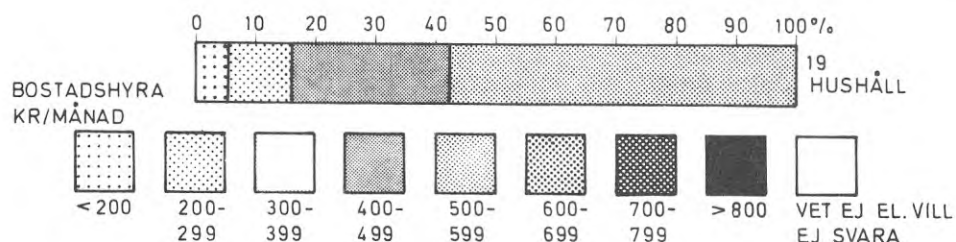
7.8.1.



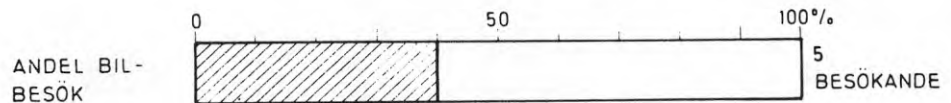
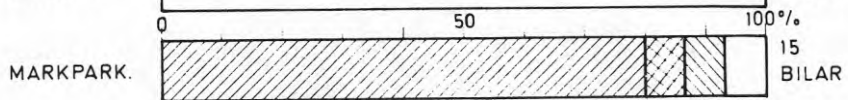
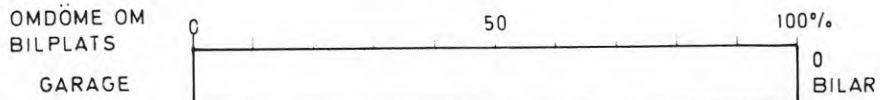
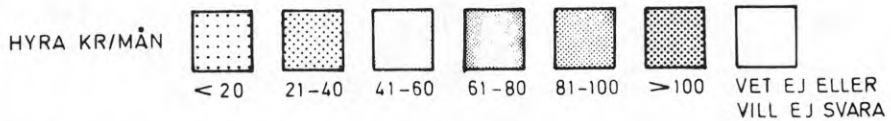
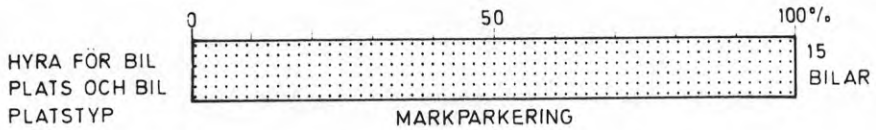
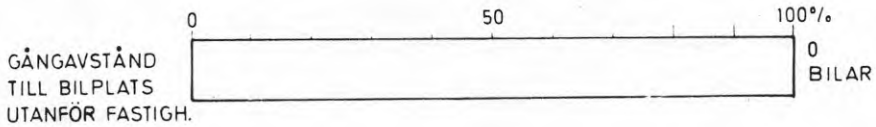
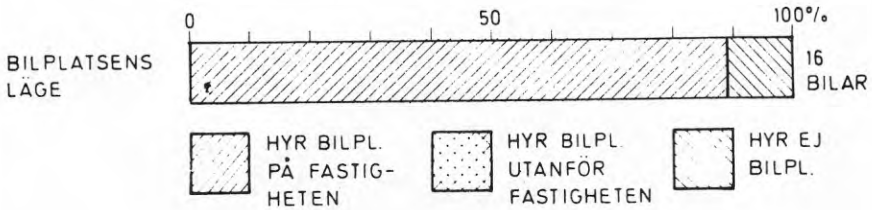
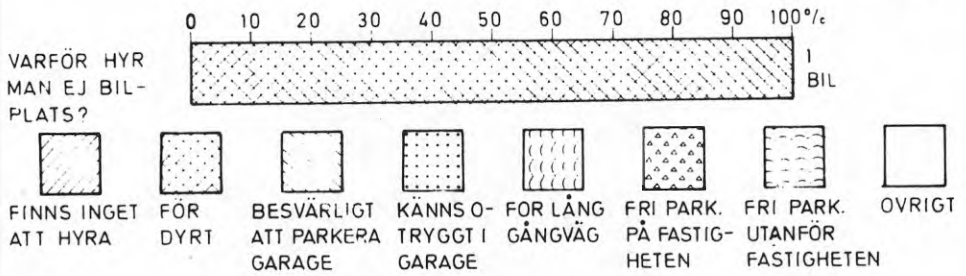
BYGGÅR 1965
 TOMTYTA 1450 M²
 BOSTADSYTA 1800 M²
 19 SVAR AV 22 MÖJLIGA =
 = 86%.

BILPLATSER
 BEFINTLIGA = 18 MARKPARK.
 BEHOV ENL. INTERVJUER = 23
 P-BESTÄMMELSER = DATUMPARKERING





7. 8. 2.

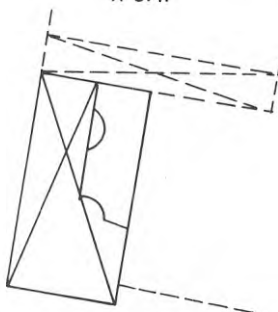


7. 8. 3.

SUNDSVALL

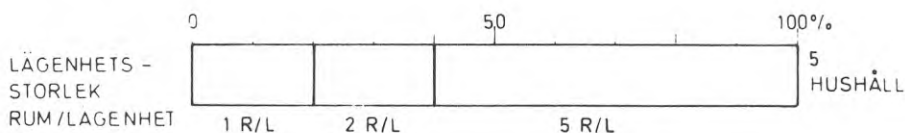
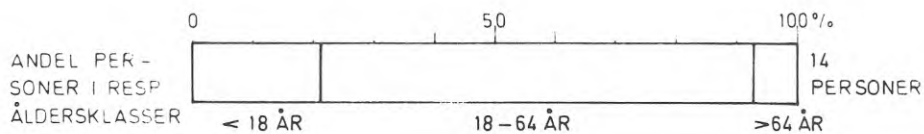
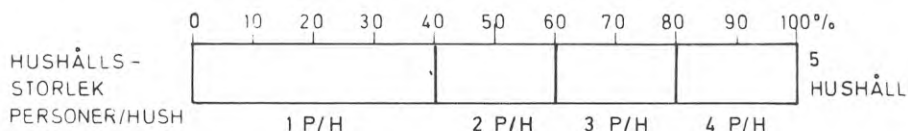
Gammal fastighet

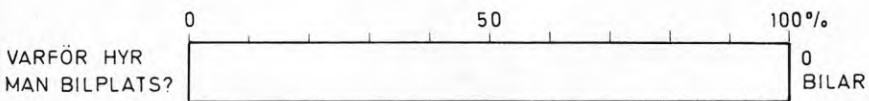
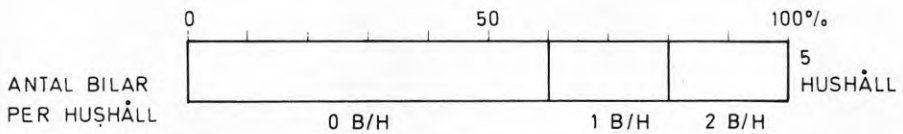
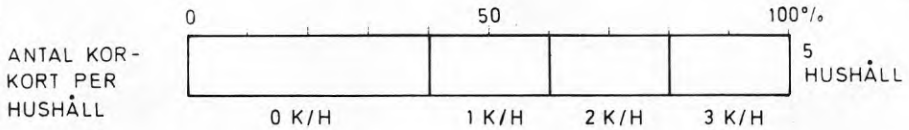
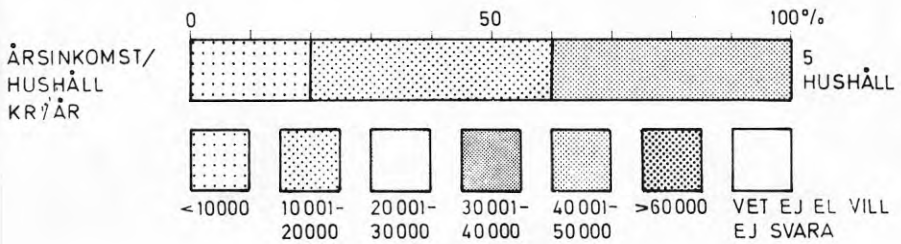
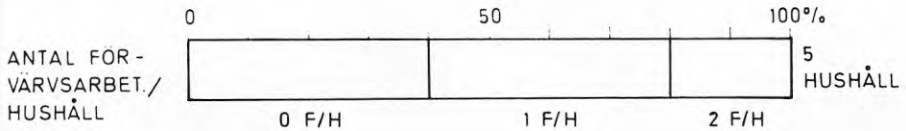
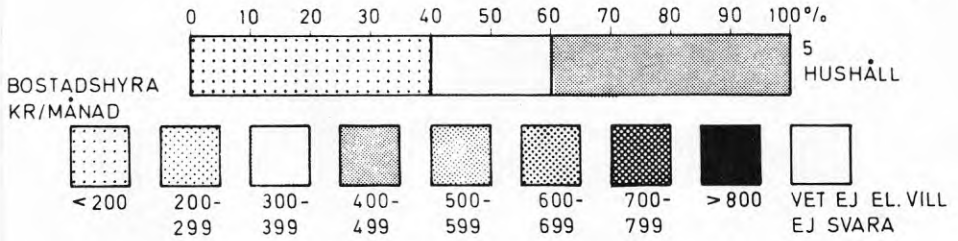
7.9.1.

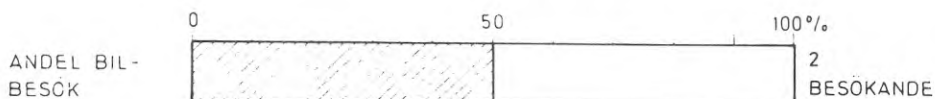
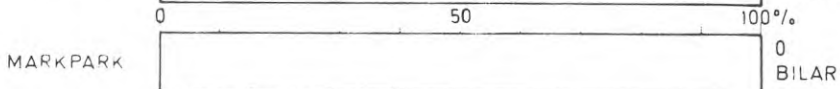
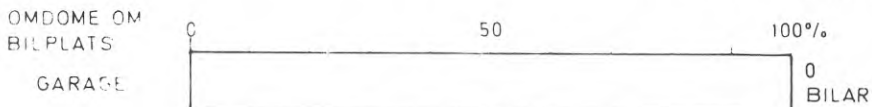
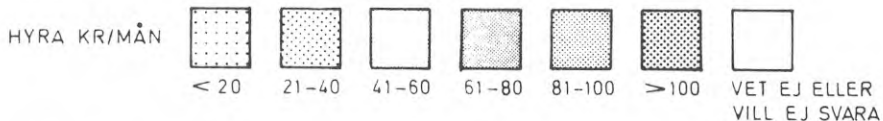
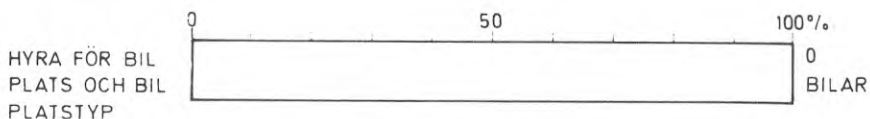
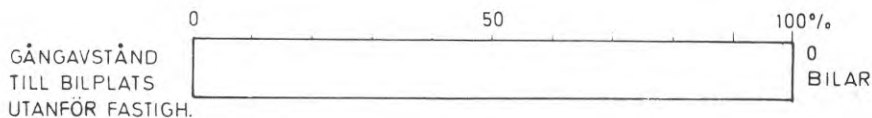
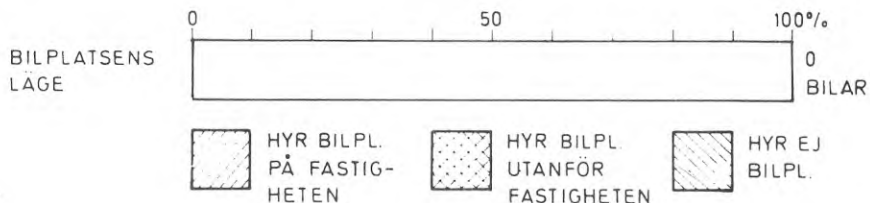
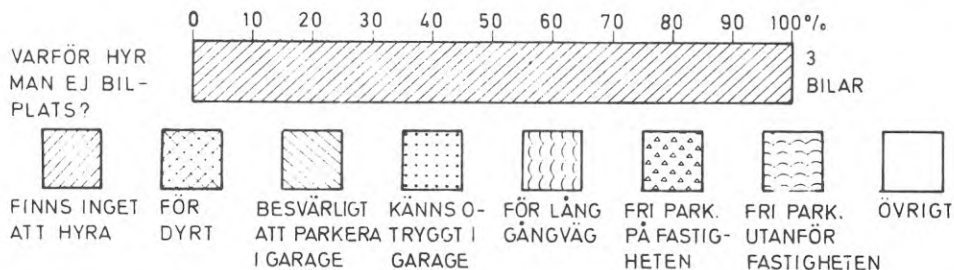


BYGGÅR 1894
 TOMTYTA=650 M²
 BOSTADSYTA=950 M²
 KONTORSYTA=100 M²
 BUTIKSYTA= 350 M²
 5 SVAR AV 7 MÖJLIGA=71%.

BILPLATSER
 BEFINTLIGA= 3 MARKPARK.
 BEHOV ENL. INTERVJUER =9
 P-BESTÄMMELSER = P-FÖRBUD
 HELA DYGNET







8 ANSTÄLLDA I FASTIGHETERNA

8.1 Allmänt

Det primära syftet med denna undersökning är att studera parkeringssituationen vid bostadshus. Valet av hus har därför i första hand gjorts utgående från boendeförhållandena. Samtidigt har dock eftersträvat att det i några av de utvalda husen skulle finnas viss förvärvsverksamhet, eftersom sådant inslag ofta förekommer i bostadshus.

Lokaler med förvärvsverksamhet har förekommit i 22 av de undersökta husen, varav 7 i de nya och 15 i de gamla husen. Vanligen förekommande verksamheter är detaljhandel och kontor. Antalet anställda per lokal växlar. Antalet intervjuade anställda ligger i de flesta hus mellan 5 och 15 personer. Totalt har 242 anställda intervjuats.

De intervjuade anställda fördelar sig relativt jämnt på män och kvinnor. 94 % av männen tillhör hushåll med tillgång till bil och 67 % av kvinnorna. Totalt har 192 av de anställda eller deras hushåll haft tillgång till bil. Hälften av antalet anställda med bil använder bilen till arbetet. Bland männen är andelen 70 % och bland kvinnorna 40 %.

I frågeformuläret ingick frågan om man brukar åka bil och om man gjorde det mät dagen. 107 svarade att de brukade åka bil men endast 90 att de gjorde det mät dagen.

Av de 90 som använde bilen angav 47 att de behövde den i tjänsten.

Ur den del av undersökningen som beskriver användningen av bil erhålles att 114 fordon anlände till arbetsplatsen

8.2 Hur många kommer dagligen till arbetet i bil och vilka motiv har man?

När det gäller resor till och från arbetet föreligger inga större skillnader mellan olika kommuner för nya fastigheter, medan för gamla fastigheter variationen är stor. Se diagram 8.2.1. Av de som körde bil till arbetet var det flera som använde den i arbetet, diagram 8.2.2. Användandet av bilen i arbetet utgör främsta orsaken till bilresa och som framgår av diagram 8.2.3 utgör även skälet "bekvämt" en stor grupp.

Varför använder man bilen i arbetet? De flesta anför att det är för att uträtta ärenden i arbetet inom staden. Se diagram 8.2.4. Sambandet mellan skälen att åka bil till arbetet och typ av bilplats vid bostaden visar att för dem som hyrde egen plats överväger skälet "behöver den i tjänsten" medan för övriga bekvämligheten överväger. I undersökningen ingick också att försöka klarlägga om parkeringsbestämmelserna på bostadsgatan medfört att man måste flytta bilen och därför åker till arbetet i bil. Vi har inte funnit något sådant fall och det torde vara ett storstadsproblem.

8.3 Parkering vid arbetet

Vid undersökningen har konstaterats att endast 11 st bilägare valt att hyra p-plats vid arbetet. Någon redovisning i detta sammanhang har inte gjorts.

Till dem som hade tillgång till bil ställdes frågan om arbetsplatsen hade anordnad p-plats eller ej. I ca 30 % av fallen fanns sådan p-plats - vanligast i Nyköping där ca 70 % hade möjlighet att parkera. Diagram 8.3.1.

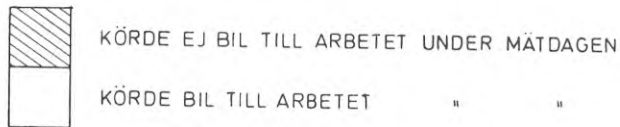
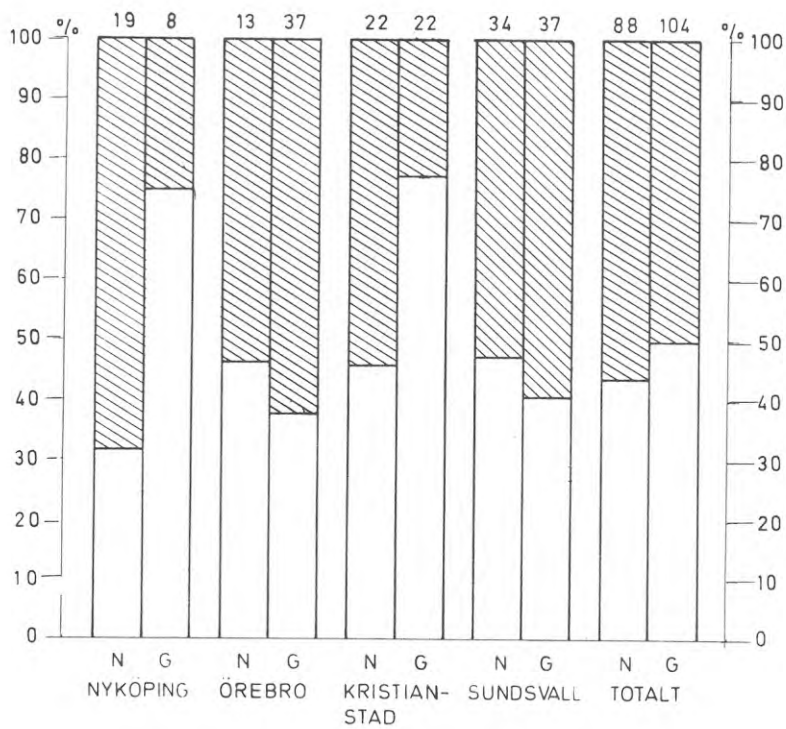
Är detta en följd av den förda avgiftspolitiken?

De som åkte dagligen till och från arbetet tillfrågades varför man inte hyrde p-plats - det var ju endast 11 som gjorde det av totalt 107 som brukar åka till arbetet.

Diagram 8.3.2 visar de olika skälen och vanligast är att tomtmark finnes att använda gratis eller att det inte fanns någon plats att hyra.

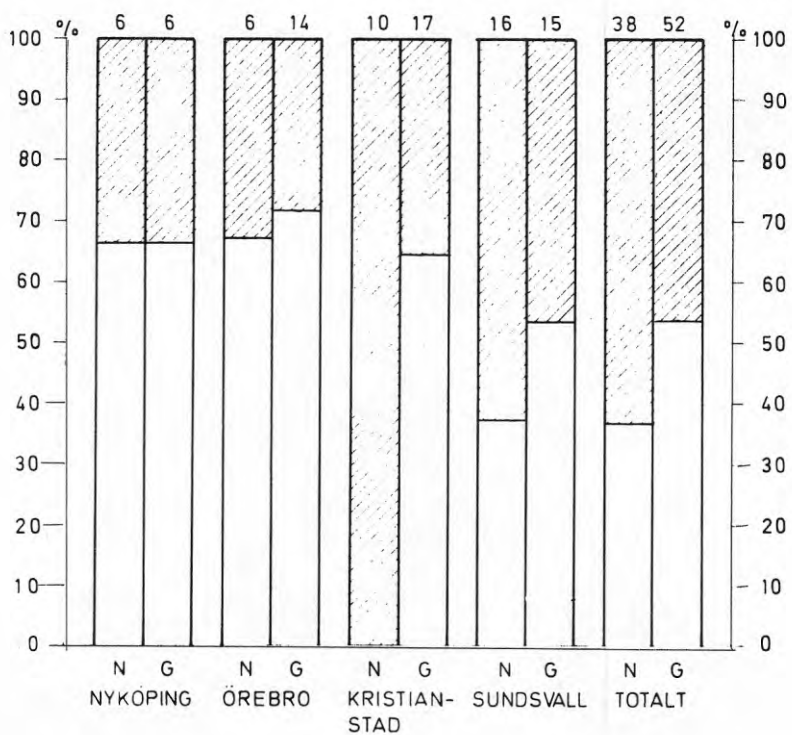
Påverkas val av p-plats vid arbetet av parkeringsbestämmelserna vid arbetsplatsen? Något samband har inte konstaterats - diagram 8.3.3 visar att det normalt inte råder några inskränkningar vid arbetsplatsen.

ANSTÄLLDA



ANTAL ANSTÄLLDA MED TILLGÅNG TILL BIL PER STAD UPPDELADE I YNGRE RESP. ÄLDRE FASTIGHETER OCH PROCENTUELLT FÖRDELADE PÅ DE SOM KÖRDE, RESP. EJ KÖRDE BIL TILL ARBETET DAGEN INNAN INTERVJUDAG.

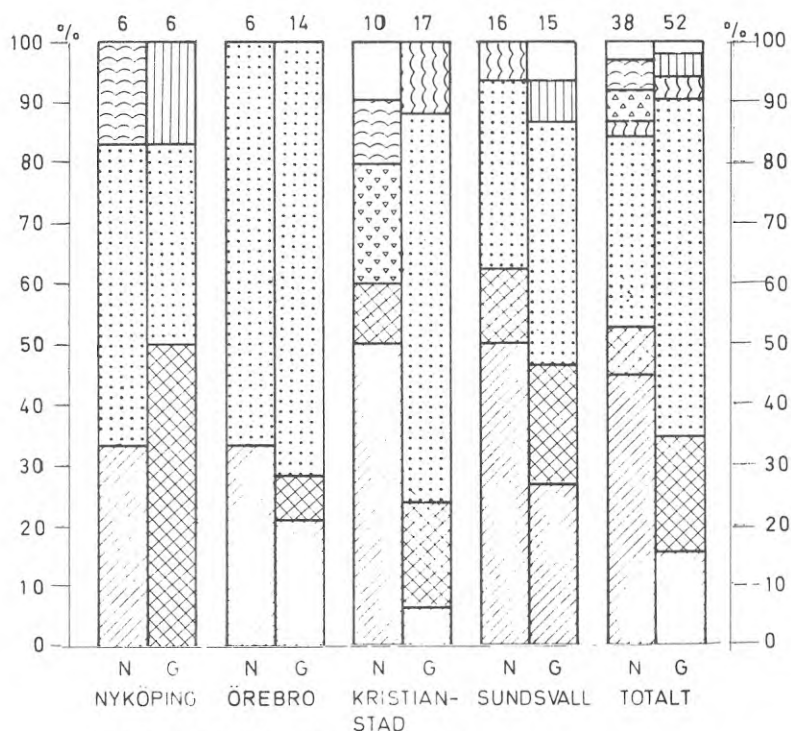
ANSTÄLLDA MED BIL TILL ARBETET UNDER MÄTDAGEN



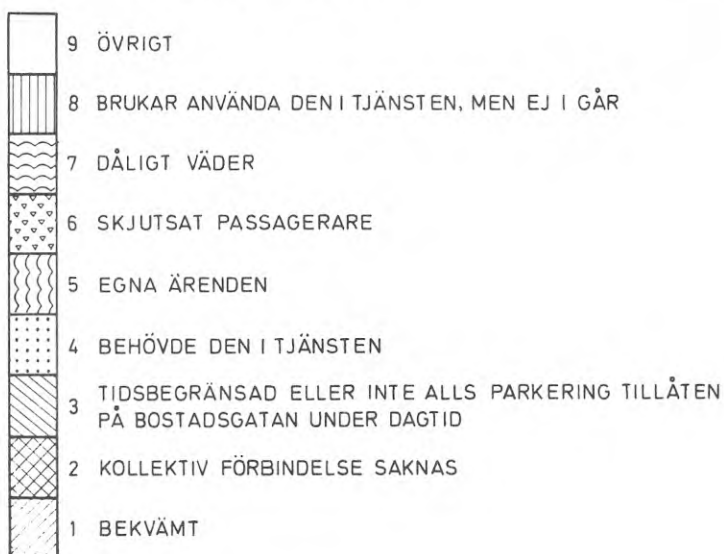
EJ BIL I ARBETET MEN KÖR BIL TILL ARBETET

BIL I ARBETET

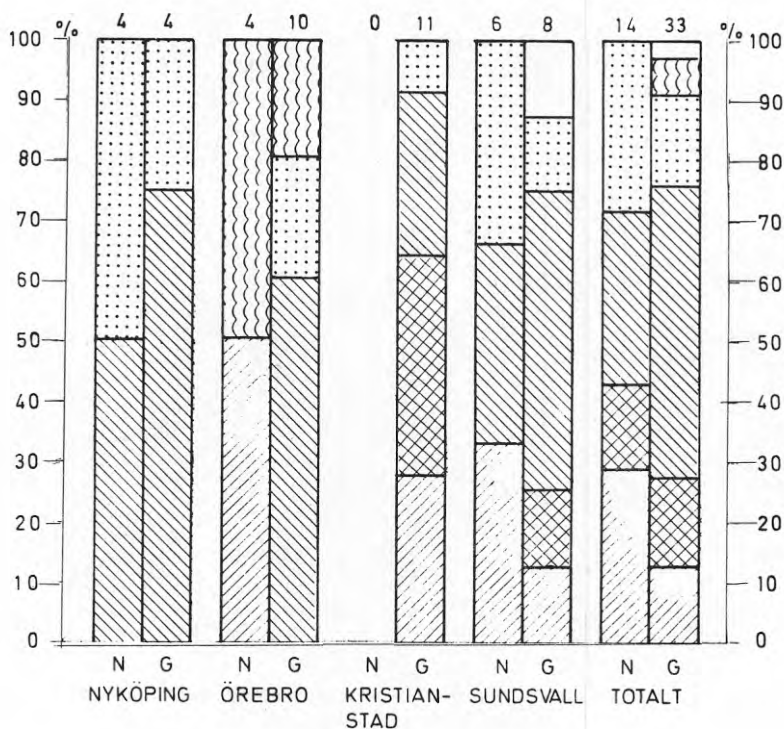
ANSTÄLLDA MED BIL TILL ARBETET UNDER MÄTDAGEN



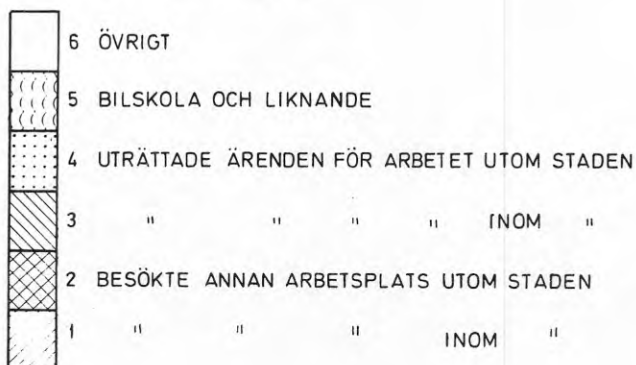
SKÅL TILL BIL TILL ARBETET



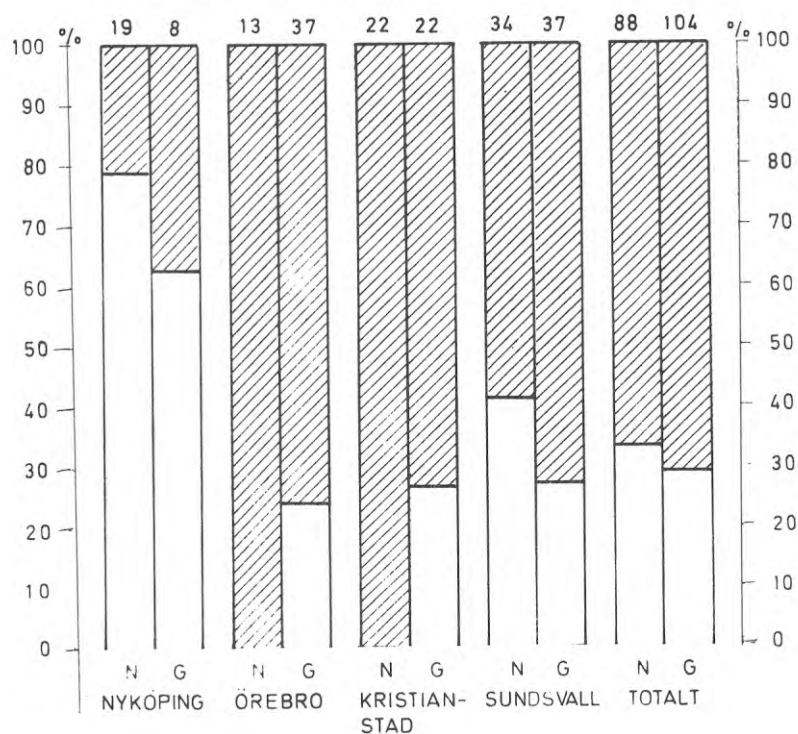
ANSTÄLLDA MED BIL I ARBETET UNDER MÄTDAGEN



SKÄL TILL BIL I ARBETET

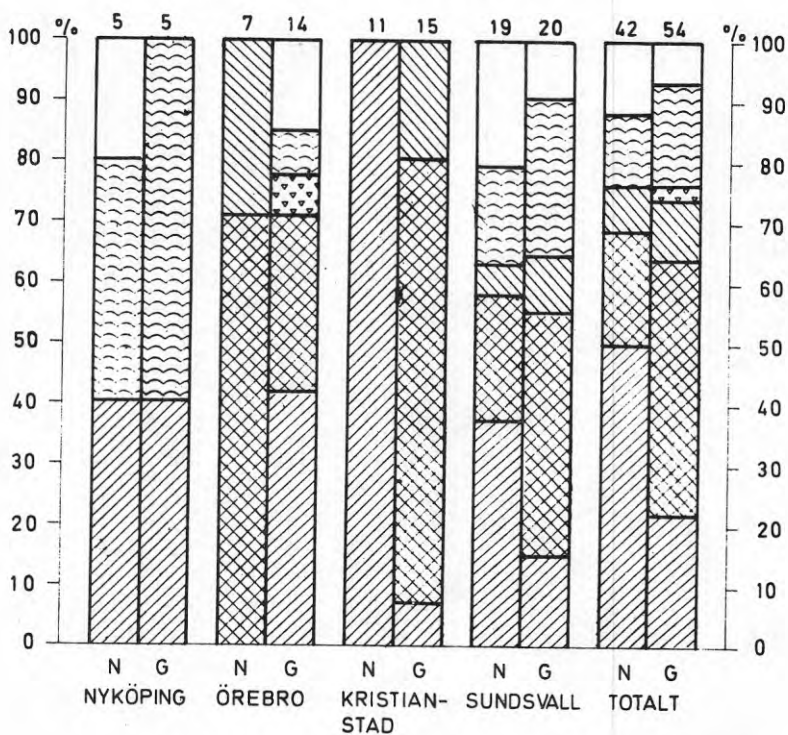


ANSTÄLLDA MED TILLGÅNG TILL BIL

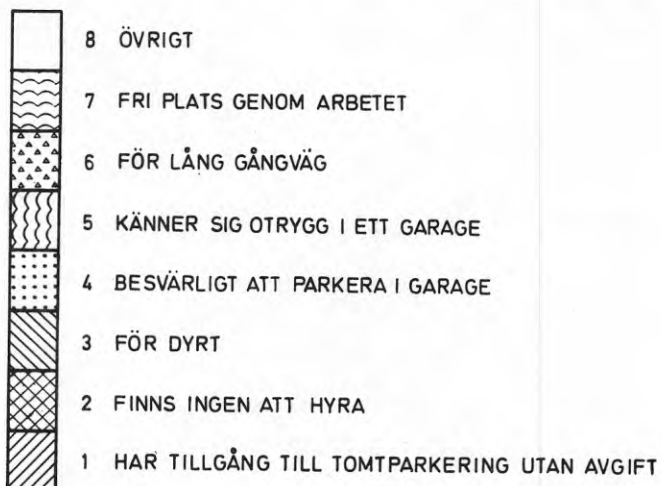


ANSTÄLLDA MED TILLGÅNG TILL BIL,
VID ARBETSPLATS UTAN P-PLATS
ANSTÄLLDA MED TILLGÅNG TILL BIL,
VID ARBETSPLATS MED P-PLATS

ANSTÄLLDA MED BIL TILL ARBETET

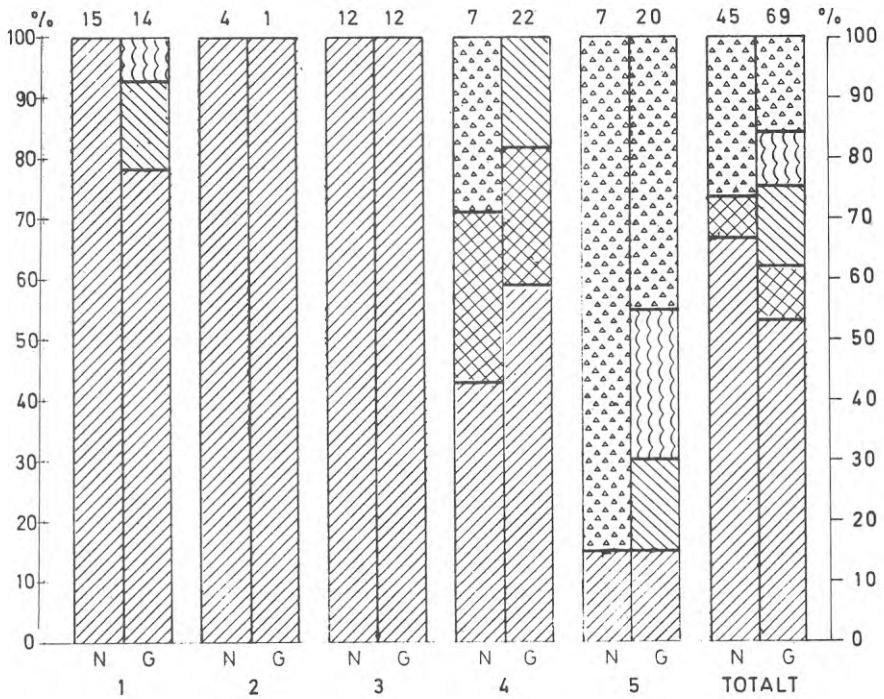


SKÅL TILL ATT EJ HYRA BILPLATS VID ARBETSPLATSEN



8.3.2.








ANSTÄLLDA MED BIL TILL ARBETET



P- PLATSTYPER

- 1 P- PLATS TILLHÖRIG ARBETSPLATS
- 2 ANNAN FÖRHYRD P-PLATS
- 3 ANNAN TOMTMARK AVSEDD FÖR PARKERING
- 4 ALLMÄN P-PLATS (EJ KANTSTEN)
- 5 KANTSTEN

P-BESTÄMMELSER VID ANKOMST FÖR ANSTÄLLDA

	7 ÖVRIGT
	6 DATUMPARKERING
	5 P-FÖRBUD HELA DYGNET
	4 FRITT DAGTID P-FÖRBUD NATTETID
	3 TIDSBEGRÄNSNING MED AVGIFT DAGTID FRITT NATTETID
	2 " " UTAN " " " "
	1 INGA RESTREKTIONER UNDER DYGNET

9 KOMMUNUNDERSÖKNINGEN

9.1 Allmänt

I inventeringen ingick en enkät till byggnadsnämnderna i kommuner med invånarantal mellan 100.000 och 25.000. I en första omgång utsändes ett omfattande formulär - så omfattande att de flesta byggnadsnämnderna förklarade att det inte utan ett mycket betydande utredningsarbete kunde besvaras. K-Konsult reviderade enkäten och genom kompletterande telefonintervjuer kunde 20 svar erhållas.

I tabell 9.1.1 framgår de redovisade normerna. Tre av kommunerna - Umeå, Trollhättan och Kristianstad anger att de tillämpar Statens planverks riktlinjer (publ. nr 13).

Det bör observeras att i Statens planverks utgivna riktlinjer anges under 1.1 Behovstal att de skall användas för kommuner med 5.000 - 100.000 invånare med undantag av stadscentrum i orter med mer än 10.000 invånare.

Man kan även konstatera att för bostäder endast två kommuner i sina lokala anpassningar höjt kraven men att för övriga ändamål samtliga lokala krav understiger planverkets.

För vissa kommuner är avvikelserna från planverkets riktlinjer mycket stora.

Umeå anger i sitt svar att förslag föreligger till lokala normer med stark reduktion av behovstalen. I Eskilstuna är utarbetande av nya normer förestående.

SAMMANSTÄLLNING AV LOKALA P - NORMER

TÄRT	BEFOLKNING I TÄRT 1970	BEHOVSTAL (BILPLATS / 1000 M ² VY) ÅR 1990																	
		BOSTAD		INDUSTRI		SKOLA		KONTOR		BUTIKER		HOTELL		RESTAUR.		SAML.LOK.			
		BO.	BES.	ARB.	BES.	LÄR.	ELEV >18	ARB.	BES.	ARB.	BES.	ARB.	BES.	ARB.	BES.	ARB.	BES.	ARB.	BES.
VÄSTERÅS	99 300	10	2	14	—	3	13	17	4	5	34	2.5	18.5	14	66	2.5	150		
UPPSALA	92 600	10	2	5	1	2	6	8	2	5	25	3	12	5	40	50			
NORRKÖPING	91 000	9	1.5	12	—	3	17.5	15	3.5	5	36.5	2.5	18	12	70	2	175		
ÖREBRO	87 100	10	1.5	12	—	4	16	19	4	7	40	3	19	16	65	2	125		
HÄLSINGBORG	82 000	8	—	20	—	5	25	21	—	52	20	4	26	20	100	190			
JÖNKÖPING	80 700	1/LÄGENH.				(4)	(8)	15	—	20	—	28	—	54	(55)	—			
LINKÖPING	77 100	0.28/RUMSENH.		15		0.23/LÄ 0.1/EL.		15	—	15	—	15	—	15	—	—			
BORÅS	73 300	13	0.5	9.5	2	16.5	0.5	10.5	3	9	36	2	17	9	11	1	44		
ESKILSTUNA	68 600	17	—	30	—	SPECIALUTR.		23	—	24	—	SPECIALUTR.		SPECIALUTR.		SPECIALUTR.			
GÄVLE	65 300	11	—	12	—	3	11	19	—	40	—	20	—	60	100				
SUNDSVALL	53 600	15	—	20	—	5	25	15	—	8	52	4	26	20	100	3	250		
LUND	52 400	4.5	—	17	—	SPECIALUTR.		17	—	17	—	17	—	17	—	SPECIALUTR.			
KARLSTAD	52 000	AVGÖRES FRÅN FALL TILL FALL																	
UMEÅ	47 700	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	25	20	100	3	250		
TROLLHÄTTAN	41 000	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		
VÄXJÖ	39 000	7.5	1.5	14	—	3.5	17.5	17.5	3.5	5.5	36.5	3	18	14	70	2	175		
KALMAR	34 900	10	—	6	—	2	8	10	—	40	—	20	—	40	—	80			
NYKÖPING	30 900	13	—	15	—	5	25	19	—	38	—	30	—	38	—	38			
KRISTIANSTAD	29 000	11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		
SANDVIKEN	28 400	1/LÄGENH.		AVGÖRES FRÅN FALL TILL FALL															
STATENS PLANVERK		11	2	20	—	5	25	25	5	8	52	4	26	20	100	3	250		

SIFFRORNA INOM PARENTES ANGER VÄRDEN SOM EJ ÄR PRÖVADE HOS BYGGNADSNÄMNDEN

⊕ ANVÄNDER PLANVERKETS MEDIANVÄRDEN

Från övriga kommuner framgår inga speciella förhållanden och utvecklingen i de fyra utvalda undersökningsorterna framgår nedan.

Man torde kunna fråga sig om orsaken till den stora variationen mellan de olika kommunerna. Vad beror det exempelvis på att Lund kräver 4,5 bilplatser per 1000 m² bostadsyta, medan Eskilstuna kräver 17 d.v.s. nästan 4 ggr mera? Och varför räcker det med 20 platser vid restauranger i Borås när man i flera andra orter vill ha 120 platser för samma yta? Detta är frågor som bör besvaras i en framtida utredning - det kanske anläggas för mycket p-platser för dyra pengar?

9.2 Nyköping

Stadsplanekontoret har utfört en omfattande inventering vilken bland annat inneburit att samtliga fastigheter inom den inre "cityringen" har granskats vad gäller befintliga parkeringsplatser. I utredningen - ortsanpassning av planverkets riktlinjer, har förutsatts att samutnyttjande av parkeringsplatser kan komma till stånd, dock att offentliga förvaltningar skall tillgodose sitt eget parkeringsbehov utan detta samutnyttjande.

Kontoret anför i sin skrivelse i ärendet att man på två punkter har funnit det motiverat att frångå parkeringskraven - för handel och för kontor.

Av sammanställningen framgår att kraven för restauranger och samlingslokaler också avviker.

Ortsanpassningen har godkänts av byggnadsnämnden under 1972. Vid en del större nybyggen av handels- och kontorshus har friköpsförfaranden tillämpats. Byggherren har fått hyra in sig, avgiften per bilplats är ej bestämd, i ett kommande P-hus.

9.3 Örebro

Stadsarkitektkontoret i Örebro har under 1970 utrett frågan om nya lokala p-normer och anför i en skrivelse till byggnadsnämnden följande i samband med redovisning av planverkets normalkrav. "Avsikten med dessa normer och nomogram är att de skall användas till att lokalt bestämma det bilplatsantal som ska avkrävas fastighetsägaren. Så länge den föreslagna parkeringslagen inte förts fram till ett beslut i riksdagen kan man för befintliga fastigheter knappast kräva mer än att tillgängligt utrymme inom - eller utomhus ställs till förfogande för uppställning av bilar, medan man vid nybebyggelse bör kunna kräva dels att det antal som erfordras inom en tidrymd av 5 år omedelbart i samband med bygget iordningställes, dels att en redovisning görs hur det antal som erfordras 1990 ska täckas in".

Med utgångspunkt från den kollektiva trafikens utformning och den uttalade målsättningen om en hög biltillgänglighet för centrum har man föreslagit de i sammanställningen redovisade behovstalen och fr.o.m 1 januari 1971 gäller dessa för Örebro.

Även i Örebro tillämpas friköpsförfarandet av bilplatser.

9.4 Kristianstad

Kommunen har inte utfört någon ortsanpassning utan tillämpar medianvärden enligt planverkets riktlinjer. För närvarande pågår en utredning om normer för innerstaden. Friköp tillämpas för större affärscentra och i ett fall också vid renovering av smärre butiker i bostadshus.

9.5 Sundsvall

Den historiska utvecklingen av p-kraven har varit att före 1960 fick fastighetsägaren själv avgöra hur han ville lösa p-frågan. Under åren 1960-68 tillämpades dåvarande KBS p-normer med biltätheten 300/1.000 inv, 1968 infördes planverkets medianvärden och 1970 kompletterades dessa värden så att för stenstadens normala fastigheter användes normen 15 platser/1.000 m² våningsyta.

9.6 Har kraven hindrat sanering?

En fråga som berördes i kommunenkäten var om kraven på parkeringsplatser hade medverkat till att en ev. planerad sanering inte genomförts. Icke i något fall har byggnadsnämnden anmält att så varit fallet och utredningen vill tolka detta svar så att man i byggnadsnämnden haft förståelse för de fall då kraven medfört stora ekonomiska och byggnadstekniska svårigheter för byggherren och beviljat dispens från kraven på fullständig täckning eller medgivit friköp.

Allmänt

En bil är i genomsnitt i rörelse ca 30 minuter av dygnets tjugofyra timmar. Resten av dygnet står den stilla. För tjugo år sedan var biltätheten 49 bilar per 1000 invånare. Nu är den ca 330 och om tjugo år beräknas den vara ca 500 bilar per 1000 invånare.

För var dag krävs ett tillskott på uppställningsytor för bilar. Lösandet av parkeringsutrymmet stöter speciellt i städernas innerstadsdelar på stora problem. I dessa bebyggelsekoncentrerade delar accentueras problemen med parkeringens ytbehov och inverkan på miljö, säkerhet och stadsbyggnadsekonomi.

I trafikpolitiken för innerstadsdelen spelar parkeringsfrågan en stor roll som ett av instrumenten för reglering av bilflödets storlek och påverkan av villkoren för kollektiv trafik.

De förändringar i byggnadsutformningen som kan behövas, för att kunna genomföra en viss parkeringspolitik är framför allt i städernas innerstadsdelar mycket svåra att förverkliga på grund av fastigheternas långa brukstid. Det är därför av vikt att man vid alla saneringar av fastigheter i innerstaden tar till vara tillfället att lösa parkeringen på ett för hela innerstaden önskvärt sätt. Härför krävs klara riktlinjer för parkeringsfrågans lösande.

För parkeringen vid bostäder och kontor tillämpas i allmänhet samma normer såväl i ytterstadsdelar som i innerstadsdelar. Det är tänkbart att de sistnämnda i dessa avseenden skulle med hänsyn till det ovan nämnda, behöva egna parkeringsnormer. Detta kan även vara motiverat sett enbart ur det enskilda saneringsobjektets synvinkel. Vid ombyggnad eller vid rivning och nybyggnad av en fastighet föreligger nämligen ofta ekonomiska och plantekniska svårigheter att upprätthålla gängse parkeringsnormer, framför allt i städernas centrala delar.

Det åligger fastighetsägaren att sörja för parkeringsfrågans lösning och denna skyldighet har föreslagits öka i det ännu vilande förslaget till ny parkeringslag. Lagens formulering gör det möjligt för BN att medgiva fastighetsägaren befrielse helt eller delvis från skyldigheten att anlägga parkeringsplatser.

Kännedom om de nuvarande parkeringsförhållandena synes vara relativt liten med hänsyn till den betydelse parkeringsfrågan har i stadsplaneringen. Det är därför angeläget att som underlag för beslut om framtida riktlinjer skaffa sig en bättre uppfattning om den nuvarande parkeringssituationen.

Utgångspunkten för en diskussion av parkeringsfrågan blir givetvis det verkliga parkeringsbehov som föreligger och väntas uppkomma och hur detta behov påverkas av och påverkar andra faktorer av betydelse i sammanhanget.

En inventering av parkeringssituationen skulle kunna behandla frågor om det nuvarande absoluta parkeringsbehovet, om relationerna mellan parkeringsbehov och parkeringsutrymme, om hur saneringen i allmänhet påverkar dessa relationer, om avvägningen och utnyttjandet av olika typer av parkeringsutrymmen, om inverkan av parkeringskostnader på bilutnyttjandet och på valet av parkeringsplats, om inverkan av goda kollektiva förbindelser på bilutnyttjandet. Vidare skulle det vara önskvärt att analysera vilka ekonomiska åtaganden gällande lag- och rättspraxis på parkeringsområdet medför för den enskilde fastighetsägaren och inte minst vilken inverkan detta får på hyressättningen. Det skulle även vara intressant att kartlägga i vilken mån byggnadsnämnderna använt sig av möjligheterna att lämna dispens och hur detta påverkat hyresläget resp. ökat belastningen på de allmänna parkeringsplatserna.

Det aktuella forskningsuppdraget enligt nedan bör ses som en etapp på vägen, dels för att besvara frågan om innerstadsdelarna i städerna behöver "egna" parkeringsnormer och hur i så fall dessa skall vara beskaffade, dels för att påvisa olika tekniska lösningar av parkeringsfrågan och dessas inverkan på ekonomin.

Forskningsuppgiften

Som framgått av ovan bör den nuvarande parkeringssituationen kartläggas. Denna del har planerats på följande sätt:

K-Konsult svarar i samråd med Byggforskningsrådets saneringsgrupp och andra lämpliga instanser för uppläggningsav inventeringen. Själva insamlingsprocessen ombesörjes av K-Konsult genom sina länskontor som själva svarar för att lämpliga objekt medtages i inventeringen.

Ledningen skötes av en grupp inom K-Konsult, bestående av ark SAR John Linnaeus, ingenjör Gunnar Örtenstrand och civilingenjör SVR Bror Kjellin, och som sammanhållande utredningsman föreslås civ ing Tommy Olsson.

Syfte

Parkeringsfrågan kan delas in i tre delkomponenter, bostads-, arbets- och besöksparkering. I detta uppdrag studeras endast bostadsparkeringen inklusive parkering för de mindre arbetsplatser och butiker som är insprängda i bostadshusen. Med ledning av de erfarenheter som fås härvid kan eventuellt i ett senare skede den totala arbetsplats- och butiksparkeringen behandlas.

Det allmänt hållna resonemanget i inledningen har "konkretiserats" till följande frågeställningar, som det ansetts önskvärt att belysa.

Jämförelse mellan det nuvarande parkeringsbehovet i innerstadsdelarna och det antal bilplatser, som skall föreligga enligt parkeringsnormerna eller enligt den dispens från normen som medgivits av byggnadsnämnden.

Som underlag för utformningen av trafikpolitiken behövs bl a uppgift om det nuvarande och framtida bilplatsbehovet. Den nyligen utgivna parkeringsnormen bygger främst på litteraturstudier av olika trafikutredningar som gjorts under årens lopp. Det synes därför angeläget att kontinuerligt testa antagandena i parkeringsnormen mot de faktiska förhållandena.

I de fall byggnadsnämnden medger fastighetsägaren dispens från skyldigheten att anordna det antal bilplatser som parkeringsnormen kräver, ökas i de flesta fall belastningen på andra parkeringsplatser, vilkas kapacitetsgränser sålunda kan komma att uppnås snabbare än om ingen dispens medgivits. Det kan för gatuparkeringen leda till att antalet allmänna parkeringsplatser måste ökas med konsekvenser på bl a stadsbyggnadsekonomi och miljö. Det är därför av intresse att veta omfattningen på givna dispenser i olika städer.

Skillnaden i parkeringsbehov resp. parkeringsutrymme före och efter sanering.

En sanering av en bostadsfastighet kan medföra en ändring i antalet bilar knutna till fastigheten, beroende på förändringar i bl a boendekategorier, antal lägenheter och hyresnivån. En sanering kan därför påverka trafikbelastningen på gatunätet och därmed även trafikekonomin och stadsbyggnadsekonomi samt trafikmiljön. I vilken riktning en ändring av bilantalet går för olika typer av saneringsobjekt synes det därför angeläget att kartlägga.

Antal tilltänkta saneringsobjekt, där svårighet att uppfylla parkeringsnormens krav, förhindrat en sanering.

Relationen mellan totala kostnaden och kostnaden för anordnandet av parkeringsutrymmen i sanerade fastigheter. Konsekvenser för samhället, om gatuparkering har förutsatts för saneringsobjektet.

De båda sistnämnda frågeställningarna vill klargöra några sociala konsekvenser av parkeringsfrågan vid sanering.

Andelen av bilinnehavare, som för nattparkeringen föredrar gatuparkering framför tomtparkering. Samband mellan val av bilplats och kostnaden för respektive plats.

De parkeringsutrymmen som vid sanering anordnas vid ny- eller ombyggda fastigheter utnyttjas inte alltid till fullo. En del boende tycks föredra att, där så är möjligt, utnyttja gatuparkeringen. Avsikten med de iordningställda parkeringsutrymmena att bli avlasta belastningen på gatuparkeringen och få bättre gatumiljö förfelas härmed. I vilken utsträckning det förhåller sig på ovannämnda sätt har veterligen inte klarlagts.

Möjligheter till samnyttjande. Andel bilplatser i garage o liknande som är lediga under olika tider på dygnet.

Andelen nattgatuparkerande bilpendlare, som utnyttjar bilen för bostads-arbetsplatsresorna på grund av att parkeringsbestämmelserna omöjliggör gatuparkering under dagen vid bostaden eller tvingar bilinnehavaren att byta bilplats vid bostaden en eller flera gånger per vecka och härmed påverkar denne att dagligen utnyttja bilen för bostads-arbetsplatsresor.

Många bilplatser på tomtmark vid bostadsfastigheter torde stå tomma under dagtid.

"Marginalbilisten" torde i många fall ha en avgörande inverkan på framkomligheten i rusningstrafiken. (Med "marginalbilist" menas en som vid val mellan likvärdiga färdsätt för bostads-arbetsplatsresan väljer bilen och inte har användning av bilen under dagen.) Man kan förmoda att parkeringsbestämmelserna i många fall bidrar till att en förvärvsarbetande blir "marginalbilist". Någon kartläggning av detta synes inte ha gjorts.

Hur parkeringsutrymmen för sanerade fastigheter lösts tekniskt, ekonomiskt och organisatoriskt (enskilt eller i samverkan med andra fastigheter).

Eftersom det ofta är svårt att på trånga innerstadstomter göra tekniskt bra lösningar på parkeringsutrymmen är det av värde att få en förteckning över olika lösningstyper. Det är naturligtvis också av intresse att veta hur många fastighetsägare som gemensamt löser sina parkeringsproblem och hur dessa lösningar fungerar ur stadsbyggnadsteknisk, ekonomisk och trafikteknisk synpunkt.

Uppläggning

Bilnehavet och därmed bilplatsbehovet kan påverkas av en mängd faktorer, såsom hushållets inkomster och utgifter, sammansättning och åldersfördelning, möjligheten att parkera bilen i närheten av bostad och arbetsplats, parkeringsavgifter, den kollektiva trafikförsörjningen, gatunätets kapacitet, innehav av sommarställe.

Vid en statistiskt representativ studie av bilplatsbehovet före och efter en sanering måste hänsyn tagas till alla dessa faktorer. En sådan undersökning skulle bli mycket omfattande.

Här har därför valts att utforma inventeringen som case-studies. Ett begränsat antal objekt beskrivs och analyseras. Med hänsyn till mängden påverkande faktorer får dock antalet objekt inte bli så litet att man riskerar att endast extremfall undersökes.

En avsikt med detta projekt är att studera vilken förändring en sanering medför ifråga om bilnehav och antal bilplatser. En strikt jämförelse i detta avseende innebär att vissa uppgifter om förhållandena innan saneringen måste inhämtas (såsom antal bilplatser, hyra, parkeringsrestriktioner i omgivningen). Det förefaller emellertid som om även dessa enkla uppgifter är svåra att samla in för rivna fastigheter.

Ett alternativ till att samla in ovannämnda uppgifter för rivna fastigheter skulle vara att ta in motsvarande uppgifter för äldre befintliga hus i närheten av de sanerade. I stället för att jämföra parkeringsförhållandena före och efter en sanering skulle man jämföra förhållandena mellan ny- och ombyggda hus och äldre befintliga. En fördel härvidlag skulle vara att de yttre villkoren i fråga om parkeringsrestriktioner, kollektiv trafik och liknande är ungefär desamma för både de äldre och sanerade fastigheterna. Dessutom är frågeställningarna i föregående avsnitt sådana att de aktuella förhållandena i äldre befintliga hus i de flesta fall är mer intressanta att känna till än de motsvarande, som gällde för nu rivna fastigheter.

Det sistnämnda alternativet förordas på grund av att ovannämnda fördelar med detta alternativ ansetts överväga nackdelen av att en strikt jämförelse av förhållanden före och efter en sanering inte går att göra.

Urval

Bilnehav och parkeringsutrymmets lösande kan variera med stadsstorlek. För att få en allsidig belysning av dessa faktorer i samband med sanering bör därför städer i olika storleksklasser tas med. Klimatet kan ev. påverka parkeringsutrymmets lösande, varför en norrländsk stad bör ingå i undersökningen.

I varje stad utväljes ett tiotal bostadssaneringsobjekt från de senaste åren (enstaka fastighet eller kvarter).

Vid val av städer bör "extremstäder" i någon relevant bemärkelse för detta sammanhang undvikas t.ex. ensidigt näringsliv, speciell topografi, ovanliga parkeringsbestämmelser. För att minska kostnaden för undersökningen synes det lämpligt att välja städer där K-Konsult har kontor.

Det har vid förfrågan visat sig att många städer under senare år knappast haft någon bostadssanering alls, vilket begränsat valmöjligheterna.

Följande städer föreslås preliminärt:

Örebro	ca 90 000 inv
Sundsvall	64 000 inv
Kristianstad	43 000 inv
Nyköping	32 000 inv

Data

Uppgifter om saneringsobjekt och äldre hus hämtas hos byggnadsnämnden.

Uppgifter om bilinnehav, parkeringsplats, hushållsdata, färd sätt till arbetet m fl fås genom intervjuer med hushållen.

Behandling av dispensärenden inhämtas genom intervjuer med byggnadsnämnden.

Kostnad för och lösning av parkeringsutrymmet och hyran per bilplats intervjuas fastighetsägaren om.

Parkeringsbestämmelserna erhålles i "Lokala trafikföreskrifter".

Arbete och kostnader

Om tio saneringsobjekt och lika många referensobjekt (äldre befintliga hus) per stad och fyra städer fås totalt 80 fastigheter.

	Tid/enhet	Summa arbets- dagar
Detaljprogram; interv- juformulär och dyl	20 dagar för en person	20
Intervju med boende	2 dag/fastighet	160
" " fastighets- ägare	1/2 "/ "	40
" " byggnads- nämnden	2 "/stad	8
Bearbetning och analys	3 månader	60
Rapport	1 månad	<u>20</u>
		<u><u>308</u></u>

Ett genomsnittspris på 60 kronor/arbetstimme (inkl. omkost-
nadspålägg) och 8 timmars arbetsdag ger $308 \times 8 \times 60 =$

148 000 kr

Resor (2 per stad)

2 000 "

150 000 kr

Projektet beräknas vara klart inom ett år från starten.

Stockholm den 17 december 1970

K-KONSULT
Trafik-, väg- och brosektionen

Bror Kjellin Tommy Olsson

BILAGA 2. Intervjuformulär för boende.
Parkeringsfrågan i saneringssammanhang

Boende

Stad

Fastighet nr vid

Typ av fastighet

Intervju nr

Mättdag

Intervjudag kl

Intervjuare

8	1. Hur många personer finns det i hushållet? Antal personer
9	2. I vilka åldrar. Antal
10	< 18 år
11	18 - 64 år
	> 64 år
12	3. Hur många av dessa har körkort? Antal
13	4. Hur många rum finns det i lägenheten förutom kök? Rum = fönsterförsett utrymme om minst 6 m ² som inte användes för matlagning. Antal rum
14	5. Finns det kök, kokvrå eller kokskåp i lägenheten? 1. Kök 2. Kokvrå 3. Kokskåp 4. Kokmöjlighet saknas.
15	6. Hur stor är lägenhetsytan i m ² ? 1. 0 - 40 m ² 2. 41 - 60 m ² 3. 61 - 80 m ² 4. 80 eller mera 5. Vet inte

7. Vad betalar Ni i hyra för bostaden per månad?
(Ev. avgift för bilplats skall inte inräknas.)

16

1. 0 - 199 kr
2. 200 - 299 "
3. 300 - 399 "
4. 400 - 499 "
5. 500 - 599 "
6. 600 - 699 "
7. 700 - 799 "
8. 800 - 899 "
9. 900 eller mera

8. Ingår hyra för bilplats obligatoriskt i bostadshyran?
(D.v.s. oavsett om Ni har bil eller inte måste Ni ändå betala hyra för bilplats?).

17

1. Ja
2. Nej — fråga 10

9. Om 8:1

Hyr Ni i Er tur ut bilplatsen?

18

1. Ja
2. Nej

10. Har Ni betalat någon insats för lägenheten?

19

1. Ja
2. Nej — fråga 12

11. Om 10:1

Hur stor insats har Ni betalat?

- 20
1. 0 - 5 000 kr
 2. 5 001 - 10 000 "
 3. 10 001 eller mera

12. När flyttade Ni in i lägenheten?

- 21
1. tidigare än 1960
 2. 1961 - 65
 3. 1966 - 67
 4. 1968 - 69
 5. 1970 - 71

13. Hur många inom hushållet har för tillfället förvärvsarbete?

22

Antal

14. Hur mycket tjänade hushållet sammanlagt under föregående år (bruttoinkomsten)?

- 23
1. 0 - 10 000 kr
 2. 10 001 - 20 000 "
 3. 20 001 - 30 000 "
 4. 30 001 - 40 000 "
 5. 40 001 - 60 000 "
 6. 60 001 eller mera
 7. Vet inte
 8. Vill inte svara

15. Har hushållet för tillfället daglig tillgång till bil?

- 24
1. Ja
 2. Nej _____ fråga 44

- 25 16. Antalet bilar?
Antal
17. Om det finns fler än en bil
- 26 För vilken bil i hushållet besvaras följande frågor (17-41)
Bil nr
-
- 27 18. Hyr Ni bilplats?
1. Ja
2. Nej — fråga 31
-
- 28 19. Hur stor är avgiften för den hyrda bilplatsen?
1. 0 - 20 kr per månad
2. 21 - 40 " " "
3. 41 - 60 " " "
4. 61 - 80 " " "
5. 81 - 100" " "
6. 101 eller mera per månad
7. Vet inte
-
- 29 20. Vilken typ av parkeringsanläggning hyr Ni bilplats i?
1. garage
2. parkeringsdäck
3. markparkering
4. Övrigt
Beskriv
-
- 30 21. Var ligger parkeringsplatsen?
1. på fastigheten — fråga 24
2. utanför fastigheten

22. Om 21:2
- 31 Är parkeringsplatsen direkt avsedd för hyresgästerna i detta hus?
1. Ja
 2. Nej
-
23. Hur lång tid tar det ungefär att gå mellan den hyrda bilplatsen och bostaden?
- 32-33 Antal minuter
-
24. Får Ni utnyttja vilken som helst av bilplatserna i parkeringsanläggningen?
- 34
1. Ja
 2. Nej
-
25. Är det något Ni tycker bra eller dåligt om beträffande utformningen av parkeringsplatsen?
- 35
1. besvärlig in- och utfart
 2. trånga manöverutrymmen
 3. besvärlig gångväg till och från bilplatsen
 4. otrygg gångväg till och från bilplatsen
 5. Övrigt
- Beskriv
-
26. Har Ni råkat ut för någon olyckshändelse inom eller till och från parkeringsanläggningen?
- 36
1. Ja
 2. Nej _____ fråga 28

27. Om 26:1

37

Vad berodde olyckan på?

1. trånga manöverutrymmen
2. dålig sikt
3. Övrigt

Beskriv

28. Har det inträffat olyckstillbud för Er inom eller till och från parkeringsanläggningen?

38

1. Ja
2. Nej _____ fråga 30

29. Om 28:1

39

Vad har tillbudet främst orsakats av?

1. trånga manöverutrymmen
2. dålig sikt
3. Övrigt

Beskriv

30. Varför har Ni hyrt bilplats?

40

(Endast ett alternativ får anges dvs det som anses vara det mest avgörande.)

1. slipper söka efter bilplats _____fråga 32
2. gångvägen mellan bilplatsen och bostaden blir annars alltför lång _____fråga 32
3. avgift ingår obligatoriskt i bostadshyran _____fråga 32
4. p-avgift för gatuparkering under dagtid _____fråga 32
5. Övrigt _____fråga 32

Beskriv

31. Den som inte hyrt bilplats

41

Av vilka skäl har Ni föredragit att inte hyra en bilplats?

(Endast ett alternativ får anges dvs det som anses vara det mest avgörande.)

1. finns ingen att hyra
2. för dyrt
3. besvärligt att parkera i ett garage
4. känner sig otrygg i ett garage
5. för lång gångväg
6. övrigt

Beskriv

32. Vilka p-bestämmelser gäller för bostadsgatan?

42

1. inga restriktioner under dygnet
2. tidsbegränsning, ej avgift under dagtid, fritt nattetid
3. tidsbegränsning med avgift under dagtid, fritt nattetid
4. fritt dagtid, p-förbud nattetid
5. datumparkering
6. p-förbud hela dygnet
7. övrigt

Beskriv

33. Användes bilen igår?

43

1. Ja
2. Nej _____ fråga 35

34. Stod bilen någon gång parkerad vid bostaden under tiden kl 04-04?

44

1. Ja _____ tabell 1
2. Nej _____ fråga 44

35. Om 33:2

45

På vilken typ av bilplats stod bilen uppställd igår?

1. på den förhyrda bilplatsen _____ fråga 38
2. på bostadsgatan
3. på annan tomtmark avsedd för parkering
4. på tomtmark inte direkt avsedd för parkering
5. på allmän p-plats (ej kantsten)
6. vid kantsten
7. Övrigt

Beskriv

36. Om 35:3-7

46

Vilka p-bestämmelser gäller för denna typ?

1. inga restriktioner
2. tidsbegränsning, ej avgift under dagtid, fritt nattetid
3. tidsbegränsning med avgift under dagtid, fritt nattetid
4. fritt dagtid, p-förbud nattetid
5. datumparkering
6. Övrigt

Beskriv

37. Hur lång tid tar det ungefär att gå mellan den utnyttjade bilplatsen och bostaden?

47-48

Antal minuter

38. När användes bilen senast?

49

1. i förrgård _____ fråga 44
2. för högst en vecka sedan _____ fråga 44
3. för mer än en vecka sedan _____ fråga 44

39. Om tabell 1 använts och förvärvsarbetande finns i hushållet

50

Gick någon eller några av bilresorna enligt tabell 1 till arbetet?

1. Ja
2. Nej _____ fråga 44

40. Om 39:1

51

På vilken typ av parkeringsplats stod bilen parkerad före den första av dessa resor?

Nr enligt tabell 1

41. Användes bilen i arbetet igår?

52

1. Ja
2. Nej _____ fråga 43

42. Varför använde Ni bilen i arbetet igår?

53

1. besökte annan arbetsplats inom staden
2. " " " utanför staden
3. uträttade ärenden för arbetet inom staden
4. " " " " utanför staden
5. Övrigt

Beskriv

43. Varför använde Ni bilen för resan till arbetet igår?

54

1. bekvämt
2. kollektiv förbindelse saknas
3. tidsbegränsad eller inte alls tillåten parkering under dagtid på bostadsgatan
4. behövde den i tjänsten
5. Övrigt

Beskriv

44. Om förvärvsarbetande finns i hushållet

55

Var ligger arbetsplatsen?

Stadsdel nr

45. Var det någon som besökte hushållet igår?

56

1. Ja

2. Nej _____ fråga 48

46. Om 45:1

57-65

Kom den besökande i bil och körde själv?

(57)(58)(59)(60)(61)(62)(63)(64)(65)

Besök	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ja	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nej	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Vet inte	3	3	3	3	3	3	3	3	3

tabell 2

Om "ja" för något besök, gå till tabell 2.

47. Varifrån kom den besökande?

66

Stadsdel nr

Slut på intervjun för den som bor vid bostadsgata med p-förbud.

48. Hur tycker Ni kantstensparkeringen påverkar miljön på "Er gata"

67

1. ger liv åt gatubilden

2. ser trist ut

3. likgiltigt om den finns eller inte

Anm.

68

49. Upplever Ni kantstensparkeringen som farlig ur trafiksäkerhetssynpunkt?

1. Ja
2. Nej
3. Vet inte

Anm.

69

50. Till hushåll med bil och utan förhyrd bilplats.

Om man tog bort kantstensparkeringen skulle Ni som bilist förmodligen få betydligt längre avstånd mellan bilplats och bostad än idag (bilarna skulle samlas på ett gemensamt område). Skulle det vara värt detta?

1. Ja
2. Nej
3. Vet inte

70

51. Till hushåll med bil och utan förhyrd bilplats.

För att ta bort kantstensparkeringen måste man som nämnts samla bilarna på en annan plats t ex på ett gemensamt markområde eller i ett p-hus. Det kommer naturligtvis att kosta en del pengar att göra i ordning en sådan plats, pengar som i sista hand kommer att tas ut av bilägarna i form av en bilplatsavgift.

Skulle Ni tycka det vara värt att betala något för att bli av med kantstensparkeringen?

1. Ja
2. Nej
3. Vet inte

TABELL 1

1-7

Stad

Fastighet nr vid

Typ av fastighet

Intervju nr

Vi skulle nu vilja fråga Er om hur bilen användes igår och var den stod parkerad vid bostaden?

8

Tabellen ifylls för bil nr

Förfl	Avgång från bostad				Ankomst till bostad				
	Nr	Tidp	p- typ ^x	Om p- typ 2-6 p- best ^{xx}	Gångavst bpl-bost Min	Tidp	p- typ ^x	Om p- typ 2-6 p- best ^{xx}	Gångavst bpl-bost Min
9-25	9	10-13	14	15	16-17	18-21	22	23	24-25
1-25									
"									
"									
"									
"									
"									
"									
"									
"									

x

1. Den förhyrda bilplatsen
2. Annan tomtmark avsedd för parkering
3. Tomtmark inte direkt avsedd för parkering
4. Bostadsgatan
5. Annan kantsten
6. Annan allmän p-plats
7. Övrigt

Beskriv

.....

xx

1. Inga restriktioner för ett dygn
2. Tidsbegränsning, ej avgift under dagtid, fritt nattetid
3. Tidsbegränsning med avgift under dagtid, fritt nattetid
4. Fritt dagtid, p-förbud nattetid
5. P-förbud hela dygnet
6. Datumparkering
7. Övrigt

Beskriv

.....

FORTSÄTT PÅ FRÅGA 39

1-7

TABELL 2

Stad

Fastighet nr vid

Typ av fastighet

Intervju nr

Vi skulle nu vilja veta när Er/a besökande i bil kom igår och var bilen/arna parkerades!

Förfl	Avgång från bostad				Ankomst till bostad				
	Nr	Tidp	p- typ ^x	Om p- typ 1-7 p- best ^{xx}	Gångavst bpl-bost Min	Tidp	p- typ ^x	Om p- typ 1-7 p- best ^{xx}	Gångavst bpl-bost Min
8-24	8	9-12	13	14	15-16	17-20	21	22	23-24
1-24									

x

1. P-plats för besökande, avsedd för husets gäster
2. Tomtmark hörande till huset
3. Annan tomtmark
4. Bostadsgatan
5. Annan kantsten
6. Annan allmän p-plats
7. Övrigt

Beskriv

.....

xx

1. Inga restriktioner för ett dygn
2. Tidsbegränsning, ej avgift under dagtid, fritt nattetid
3. Tidsbegränsning med avgift under dagtid, fritt nattetid
4. Fritt dagtid, p-förbud nattetid
5. P-förbud hela dygnet
6. Datumparkering
7. Övrigt

Beskriv

.....

FORTSÄTT PÅ FRÅGA 47

BILAGA 3. Intervjuformulär för anställda.
Parkeringsfrågan i saneringssammanhang

Anställd

Stad

Fastighet nr vid

Typ av fastighet

Intervju nr

Mättdag

Intervjudag kl

Intervjuare

- 8 1. Är den intervjuade man eller kvinna?
1. man
2. kvinna
-
- 9 2. Var bor Ni?
Stadsdel nr
-
- 10 3. Har Ert hushåll för tillfället daglig tillgång till bil?
1. Ja
2. Nej ____ slut på intervjun
-
- 11 4. Har arbetsplatsen en egen parkeringsplats?
1. Ja
2. Nej
-
- 12 5. Brökar Ni själv köra bil till arbetet?
1. Ja
2. Nej ____ fråga 12
-
- 13 6. Hyr Ni bilplats vid arbetet?
1. Ja
2. Nej ____ fråga 11
-
- 14 7. Om 6:1
Hur stor är avgiften?
1. 0-20 kr per månad
2. 21-40 " " "
3. 41-60 " " "
4. 61-80 " " "
5. 81-100 " " "
6. 101 kr eller mera per månad

8. Får Ni utnyttja vilken som helst av bilplatserna i p-anläggningen?

15

1. Ja
2. Nej

9. Vem har Ni hyrt bilplats av?

16

1. arbetsgivaren
2. annan ägare av p-anläggning.
3. i andra hand
4. övrigt

Beskriv

10. Varför har Ni hyrt bilplats?

(endast ett alternativ får anges dvs det som anses vara det mest avgörande)

17

1. slipper söka efter bilplats
2. alltid nära till bilen
3. p-avgift för gatuparkering
4. gångvägen mellan bilplatsen och arbetsplatsen blir annars alltför lång
5. övrigt

Beskriv

11. Av vilka skäl har Ni föredragit att inte hyra en bilplats?

(endast ett alternativ får anges dvs det som anses vara det mest avgörande)

18

1. har tillgång till tomtparkering utan avgift
2. finns ingen att hyra
3. för dyrt
4. besvärligt att parkera i ett garage
5. känner sig otrygg i ett garage
6. för lång gångväg
7. övrigt

Beskriv

- 19 12. Körde Ni själv bil till arbetet igår?
1. Ja ____ tabell 3
 2. Nej ____ slut på intervjun
-
- 20 13. Användes bilen i arbetet igår?
1. Ja
 2. Nej ____ fråga 15
-
- 21 14. Varför använde Ni bilen i arbetet igår?
1. besökte annan arbetsplats inom staden
 2. " " " utanför staden
 3. utträttade ärenden för arbetet inom staden
 4. " " " " utanför staden
 5. Övrigt
- Beskriv
-
- 22 15. Varför använde Ni bilen för resan till arbetet igår?
1. bekvämt
 2. kollektiv förbindelse saknas
 3. tidsbegränsad eller inte alls tillåten parkering under dagtid på bostadsgatan
 4. behövde den i tjänsten
 5. Övrigt
- Beskriv

1-7

TABELL 3

Stad

Fastighet nr vid

Typ av fastighet

Intervju nr

Vi skulle nu vilja fråga Er om hur Ni använde bilen igår och var Ni parkerade vid arbetsplatsen?

Tabellen ifylls för bil nr

Förfl	Ankomst till arbetsplatsen				Avgång från arbetsplatsen				
	Nr	Tidp	p-typ ^x	Om p-typ 2-6 p-best ^{xx}	Gångavst bpl-arb Min	Tidp	p-typ ^x	Om p-typ 2-6 p-best ^{xx}	Gångavst bpl-arb Min
8-24	8	9-12	13	14	15-16	17-20	21	22	23-24
1-24									

x

1. P-plats tillhörig arbetsplatsen
2. Annan förhyrd bilplats
3. Annan tomtmark avsedd för parkering
4. Allmän p-plats (ej kantsten)
5. Kantsten
6. Övrigt

Beskriv

.....

xx

1. Inga restriktioner för ett dygn
2. Tidsbegränsning, ej avgift under dagtid, fritt nattetid
3. Tidsbegränsning med avgift under dagtid, fritt nattetid
4. Fritt dagtid, p-förbud nattetid
5. P-förbud hela dygnet
6. Datumparkering
7. Övrigt

Beskriv

.....

BILAGA 4. Kommunenkät nr 1.

Till Byggnadsnämnden

Inom K-Konsult pågår för närvarande ett forskningsprojekt "Parkeringsfrågan i saneringssammanhang" finansierat av Statens Råd för Byggnadsforskning.

I projektet skall studeras bl.a frågan om de inre stadsdelarna behöver särskilda parkeringsnormer och hur parkeringsfrågan kan lösas tekniskt och ekonomiskt.

Projektet omfattar i första etappen en kartläggning av nuvarande parkeringsförhållanden. Vi skulle i denna del vilja ställa några frågor till byggnadsnämnden, som vi hoppas kan besvaras så snart som möjligt och senast den 1 mars. Vi tackar på förhand för Eder medverkan.

Fråga 1

När man skall ersätta eller modernisera ett gammalt hus i innerstaden, kan det ibland vara svårt att till det "nya" huset skapa utrymme åt det antal bilplatser som erfordras enligt parkeringsnormen (betecknas p-normen i forts.). I sådana fall kan BN enligt paragraf 53 i byggnadsstadgan ge dispens från skyldigheten att följa p-normen och huset kan uppföras. Men även det motsatta kan naturligtvis inträffa, nämligen att huset inte får byggas på grund av att man inte kan uppfylla kraven enligt p-normen.

Vi skulle för tidsperioden 1960 och framåt vilja veta dels hur många dispenser som BN medgivit från p-normen dels hur många påtänkta projekt (ny- eller ombyggnad) som inte kunnat genomföras på grund av

att kraven enligt p-normen inte kunnat tillgodoses. I båda fallen vill vi för varje projekt veta dess storlek (vy), dess ändamål (t.ex bostads-, affärs-, kontorshus), antalet erforderliga bilplatser enligt p-normen samt medgivna avvikelser därifrån.

Fråga 2

Hur parkeringsanläggningarna utnyttjas i sanerade bostadshus är oklart. I en del fall är det uppenbart att beläggningen är låg och att delar av anläggningen i stället används till förråd eller arbetslokaler. I andra fall får man automatiskt en hög kostnadsbeläggning genom att bilplatsavgiften ingår obligatoriskt i bostadshyran.

Vi skulle vilja ta del av BN:s erfarenheter i denna fråga och i de fall BN har tillgång till mer exakta uppgifter vill vi veta hur stor beläggningen är för närvarande och hur den varit i ovannämnda anläggningar, byggda 1960 eller senare. Uppgifterna bör redovisas per fastighet och skall gälla såväl p-anläggningar för en fastighet som anläggningar gemensamma för flera fastigheter. Vi skulle också vilja veta i hur många fall bilplatsavgifter ingår obligatoriskt i bostadshyran.

Fråga 3

Ett sätt att undvika alltför många outhyrda bilplatser är att utbygga en parkeringsanläggning i etapper allteftersom behovet uppstår. Man kan tänka sig antingen att bygga ut hela anläggningen direkt för hela det framtida beräknade behovet men till en början utforma en del av anläggningen för annat ändamål än parkering eller att helt enkelt planera anläggningen så att det är möjligt att bygga ut den i etapper.

Vi skulle vilja ha en beskrivning av de fall en medveten etapputbyggnad av p-anläggningar har förekommit i samband med sanering. Vilken typ av lösning enligt ovan som utnyttjats, för vilka andra ändamål än parkering anläggningen har utnyttjats i förekommande fall, anläggningens totala och etappvisa behov av bilplatser, hur en etapputbyggnad av anläggningen har planerats att ske ur byggnadsteknisk synvinkel och om möjligt hur stora kostnaderna är för projektet.

Fråga 4

I de fall det inte finns utrymme eller av annat skäl inte är lämpligt att anordna bilplatser i ett nytt hus kan dessa ibland förläggas utanför fastigheten t.ex i en parkeringsanläggning som är gemensam för flera fastigheter. För sådana lösningar krävs tillstånd av BN och vi skulle vilja fråga i hur många fall man för fastigheter i "innerstaden" utnyttjat eller planerar att utnyttja denna möjlighet.

För varje fall där så är möjligt skulle vi vilja ha en beskrivning av hur det är organiserat och hur det fungerar. Vidare vill vi veta hur många bilplatser det gäller, startåret, antalet inblandade fastigheter, dessas ålder samt gångavståndet mellan bilplats och fastigheten (-erna).

Fråga 5

I äldre hus finns ofta ingen parkeringsplats alls utan bilarna får parkera på gatan. Detta är otillfredsställande ur vissa synpunkter t.ex. med hänsyn till miljö och trafiksäkerhet.

Vi skulle därför vilja veta om det har förekommit eller om det planeras byggande av särskilda parkeringsplatser till äldre hus. I så fall vill vi ha reda på hur stor p-platsen är, typ av p-plats, (markpark., garage, p-hus) om p-platsen ligger inom fastigheten eller är gemensam för flera fastigheter, hur hög bilplatsavgiften är samt vilken beläggning platsen har eller beräknas få.

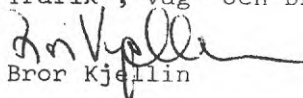
Om BN har flera synpunkter på parkeringsfrågor i samband med sanering än som framkommer i svaren på ovan nämnda frågor, skulle vi naturligtvis vara mycket intresserade att få ta del av dessa.

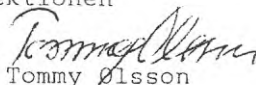
För att underlätta och systematisera besvarandet av frågorna har upprättats några tabeller (nr 1-5) som vi hoppas att Ni utnyttjar. Vi hoppas att Ni har överseende med att Ni i en del fall kanske får uppge samma uppgift ett par gånger.

Vi är medvetna om att många av frågorna är svåra att besvara skriftligen. Om byggnadsnämnden skulle finna det lämpligare med muntliga svar är K-Konsult villiga att genom närmaste lokalkontor ordna med en personlig intervju. Kontakt i detta fall bör ske via centralkontoret där civ.ingenjör Bror Kjellin eller civ.ingenjör Tommy Olsson kan förmedla sådan kontakt och svara på andra frågor genom telefon 08/24 56 20.

Med vänlig hälsning

K-KONSULT
Trafik-, väg- och brosektionen


Bror Kjellin


Tommy Olsson

Svar kan sändas under adress:

K-Konsult, trafik-, väg- och brosektionen
Fack, 103 10 STOCKHOLM 2

Tabell 1

(Berör fråga 1 enligt PM)

Kommun

Vilka fastigheter har BN medgivit dispens från p-normen fr.o.m 1960

Fastig- hets- beteck- ning	Läge		Bygg- ny- eller ombygg- nad	Total vånings- yta i m ²	Ändamål med fastigheten (t ex bostads-, affärs-, kon- torshus)	Antalet bilplat- ser enl. p-normen	Medgivna avvikelser från p- normen	Motiv för dispens
	cent- rum x	övriga inner- staden x						

x Med "centrum" och "innerstaden" avses den i kommunen gängse uppfattningen om avgränsningen av dessa områden. Vi skulle vara tackrädda om resp. områdesyta markerades på en karta över tätorten.

Tabell 3

(Berör frågorna 2-5 enligt PM)

Kommun

Uppgifter om p-anläggningar byggda 1960, eller senare och helt eller delvis avsedda för bostadshus i innerstaden.

Fastighetsbeteckning	Uppgifter om själva p-anläggningen							Uppgifter om den eller de fastigheter som betjänas av p-anläggningen. Fastighetsbeteckning	Byggnadsår	Fastighetsbeteckning	Totalt antal	Andamål med fastigheterna (-erna)
	Byggnadsår	Typ av p-anl.	Antal bilspl. för varande	Av-gift per bil-plats och månad	Ingår av-gift för ob-ligato-riskt i bostads-hyran	Vilka skall utnytt-jas an-lägg-ningen	Hur stor andel av bpl. hyrs ut till andra än de avsedda nyttjarna					
							Ja Nej					

1) T.ex. markpark, p-däck, p-hus, garage
 2) T.ex. bostads-, affärs-, kontorshus

Tabell 4

(Berör fråga 3 enligt PM)

Kommun

Hur har etappbyggnaden lösts av p-anläggningar som är avsedda helt eller delvis för bostadshus i innerstaden?

Fastighetsbeteckning	Det totala framtida behovet av bilplatser	Etappvist behov av bilplatser	Vilken lösning har valts för etappbyggnaden ¹⁾	Motiv för val av lösning	Om etappvis utbyggnad: hur är den tekniskt planerad	Om uthyrning till annat ändamål: till vilka ändamål och vilka ev. special arrangemang har måst göras vid bygandet	Hur stora kostnader har beräknats för anläggningen totalt och per etapp.

1) T.ex. etappvis utbyggnad eller uthyrning av del av p-anläggning för annat ändamål eller på något annat sätt.

Till Byggnadsnämnden
i

För ca två månader sedan skickade K-Konsult en skrivelse till BN angående ett forskningsprojekt "Parkeringsfrågan i saneringssammanhang", som bedrivs på anslag av Statens Råd för Byggnadsforskning. Vi ställde i skrivelsen några frågor som vi hoppades skulle besvaras före den 1 mars. Det har emellertid visat sig att många BN inte haft möjlighet att besvara frågorna på grund av den arbetsinsats som skulle krävas. Med hänsyn härtill vill vi nu återkomma med en ny skrivelse, i vilken vi har kraftigt minskat antalet uppgifter som vi velat ha direkt från BN. Vi hoppas att BN nu kan besvara frågorna utan att någon större arbetsinsats erfordras.

Fråga 1

När man skall ersätta eller modernisera ett gammalt hus i innerstaden, kan det ibland vara svårt att till det "nya" huset skapa utrymme åt det antal bilplatser som erfordras enligt parkeringsnormen (betecknas p-normen i forts). I sådana fall kan BN enligt paragraf 53 i byggnadsstadgan ge dispens från skyldigheten att följa p-normen och huset kan uppföras. Men även det motsatta kan naturligtvis inträffa, nämligen att huset inte får byggas på grund av att man inte kan uppfylla kraven enligt p-normen.

Vi skulle för tidsperioden 1960 och framåt vilja veta dels hur många dispenser som BN medgivit från p-normen dels hur många påtänkta projekt (ny- eller ombyggnad) som inte kunnat genomföras på grund av att kraven enligt p-normen inte kunnat tillgodoses. I båda fallen vill vi för varje projekt veta dess ändamål (t ex bostads-, affärs-, kontorshus), antalet erforderliga bilplatser enligt p-normen samt medgivna avvikelser därifrån.

Fråga 2

I de fall det inte finns utrymme eller av annat skäl inte är lämpligt att anordna bilplatser i ett nytt hus kan dessa ibland förläggas utanför fastigheten. Vanligt är att fastighetsägaren kan av kommunen friköpa sig från skyldigheten att iordningsställa bilplatser på tomtmarken men det kan också förekomma att kommunen ger tillstånd till att fastighetsägaren får utnyttja en annan fastighetsägares p-anläggning eller till att två eller flera fastighetsägare gemensamt ordnar en parkeringsanläggning.

Vi skulle vilja veta hur många gånger resp lösning utnyttjas för fastigheter i innerstaden. För varje fall där så är möjligt skulle vi vilja veta hur många bilplatser det gäller och ändamålet med fastigheten (bostads-, affärs-, kontorshus).

Om det är enklast för BN att enbart skicka kopior på ingångna avtal mellan kommunen och fastighetsägaren(-arna) har vi ingenting emot det.

Fråga 3

I äldre hus finns ofta ingen parkeringsplats alls utan bilarna får parkera på gatan. Detta är otillfredsställande ur vissa synpunkter t ex med hänsyn till miljö och trafiksäkerhet.

Vi skulle därför vilja veta om det har förekommit eller om det planeras byggande av särskilda parkeringsplatser till äldre hus. I så fall vill vi ha reda på hur stor p-platsen är och typ av p-plats, (markpark, garage, p-hus).

Fråga 4

Vilka behovstal - bilplatser per 1 000 m² våningsyta-går BN efter vid nybyggnad i innerstaden för följande lokalkategorier: bostäder, industri och hantverk, skolor, kontor, butiker, hotell, restauranger och samlingslokaler. Vilken planperiod avser behovstalen och vilken biltäthet förväntas i slutet av denna planperiod?

R30: 1974

**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag E 772 från
Statens råd för byggnadsforskning till K-Konsult, Stockholm.**

**Distribution: Svensk Byggtjänst, Box 1403, 111 84 Stockholm
Grupp: samhällsplanering**

Pris: 23 kronor + moms