



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

R30:1976

**Effekter av parkerings-
avgifter**

**Mätningar och resultat från
Landskrona och Kalmar**

Bror Kjellin

Byggforskningen

Rapport R30:1976

EFFEKTER AV PARKERINGSavgifter

Mätningar och resultat från Landskrona och Kalmar

Bror Kjellin

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
740623-0 från Statens råd för byggnadsforskning
till K-Konsult, Stockholm

Statens råd för byggnadsforskning
ISBN 91-540-2595-8
LiberTryck Stockholm 1976

<u>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</u>		<u>Sid</u>
1	INLEDNING	4
2	FORSKNINGSUPPDRAGET, ARBETSPROGRAM	5
3	UNDERSÖKNINGSORT, LANDSKRONA	6
3.1	Allmänt	6
3.2	Undersökningens uppläggning	6
3.3	Bearbetning	7
3.3.1	Beskrivning av undersökningsområdet	7
3.3.2	Beskrivning av p-platserna	7
3.4	Analys	9
3.4.1	Datasystem	9
3.4.2	Totala parkeringen	14
3.4.3	Redovisningsmetoder	14
3.4.4	Grupp 1	17
3.4.5	Grupp 2	36
3.4.6	Grupp 3	43
3.4.7	Grupp 4	50
3.4.8	Grupp 5	50
3.4.9	Grupp 6	53
3.4.10	Sammanfattning av långtidsplatser	88
3.4.11	Sammanställning av analysen	88
4	UNDERSÖKNINGSORT, KALMAR	89
4.1	1972 års räkning	89
4.2	1975 års räkning	89
4.3	Bearbetning	90
4.3.1	Biltäthet	90
4.3.2	Beskrivning av undersökningsområdet	90
4.3.3	Beskrivning av p-platserna	91
4.3.4	Parkeringsssystem	92
4.4	Val av p-platser för analys	93
4.5	Analys	100
4.5.1	Allmänt	100
4.5.2	Grupp 1	102
4.5.3	Grupp 2	111
4.5.4	Grupp 3	132
4.5.5	Grupp 4	137
4.5.6	Grupp 5	139
4.5.7	Sammanställning av analysen	141
5	SLUTDISKUSSION	142
Bilaga 1	Projektbeskrivning för parkerings- utredning	143
Bilaga 2	Instruktion för parkeringsunder- sökning i Landskrona den 24 och 25 maj 1975	145
Bilaga 3	Blanketter	154
	SAMMANFATTNING	162

1 INLEDNING

I det utredningsarbete som för närvarande pågår under samlingsnamnet "Stadens trafiknät" och som bedrivs gemensamt av planverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket ingår ett avsnitt som behandlar parkeringsfrågorna. Arbetsgruppen, som leder "Stadens trafiknät" uppdrog åt K-Konsult att inventera gjorda undersökningar och utredningar rörande parkeringspolitiska problem.

I den enkät som utsändes till cirka 100 olika myndigheter och institutioner ställdes bl a frågan om vederbörande medverkat i eller utfört studier av hur ändringar i parkeringssituationen (avgifter, tidssättningar, lokalisering) påverkar parkerings- och resvanorna. Vidare frågade man kommunerna om de hade planer på ändringar av parkeringsbestämmelser som skulle kunna användas vid sådana studier. Resultatet av enkäten var synnerligen magert. Endast i några få fall kunde man redovisa utförda studier och ingen av dessa torde kunna läggas som underlag för några generella slutsatser.

Frågan om förändringar av parkeringsbestämmelserna gav det svaret att ett fåtal sådana fall förelåg. I samarbete med arbetsgruppen utarbetades därför ett preliminärt program för ett forskningsuppdrag rörande effekter av parkeringsavgifter och efter diskussioner mellan arbetsgruppen och Statens Råd för byggnadsforskning utarbetades ett slutligt program.

Den slutliga projektbeskrivningen (bilaga 1) godkändes i februari månad 1975 och innehöll fyra olika delprojekt - i Landskrona, Kalmar, Västerås och Örebro. BFR beviljade medel den 25 mars 1975 och utredningen påbörjades i maj.

Programmet innehöll studier av effekter på dels införande av avgifter för parkering (Landskrona), dels utökad avgiftsbeläggning (Kalmar), dels ändring av tidssättning och samtidig avgiftshöjning (Västerås) och slutligen dels minskning av avgiften för långtids-parkering (Örebro).

Sedan förstudierna i Landskrona genomförts under maj-juni visade det sig att det insamlade materialet var av betydligt större omfattning än beräknat. För att kunna genomföra Landskrona- och Kalmarundersökningarna fullständigt beslöts i samråd med BFR att studierna i Västerås och Örebro skulle uppskjutas och utgå ur det nu pågående uppdraget.

3 UNDERSÖKNINGSORT LANDSKRONA

3.1 Allmänt

I den tidigare omnämnda kommunenkäten redovisade Landskrona kommun planer på att avgiftsbelägga parkeringen i centrum. Ärendet var vid denna tidpunkt - sommaren 1974 - föremål för kommunal behandling och man planerade ett genomförande under början av 1975.

I skrivelsen till Tekniska kommittén redovisar gatukontoret vilka lagar som reglerar parkeringsavgifter och kommunal trafikövervakning och framlägger ett förslag till zonindelning av parkeringen i fem zoner. Man föreslår att själva centrum, hamnen och gamla staden avgiftsbeläggas.

I skrivelsen redovisas också trafikvaktsorganisationen, den tekniska utrustning som behövs samt det ekonomiska utfallet av systemet. Kommunfullmäktige beslöt med anledning av förslaget att centrumområdet skulle avgiftsbeläggas.

3.2 Undersökningens uppläggning

I samråd med gatukontoret beslöts att en förstudie skulle genomföras i maj 1975 omedelbart före monteringen av mätarna och en efterstudie i oktober. Ur belastningssynpunkt torde dessa tillfällen vara direkt jämförbara. Tidsskillnaden innebär att någon hänsyn till förändring i biltäthet inte behöver tagas. Den korta tiden från avgiftens införande till efterstudien innebär emellertid att invånarna troligen inte helt anpassat och vant sig med avgiftserläggande.

Undersökningen planerades och genomfördes på följande sätt: (Se även instruktion för parkeringsundersökning bilaga 2.)

Samtliga p-platser inom undersökningsområdet som var upplåtna för allmänheten undersöktes. För varje plats eller kantstenssträcka antecknades fordonets hela registreringsnummer. För vissa platser skedde detta genom att räknepersonal passerade platsen med jämna mellanrum (30 min resp 15 min) och för vissa platser noterades den verkliga in- och utpasseringstiden. På ett par långtidsplatser intervjuades föraren om sitt ärende.

Alla noteringar skedde på speciellt för ändamålet tillverkade blanketter (bilaga 3).

På samtliga p-platser markerades som laglig all parkering inom markerade rutor och som olaglig övrig parkering.

Räknepersonalen utgjordes av elever från gymnasieskolan i Landskrona.

Väderleken de fyra mätdagarna var:

- 24 maj Växlande molnighet, enstaka regnskurar, 10-12 °C.
- 25 maj Uppehållsväder, tidvis klart med solsken, cirka 12 °C.
- 17 oktober Mulet och blåsigt, uppehållsväder, cirka 7 °C.
- 18 oktober Mulet och blåsigt, uppehållsväder, cirka 9 °C.

3.3 Bearbetning

3.3.1 Beskrivning av undersökningsområdet

Parkeringsförhållandena i centrum före avgiftsinförandet karaktäriseras av olika tidsregleringar huvudsakligen 1/2 timmes parkering som dock övervakades mycket sporadiskt. Det finns inom undersökningsområdet 179 uppställningsplatser vid kantsten och ytterligare 774 på iordningställda parkeringsytor. På ritning 1-2 och i tabell 1 har redovisats p-platsernas nummer, läge, bestämmelse och antal.

Efter uppsättning av mätarna har antalet ökat till totalt 1 014 platser varav hela ökningen ligger på kantstensparkeringen som nu uppgår till 240 st, samtliga med avgifter (en ökning med 61).

Avgiftsbeläggningen berörde endast korttidsplatserna och avgiften sattes till 1 kr/tim.

Undersökningsområdet består i sin västra del huvudsakligen av industri- och kontorsytor medan den östra delen är butikscentrum i Landskrona. Över hela området förekommer bostäder.

3.3.2 Beskrivning av p-platserna (se ritn 1 och 2)

1. Slottsgatan (västra delen) och Parkgatan (norra delen)

Kantstensparkering på en sida.

2. Parkgatan (södra delen)

Gata med parkeringsförbud vid båda mättillfällena. Södra delen av gatan avstängd på grund av byggnadsverksamhet.

3. Drottninggatan (västra delen)

Anordnad vinkel- och längsparkering vid park.

4. Slottsgatan (östra delen)

Längsuppställning invid större p-plats.

5. Kungsgatan

Dubbelsidig längsuppställning.

6. Selma Lagerlöfs väg

Enkelsidig längsuppställning.

7. Norra Långgatan (västra delen)

Enkelsidig längsuppställning.

Platserna 1-7 är belägna i område med blandad bebyggelse - huvudsakligen småindustri och bostäder.

9. Storgatan

Enkelsidig längsuppställning i butiksområde. Gatan tillfartsgata till centrum.

10. Drottninggatan (östra delen)

Enkelsidig längsuppställning invid Tempo och dess p-plats. Vid förstudien parkeringsförbud.

11. Järnvägsgatan

Central p-plats - enkelsidig längsuppställning.

12. Nygatan

Enkelsidig längsuppställning - vid förstudien parkeringsförbud. Mycket central plats.

13. N Långgatan (östra delen)

Enkelsidig längsuppställning på butiksgata.

14. Rådhusgatan, del av Norra Långgatan

Enkelsidig längsuppställning på butiksgator.

30. Rådhusstorget

Anordnad p-plats på torg i direkt anslutning till butiksområdet.

20, 21. Kasernplanen

Två stora p-platser i periferin av centrum med gångavstånd cirka 200 m till butiker och kontor.

40, 42. Tempo

P-plats för kunder till varuhuset. Inga andra bestämmelser och ingen övervakning.

45. Jäntan

Gammal skolgård - av kommunen anordnad gratis långtidsparkering.

50. Domus och
51. Epa

P-Plats för respektive varuhus reserverade för kunder.
Ingen övervakning.

3.4 Analys

3.4.1 Datasystem

Vid analysen har datateknik använts i den första bearbetningsomgången. Som tidigare redovisats användes två olika observationsmetoder - antingen har parkeringsområdet in- och utfarter bevakats och fordonens inrespektive utpassering noterats - eller också har varje uppställningsplats inventerats med jämna mellanrum.

Räknetoden med noteringar vid in- och utpassage resulterade i 25 681 noteringar och ur detta material har 10 109 parkeringstillfällen kunnat utläsas, vilket innebär att ungefär 80 % av noteringarna gått att para ihop. Resterande 20 % faller på fordon som funnits inom området vid observationstidens början respektive slut eller på felaktiga och oläsliga noteringar.

Räknetoden att med jämna tidsmellanrum passera samma uppställningsplats resulterade i 10 110 observationer och av dessa har 5 626 parkeringstillfällen kunnat utläsas.

Manuskripten från undersökningen stansades på hålkort och bearbetades i två tabelltyper.

Tabell "Beläggning i antal bilar per plats och tidpunkt" (ex sid 10) redovisar för varje parkeringsområde maximalt antal parkerade fordon timme för timme från klockan 08-19 varje observationsdag, dels i absoluta tal, dels i procentuell beläggning.

Tabell "Uppställningstidens längd efter ankomsttid" redovisar dag för dag antalet parkeringar fördelade efter ankomsttid och uppställningstid. Definitionsmässigt har för fordon observerade genom inventering ankomsttiden satts till 15 min före första och avgångstiden till 14 min efter sista inventeringstidpunkten som fordonet observerats.

För område 20 och 21 noterades även ärendetypen och för dessa områden redovisas även uppställningstiden för varje ärendetyp relaterad till ankomsttiden.

För att på långtidsparkeringen kunna urskilja fordon som väntade på eller sökte uppställningsplats har vid bearbetningen alla fordon med en uppehållstid på p-platsen av 9 minuter och mindre separerats.

Exempel på tabellutskrift

K - K O N S U L T

TRAFIK
760108

LANDSKRONA

BELÄGGNING I ANTAL BILAR PER PLATS OCH TIDPUNKT DAG 1

PLATS	ANT	ANTAL PARKERADE BILAR											
		NR	P.PL	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700
21	214	16	23	24	23	27	29	33	30	21	20	15	7
45	149	44	67	76	80	83	93	103	104	127	127	96	43
SUMMA	363	60	90	100	103	110	122	136	134	148	147	111	50

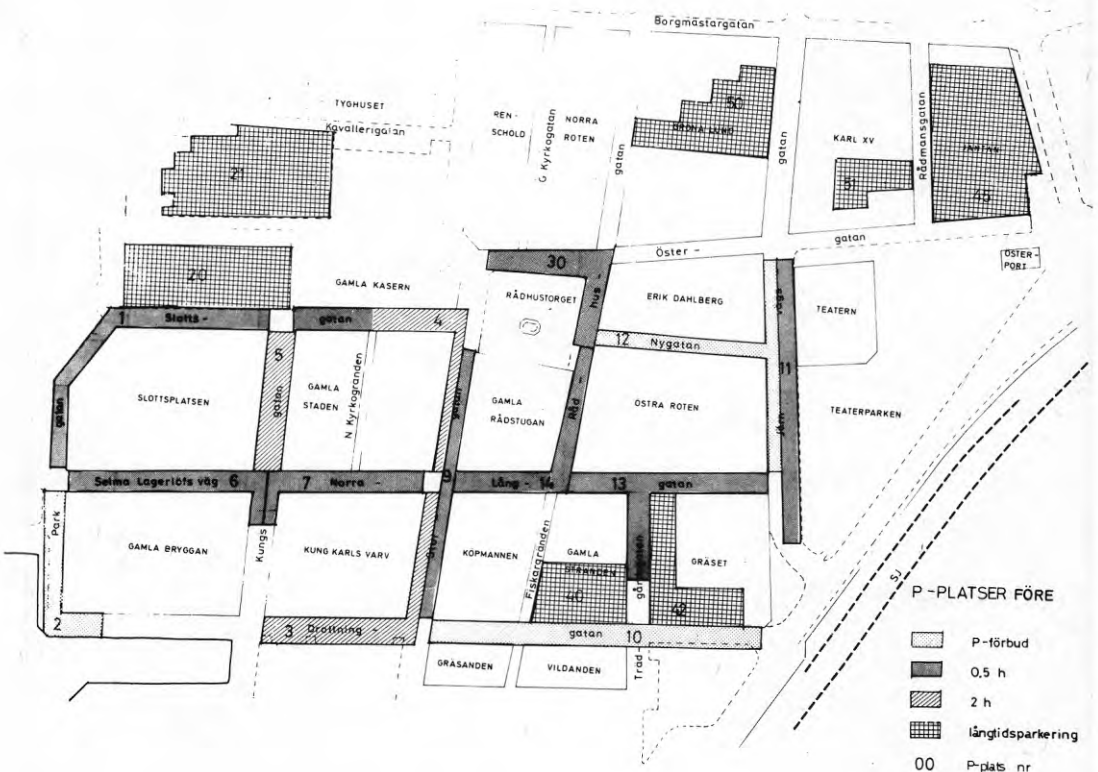
K - K O N S U L T

TRAFIK
760108






LANDSKRONA

BELÄGGNING I PROCENT PER PLATS OCH TIDPUNKT DAG 1

PLATS	ANT	PROCENTUELL BELÄGGNING											
		NR	P.PL	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700
21	214	7	11	11	11	13	14	15	14	10	9	7	3
45	149	30	45	51	54	56	62	69	70	85	85	64	29
SUMMA	363	17	25	28	28	30	34	37	37	41	40	31	14



P-PLATSER FÖRE

-  P-förbud
-  0,5 h
-  2 h
-  långtidsparkering
-  P-plats nr

RITN. NR 1



Tabell 1

Förteckning över p-platser, Landskrona

Nr	Plats	Antal		Bestämmelse	
		Före	Efter	Före	Efter
1	Slottsg/Parkg	14	14	1/2 h	2 h A
2	Parkgatan, söder	∅	∅	∅	∅
3	Drottninggatan, väster	30	41	2 h	2 h A
4	Slottsgatan, öster	13	18	1/2 + 2 h	1/2 h A
5	Kungsgatan	7	18	2 h	2 h A
6	Selma Lagerlöfs v	17	18	1/2 h	2 h A
7	Norra Långg, väster	14	14	1/2 h	1/2 h A
9	Storgatan	12	12	1/2 h	1/2 h A
10	Drottningg, öster	∅	13	∅	2 h A
11	Järnvägsgatan	18	26	1/2 h	1/2 h A
12	Nygatan	∅	8	∅	1/2 h A
13	N Långg, öster	23	23	1/2 h	1/2 h A
14	Rådhusgatan	16	16	1/2 h	1/2 h A
30	Rådhusstorget	15	19	1/2 h	1/2 h A
20	Kasernplanen, söder	133	133	långtid	långtid
21	" , norr	214	214	"	"
40	Tempo, väster	95	95	"	"
42	" , öster	55	55	"	"
45	Jäntan	149	149	"	"
50	Domus	86	86	"	"
51	Epa	42	42	"	"
	Summa	953	1 014		
	Med avgifter		240		

Vid beräkningen av maximala beläggningen har dessa fordon borträknats. Vid vissa platser - framför allt vid varuhusen - utgjorde de en betydande andel.

3.4.2 Totala parkeringen

Den första frågan som måste undersökas är om räkningarna är jämförbara. Av sammanställningen i tabell 2 framgår att om de extrema korttidsparkerarna (< 10 min) borträknas uppgår antalet parkerare de olika dagarna till:

dag 1	3 416			
dag 3	3 568	ökning med 152	=	4,4 %
dag 2	2 776			
dag 4	2 390	minskning med 386	=	13,9 %

Detta innebär för vardagarna ingen större förändring medan avgiftsbeläggningen synes ha medfört en total dämpning av parkeringen på lördagar.

Som framgår av tabellen uppträder denna minskning helt i de grupper som parkerat mindre än 90 min. Förändringen sker både på korttidsplatserna och på den fria långtidsparkeringen. Tydligt har resvanorna på lördagarna ändrats och detta kommer att visa sig även vid studierna av de enskilda p-platserna.

3.4.3 Redovisningsmetoder

I den fortsatta analysen har för varje plats framtids och redovisats dels diagram utvisande den procentuella beläggningen de olika mät dagarna, dels datautskriften för uppställningstidens längd redovisad efter ankomsttid. Dessa datautskriften har samlats platsvis med vardagarna till vänster och lördagarna till höger på varje redovisningsblad.

För långtidsplatserna har också upprättats tidsprofiler utvisande antalet bilar vid olika uppställningstider.

För platserna 20 och 21 har dessutom redovisats ärendefördelningen.

Tabell 2

Sammanställning av uppställningstidernas fördelning

Uppställningstid i min	Dag 1			Dag 3			Dag 2			Dag 4		
	1 ^x	2 ^x	S:a	1 ^x	2 ^x	S:a	1 ^x	2 ^x	S:a	1 ^x	2 ^x	S:a
0- 9		343	343		512	512		311	311		321	321
0 ^{xx} - 29	939	759	1698	861	822	1683	609	728	1337	499	738	1237
30-59	188	582	770	144	735	879	141	654	795	93	550	643
60- 89	81	190	271	38	283	321	45	247	292	13	242	255
90-119	42	109	151	24	142	166	52	102	154	15	82	97
120-149	28	38	66	13	48	61	15	39	54	3	62	65
150-179	23	26	49	3	47	50	9	18	27	3	27	30
180-209	15	36	51	4	38	42	6	17	23	2	15	17
210-239	9	36	45	1	40	41	13	12	25		15	15
240-269	6	28	34		50	50	8	12	20		9	9
270-299	6	23	29		25	25	4	11	15		7	7
300-329	4	18	22		20	20	8	5	13		5	5
330-359	3	11	14		17	17	1	4	5		5	5
360-389	3	2	5		15	15	2	3	5		2	2
390-419	3	7	10		6	6					3	3
420-449		7	7		5	5						
450-479	3	8	11		13	13	11		11			
480-509	1	10	11		15	15						
510-539	2	17	19		19	19						
540-569		12	12		21	21						
570-599	4	137	141		119	119						
Summa	1360	2399	3759	1088	2992	4080	924	2163	3087	628	2083	2711
Summa exkl 0-9 min	1360	2056	2416	1088	2480	3568	924	1852	2776	628	1762	2390

1^x = På korttidsplatser
2^x = På långtidsplatser
xx = På långtidsplatser 10-29

RITNINGSBETECKNINGAR FÖR REDOVISNINGSDIAGRAM

————	FÖRSTUDIE	WARDAG
-----	—"—	LÖRDAG
————	EFTERSTUDIE	WARDAG
-----	—"—	LÖRDAG

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER FÖRE EFTER

PARKERINGSBESTÄMMELSE FÖRE EFTER

0.5 h = 30 minuter

1 h = 1 timme

2 h = 2 timmar

> 2 h = långtid

A = Avgift

3.4.4 Grupp 1. 1/2 h till 1/2 h A

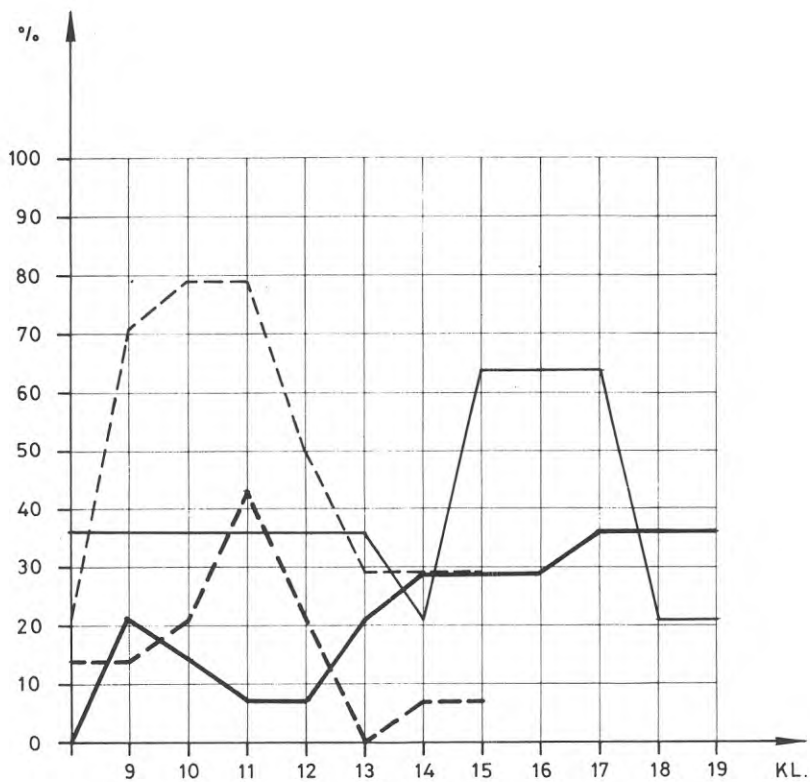
Består av områden 7, 9, 11, 13, 14, 30 (Område 4 ingår ej i analysen).

Vid samtliga p-platser minskade beläggningen kraftigt. På de mest perifera platserna blir beläggningen mycket låg.

Beträffande den olaga parkeringen kan konstateras att före avgiftsinförandet och tillhörande trafikvakter var den olaga parkeringen mycket vanlig - respekten för tidsbegränsningen var liten och uppställning utanför markerade platser (alltså inom p-förbudszone) var också vanlig. Vid andra undersökningen hade båda typerna av olaga uppställning minskat men dock inte försvunnit helt.

BELÄGGNING

LANDSKRONA

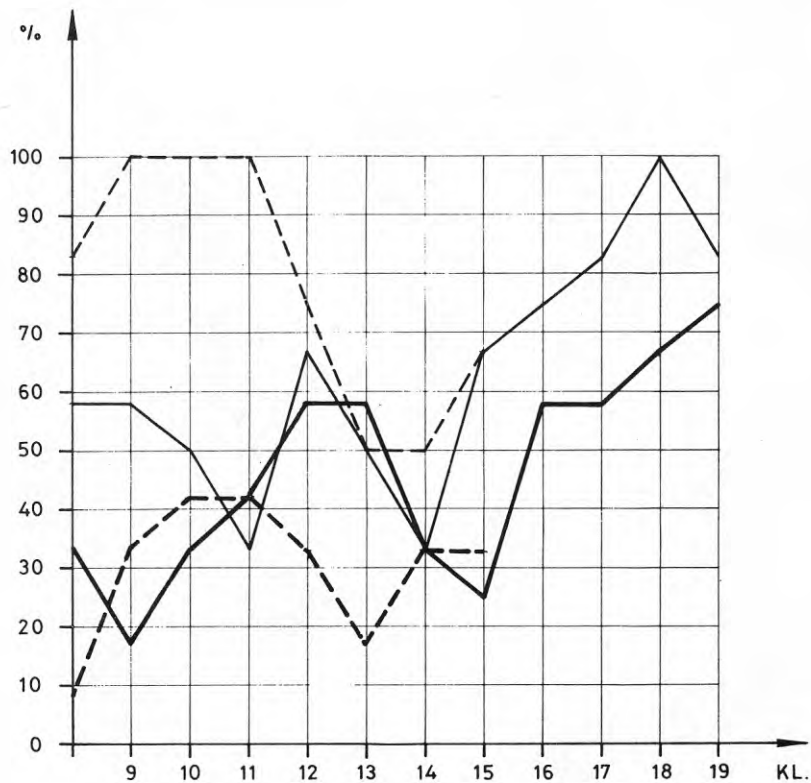


P-PLATS NR 7

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	14	14
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	0.5hA

BELÄGGNING

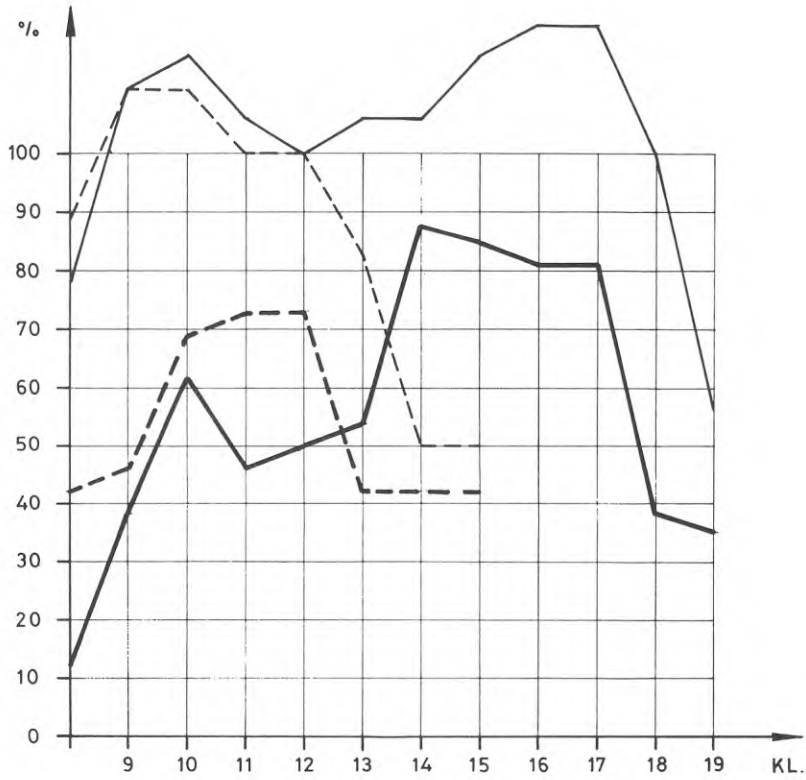
LANDSKRONA



P-PLATS NR 9

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	12	12
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	0.5hA

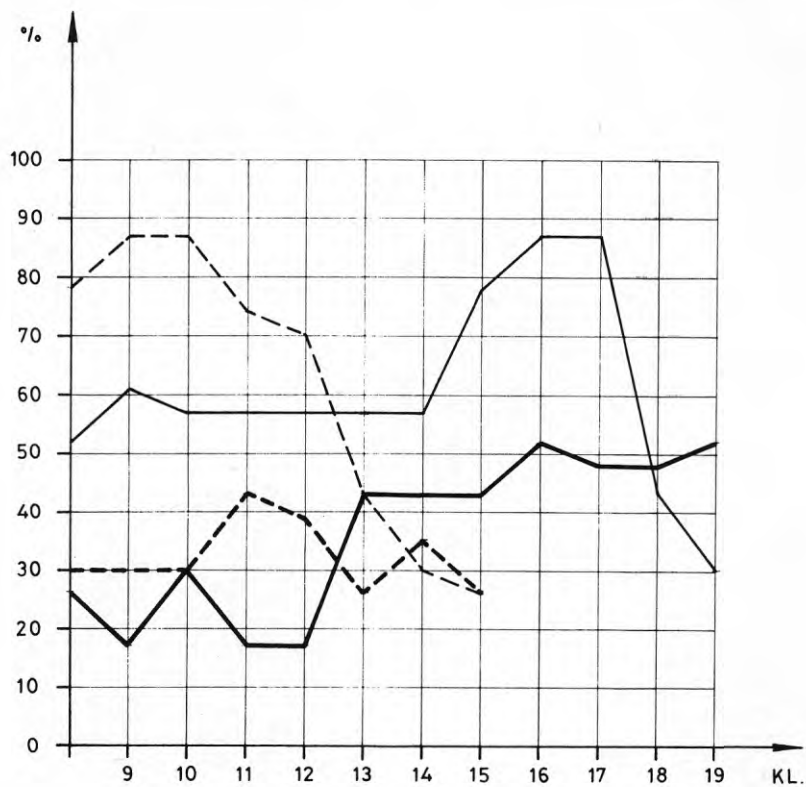
BELÄGGNING

LANDSKRONA

P - PLATS NR 11

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	18	26
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	0.5hA

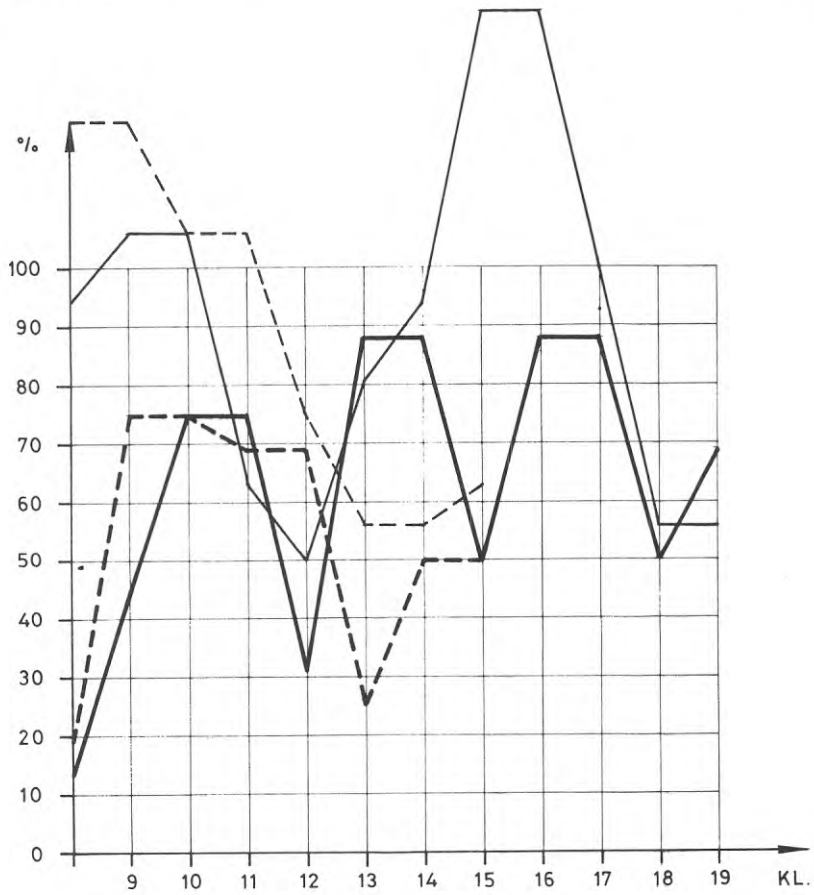
BELÄGGNING

LANDSKRONA

P-PLATS NR 13

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	23	23
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	0.5hA

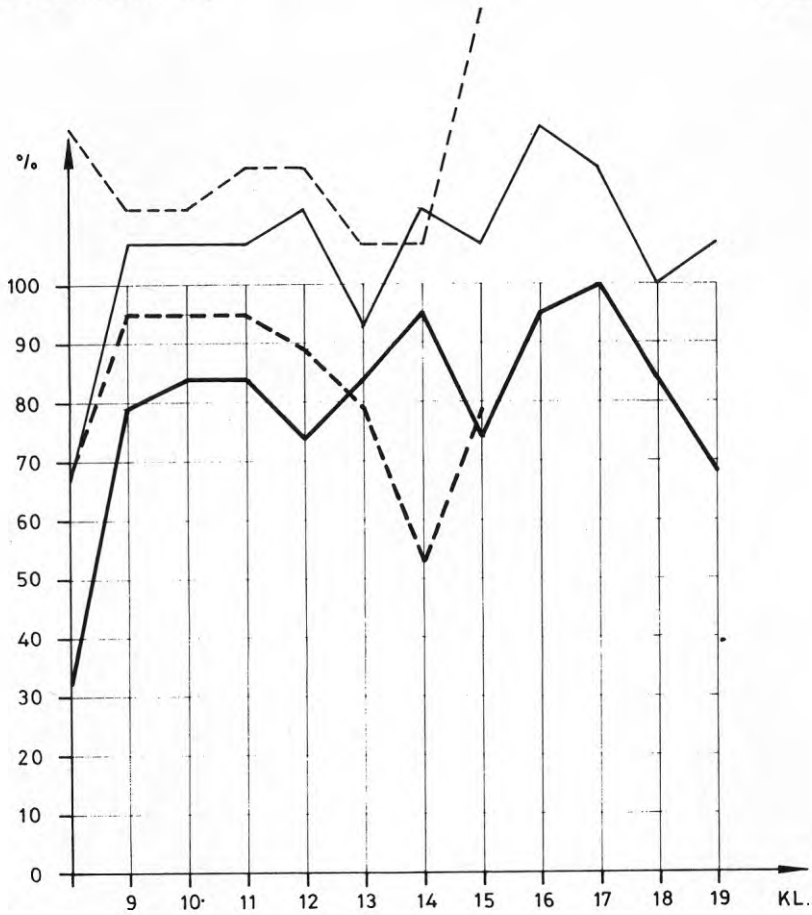
BELÄGGNING

LANDSKRONA

P-PLATS NR 14

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	16	16
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	0.5hA

BELÄGGNING

LANDSKRONA

P-PLATS NR 30

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	15	19
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	0.5hA

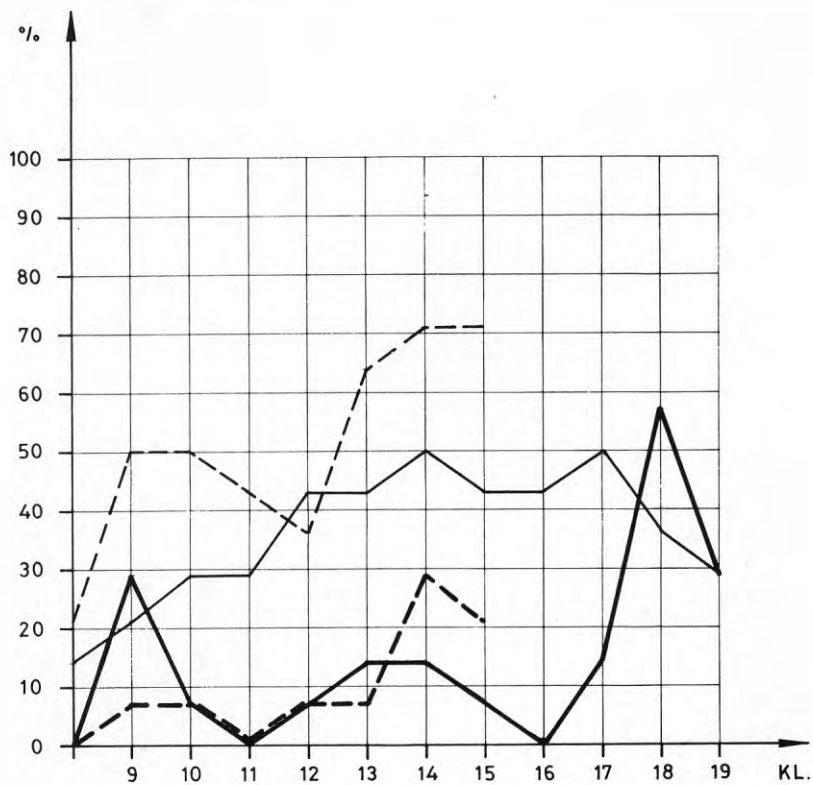
3.4.5 Grupp 2. 1/2 h till 2 h A

Består av område 1 och 6.

I båda områdena innebar avgiftsbeläggningen att fordonen nästan helt försvann från gatorna. Sålunda noterades endast ett fordon under de två dagar som andra räknatillfället utgjorde. Beläggningen var tidigare dock mycket låg, cirka 25 % och redovisningen av uppställningstidens längd visar att det huvudsakligen var korttidsparkering, dock med stort inslag av olaga parkering.

BELÄGGNING

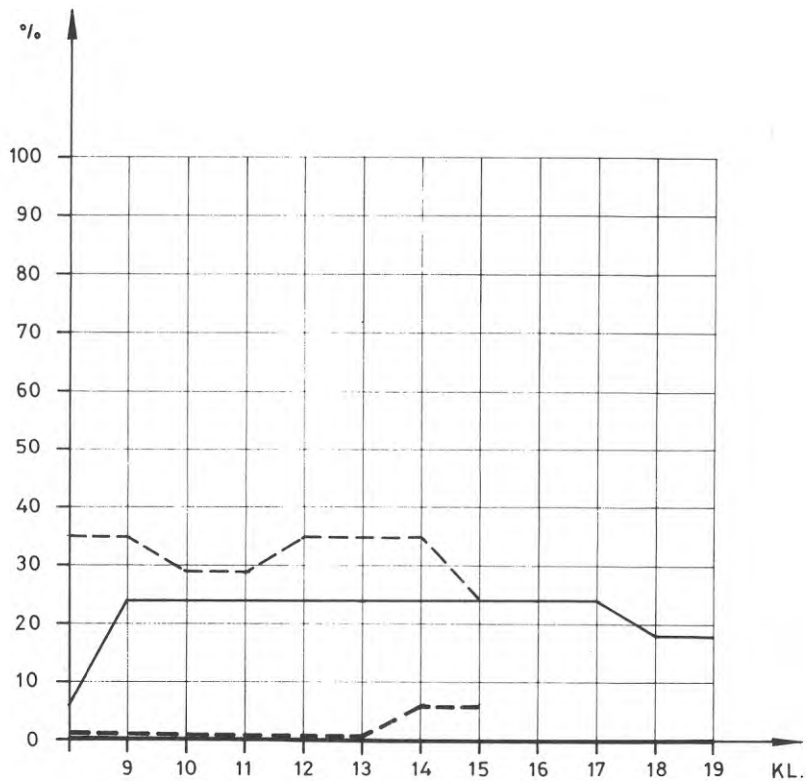
LANDSKRONA



P-PLATS NR 1

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	14	14
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	2hA

BELÄGGNING

LANDSKRONA

P-PLATS NR 6

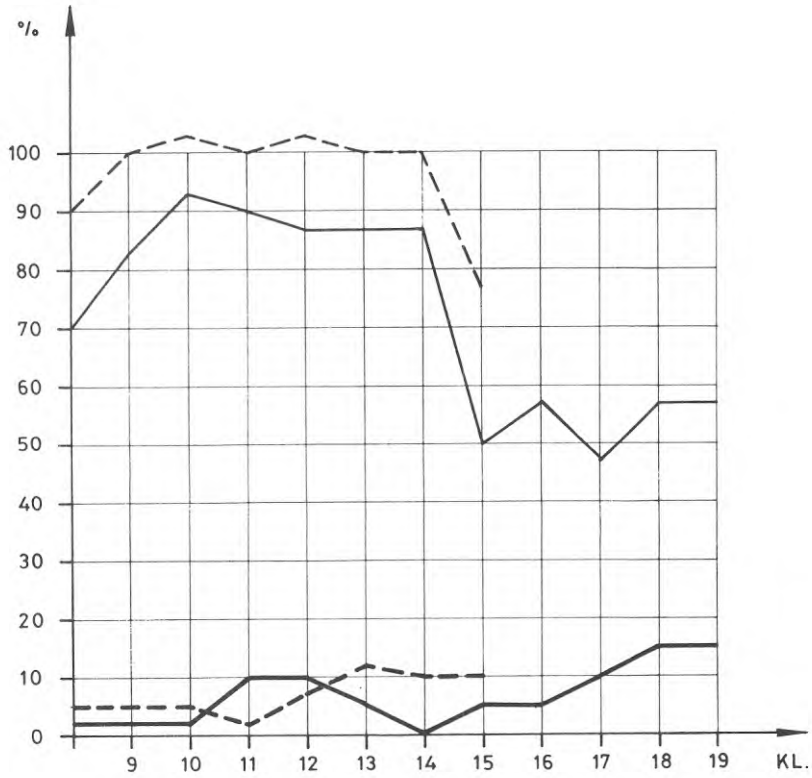
ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	17	18
PARKERINGSBESTÄMMELSE	0.5h	2hA

3.4.6 Grupp 3. 2 h till 2 h A

Består av område 3 och 5.

Den perifera p-platsen vid kyrkan (3) tömdes på bilar medan den mera välbelägna norra delen av Kungsgatan erhöll en beläggning på 30-40 %. I absoluta tal innebar detta ingen ändring. Antalet uppställningsplatser hade ökat från 37 till 59 och båda platserna var tidigare fullbelagda med stor andel olaga parkering vid sidan av markeringarna.

BELÄGGNING

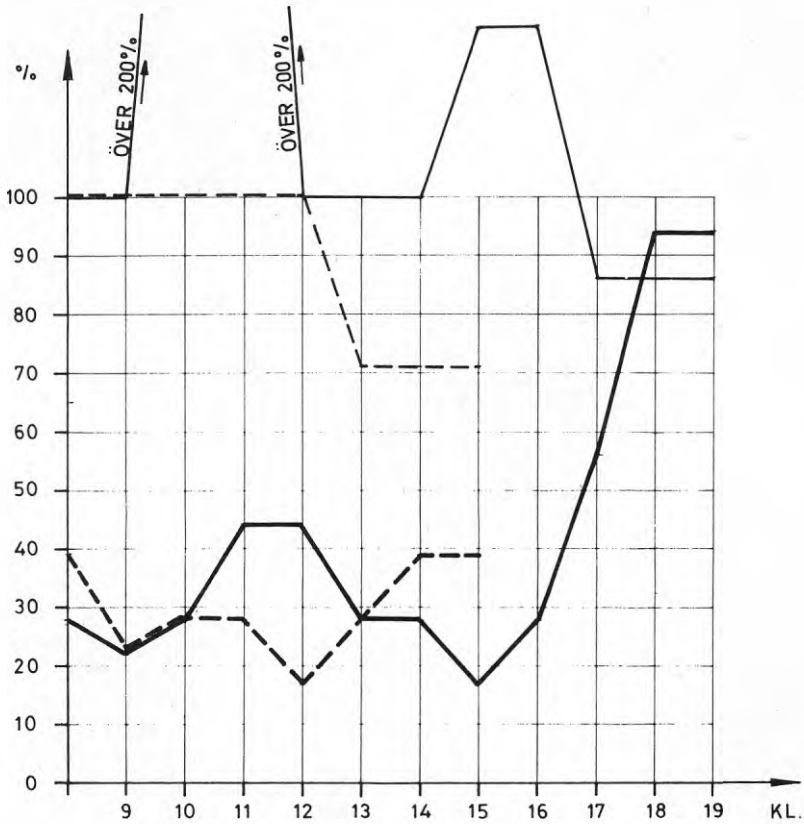
LANDSKRONA

P-PLATS NR 3

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	30	41
PARKERINGSBESTÄMMELSE	2h	2hA

BELÄGGNING

LANDSKRONA



P-PLATS NR 5

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	7	18
PARKERINGSBESTÄMMELSE	2h	2hA

3.4.7 Grupp 4. P-förbud till 2 h A och 1/2 h A

Består av område 10 och 12.

Området nr 10, beläget omedelbart invid Tempus p-plats användes före avgiftsinförandet endast sporadiskt som p-plats (gatan hade p-förbud). På område 12 däremot uppgick antalet parkerade fordon till 15-20 st. Efter avgiftsinförandet var beläggningen på område 10 cirka 30 % (motsvarar 6-7 bilar) och på område 12 90-100 % beläggning på de 8 markerade platserna. Antalet parkerare utanför markerade platser var litet och ingen bil var uppställd över tillåten tid.

3.4.8 Grupp 5. Behållet p-förbud

Består av område 2.

Har avgiftssystemet och införande av bättre övervakning påverkat parkeringsvanorna även på gator med p-förbud? Undersökningen innehåller endast ett sådant område och detta är beläget i periferin av centrum. Antalet observerade fordon utgjorde i medeltal cirka 13 st på vardagen och cirka 15 på lördagen "före" motsvarande värden blev "efter" 8 för båda dagarna. Huvudsakligen rörde det sig om korta uppställningstider.

Några generella slutsatser kan inte göras genom det lilla antalet observationer.

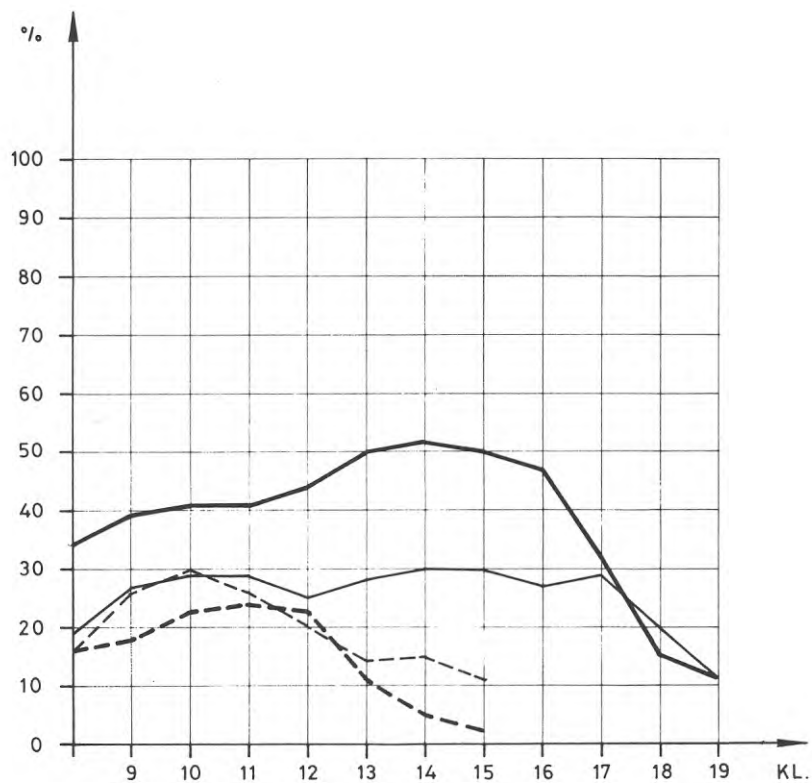
3.4.9 Grupp 6. Långtidsparkering

Samtliga p-platser inom gruppen har oförändrade bestämmelser och studien avser att undersöka i vad mån dessa p-platsers utnyttjande förändrats i något avseende.

P-plats 20

Beläggningen blev oförändrad på lördagarna och något ökad på vardagarna. Tidprofilen undergick inte några större förändringar och inte heller ändrades förhållandet mellan de olika ärendegrupperna. Förändringen på vardagar - ökningen av beläggningen är till största delen beroende på att ärendet eget arbete och egen bostad ökat - avgiftsbeläggningen och den ökade kontrollen innebar att den tidigare olaga långtidsparkeringen på 1/2timmesplatserna tvingats ut till tillåtna yttre uppställningsplatser.

BELÄGGNING

LANDSKRONA

P-PLATS NR 20

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	133	133
PARKERINGSBESTÄMMELSE	> 2h	> 2h

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 2
P-PLATS 20
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LANGD REDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID																S:A
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
0 - 9	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3		
10 - 39	0	2	3	5	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	16		
30 - 59	0	2	7	7	3	0	2	2	0	0	0	0	0	0	23		
60 - 89	0	1	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7		
90 - 119	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
120 - 149	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
150 - 179	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
180 - 209	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
210 - 239	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
240 - 269	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
270 - 299	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
300 - 329	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
330 - 359	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
360 - 389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
390 - 419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
420 - 449	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
570 - 599	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 1
P-PLATS 20
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LANGD REDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID																S:A
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
0 - 9	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3		
10 - 39	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1	3	0	0	0	8		
30 - 59	0	0	2	2	2	1	1	1	0	2	0	1	0	0	12		
60 - 89	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	7		
90 - 119	0	0	0	1	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0	6		
120 - 149	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2		
150 - 179	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2		
180 - 209	0	3	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7		
210 - 239	0	4	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	8		
240 - 269	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	4		
270 - 299	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
300 - 329	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
330 - 359	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
360 - 389	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
390 - 419	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
420 - 449	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
510 - 539	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
540 - 569	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
570 - 599	0	6	3	1	0	1	4	0	0	0	1	0	1	0	17		

P-plats 20. Uppställningstid och ärende

Intervall i min	Dag 1					Dag 3					Dag 2					Dag 4				
	Ärende					Ärende					Ärende					Ärende				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
0- 9	2				1	3	2		4	3	9		1	2	3	2		3		5
10- 29	3	2	1		2	8	3	1	4	3	2	13		12	4	16	1	9	1	2
30- 59	2	3	1		6	12	3		8	2	4	17		16	6	23 ^x	1	6		9
60- 89	3	1		1	2	7	3	3	4	2	3	15		6	1	7	1	4		6
90-119	2	1	1		2	6	3	1		2	3	9		2		2	2	3		7
120-149	1				1	2								2		2		2		2
150-179	1				1	2	1			1	4				1	1	1			3
180-209	6				1	7	6	2	1		1	10		1		1				
210-239	7		1			8	12				12									1
240-269	4					4	13	1			14	1	1			2				1
270-299	1					1	1	1			2					1 ^x				1
300-329	2			1		3	3				3					1	1			1
330-359		1				1	1			1	2	1				1	2			2
360-389					1	1	5				5									
390-419	2					2														
420-449	1					1														
450-479							3			1	4									
480-509							4				4									
510-539	3					3	2				2									
540-569	1	1			1	3	4				4									
570-599	1	1	1		2	17 ^x	5	5	1		4	15	2	1	1	4				
Summa	52	9	6	3	20	91 ^x	75	15	18	13	23	144	5	2	40	0	16	65 ^{xx}	8	5
																			27	1
																			10	51

x varav 1 ej svarat

xx varav 2 ej svarat

Ärende 1 = Eget arbete

" 2 = Egen bostad

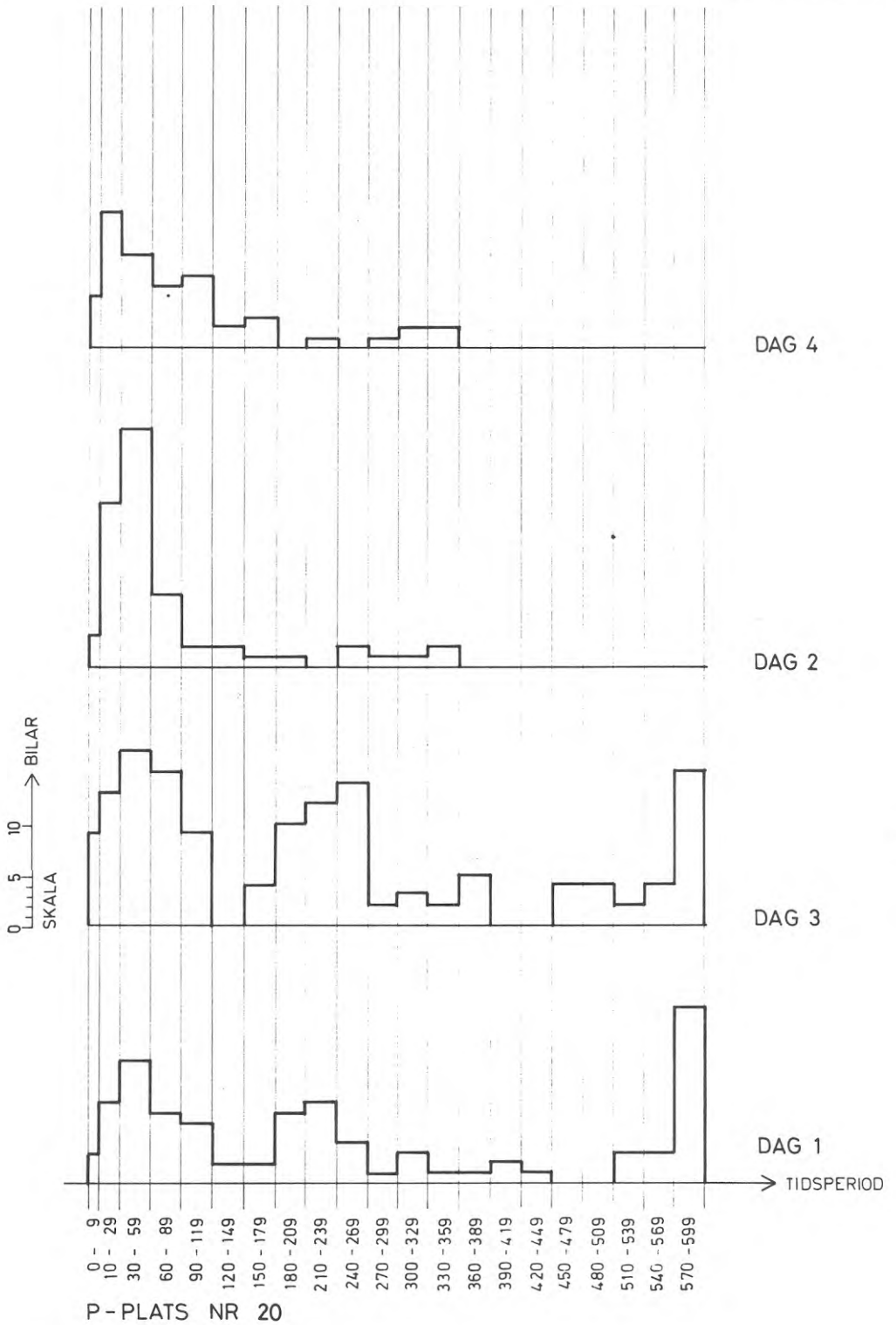
" 3 = Inköp

" 4 = Besöks på kontor

" 5 = Övrigt

TIDSPROFIL

LANDSKRONA



P-plats 21

Ur beläggningssynpunkt blev utvecklingen densamma som för den närbelägna platsen 20. En väsentlig skillnad föreligger emellertid - som framgår av tidsprofilen erhöill platsen efter avgiftsbeläggningen på vardagen en stor andel korttidsparkerare och dessa uppträder med jämn fördelning under hela dagen. Någon motsvarande förändring på lördagarna kan inte konstateras.

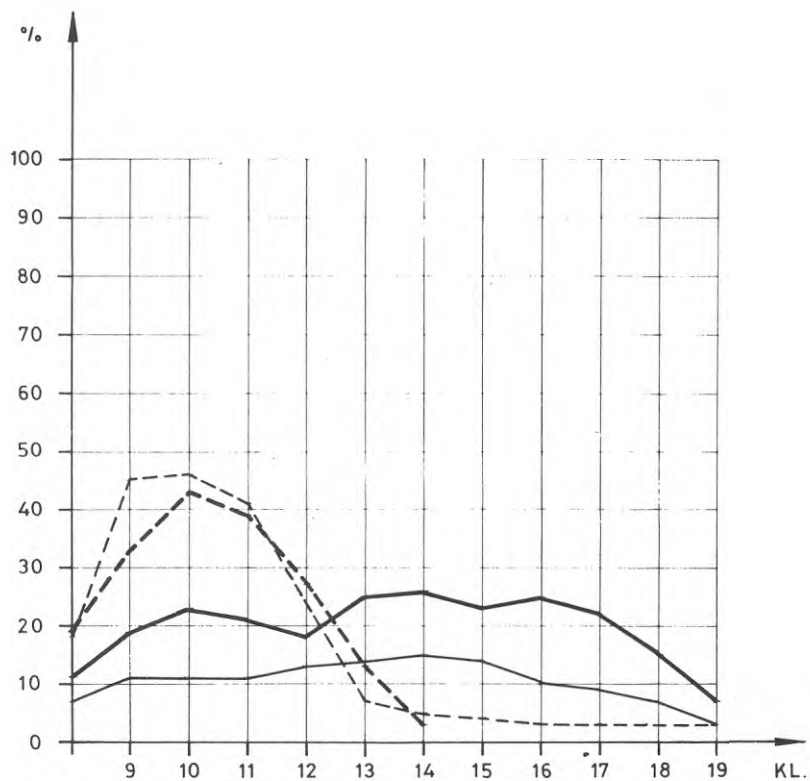
Av tabellerna framgår att antalet fordon som nyttjat plats 21 ökade på vardagar från 58 st till 179 och minskade på lördagar från 301 till 245.

Ökningen på vardagar ligger på ärendena "eget arbete" och "inköp" medan minskningen på lördagar helt faller på inköpsresenärer.

Orsaken till ökningen av arbetsparkeringen är givetvis samma som på plats 20, den ökade övervakningen har minskat den tidigare olaga långtidsuppställningen på korttidsplatserna.

Förändringen av inkösparkeringen - ökning vardagar och minskning lördagar - är svårare att förklara. Kan det möjligen vara så att olika kategorier uppträder som inköpsresenärer vardagar och lördagar och att lördagsresenärerna kommer från omgivande landsbygds. Utan ytterligare undersökningar kan förändringen inte förklaras.

BELÄGGNING

LANDSKRONA

P-PLATS NR 21

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	214	214
PARKERINGSBESTÄMMELSE	> 2h	> 2h

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 1
P-PLATS 21
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LÄNGD REDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID										S:A				
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20
0 - 9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	3
10 - 39	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	4
30 - 59	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	5
60 - 89	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	5
90 - 119	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3
120 - 149	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3
150 - 179	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
180 - 209	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4
210 - 239	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	4
240 - 269	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4
270 - 299	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	5
300 - 329	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
330 - 359	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
360 - 389	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
390 - 419	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
420 - 449	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
450 - 479	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
510 - 539	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
540 - 569	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
570 - 599	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 2
P-PLATS 21
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LÄNGD REDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID										S:A				
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20
0 - 9	0	1	6	2	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	15
10 - 39	0	18	34	24	13	4	0	0	2	0	0	0	0	0	95
30 - 59	0	12	41	33	14	3	0	0	0	0	0	0	0	0	103
60 - 89	0	9	10	9	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	38
90 - 119	0	3	11	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
120 - 149	0	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5
150 - 179	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
180 - 209	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
210 - 239	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
240 - 269	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
270 - 299	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
300 - 329	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
330 - 359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360 - 389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
390 - 419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
420 - 449	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
570 - 599	0	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5

P-plats 21. Uppställningstid och ärende

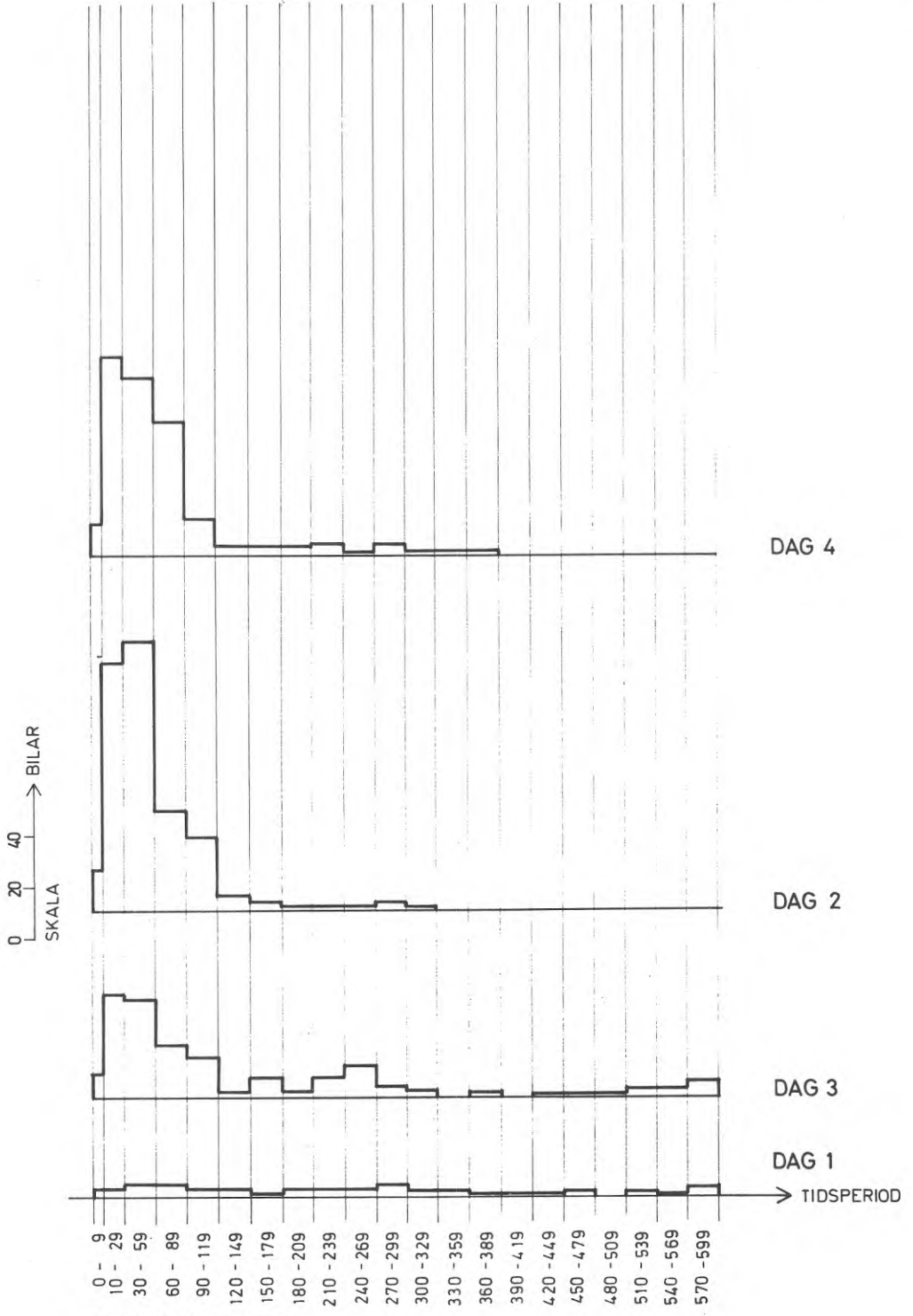
Intervall i min	Dag 1						Dag 3						Dag 2						Dag 4					
	Ärende																							
	1	2	3	4	5	Sa	1	2	3	4	5	Sa	1	2	3	4	5	Sa	1	2	3	4	5	Sa
0- 9	1		1	1		3	3		1	1	4	9			14		1	15 ^{xx}		11			1	12
10- 39			3	1		4	4		18	7	11	40			78		4	95 ^{xxx}		71			5	76
40- 59			4	1		5	5	1	16	2	14	38		1	96		4	103 ^{xxx}		66			2	68
60- 89	2		3			5	1	1	7	2	9	20			36		1	38 ^x		51			1	52
90-119			3			3	4	2	6		4	16			27			28 ^x		13			1	14
120-149	2					3 ^x	2					2			4		1	5		3			1	4
150-179	1					1	4		2		1	7			3			3		1	2		1	4
180-209	4					4	3					3			1			1		2			1	3
210-239	4					4	8					8		2				2	3	1				4
240-269	4					4	12					12		1			1	2	1					1
270-299	4	1				5	2				2	4		1	1		1	3	1	2			1	4
300-329	2					2	3					3		1				1	1					1
330-359	2					2													1					1
360-389	1					1			1			1						1						1
390-419	1					1																		
420-449						1	1					1												
450-479	3					3	1					1												
480-509						1						1												
510-539	2					2	2					1	3											
540-569	1					1	2					1	3											
570-599	3		1			4	2	2	3			7		1			4	5						
Summa	37	1	15	3	1	58 ^x	60	6	54	12	47	179	6	1	260	4	13	301 ^{xxxx}	8	1	222	0	14	245

x varav 1 ej svarat
 xx varav 13 ej svarat
 xxx varav 2 ej svarat
 xxxx varav 17 ej svarat

Ärende 1 = eget arbete
 2 = egen bostad
 3 = inköp
 4 = besök på kontor
 5 = övrigt

TIDPROFIL

LANDSKRONA



P - PLATS NR 21

P-plats 40 och 42

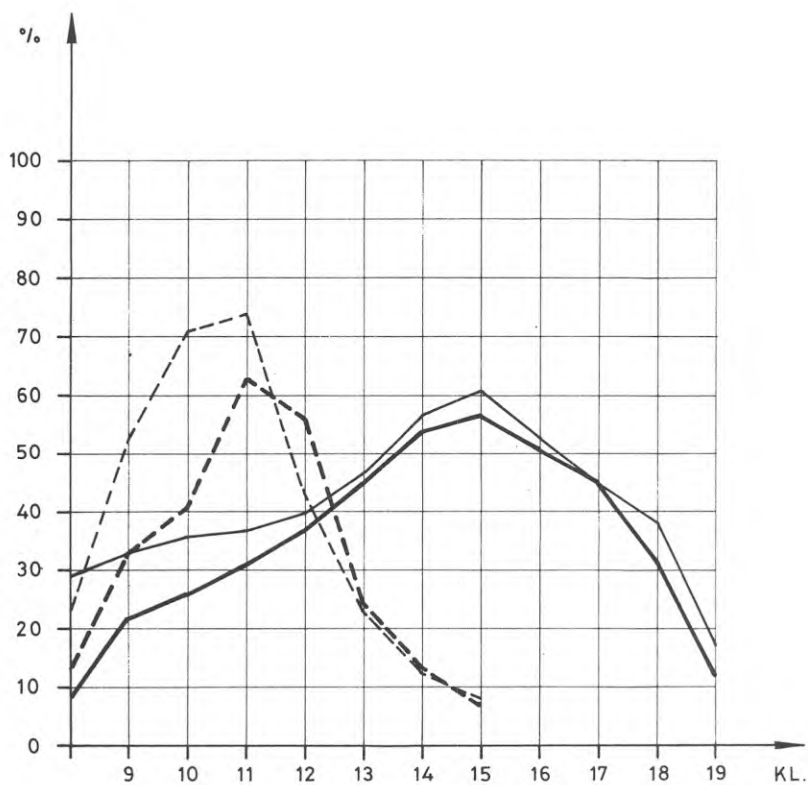
Dessa platser utgör kundparkering vid Tempo. Högsta antalet uppställningsplatser 95 + 90 har beräknats efter ett breddmått av 2,50 per plats men då dessa inte är markerade kan flera fordon uppställas. Detta återspeglas i beläggningsdiagrammen där plats 42 har beläggning vissa tidpunkter på långt över 100 %.

Förändringen på plats 40 (den med längre gångavstånd till varuhuset) är liten medan den mera närbelägna platsen får ett ökat utnyttjande vardagar och minskat på lördagarna, d v s samma mönster som plats 21. Det visar sig emellertid att på vardagarna är det en stor ökning av korttidsparkeringen och en samtidig minskning av långtidsparkeringen. Lördagens minskning uppträder tydligast på eftermiddagen.

Åtskilliga bilister använder p-platserna som långtidsuppställning - exempelvis andra vardagsmätningen visar 40 fordon som parkerats nästan 10 timmar - före avgiftsinförandet var motsvarande värde 59 fordon.

BELÄGGNING

LANDSKRONA



P-PLATS NR 40

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER
PARKERINGSBESTÄMMELSE

~95

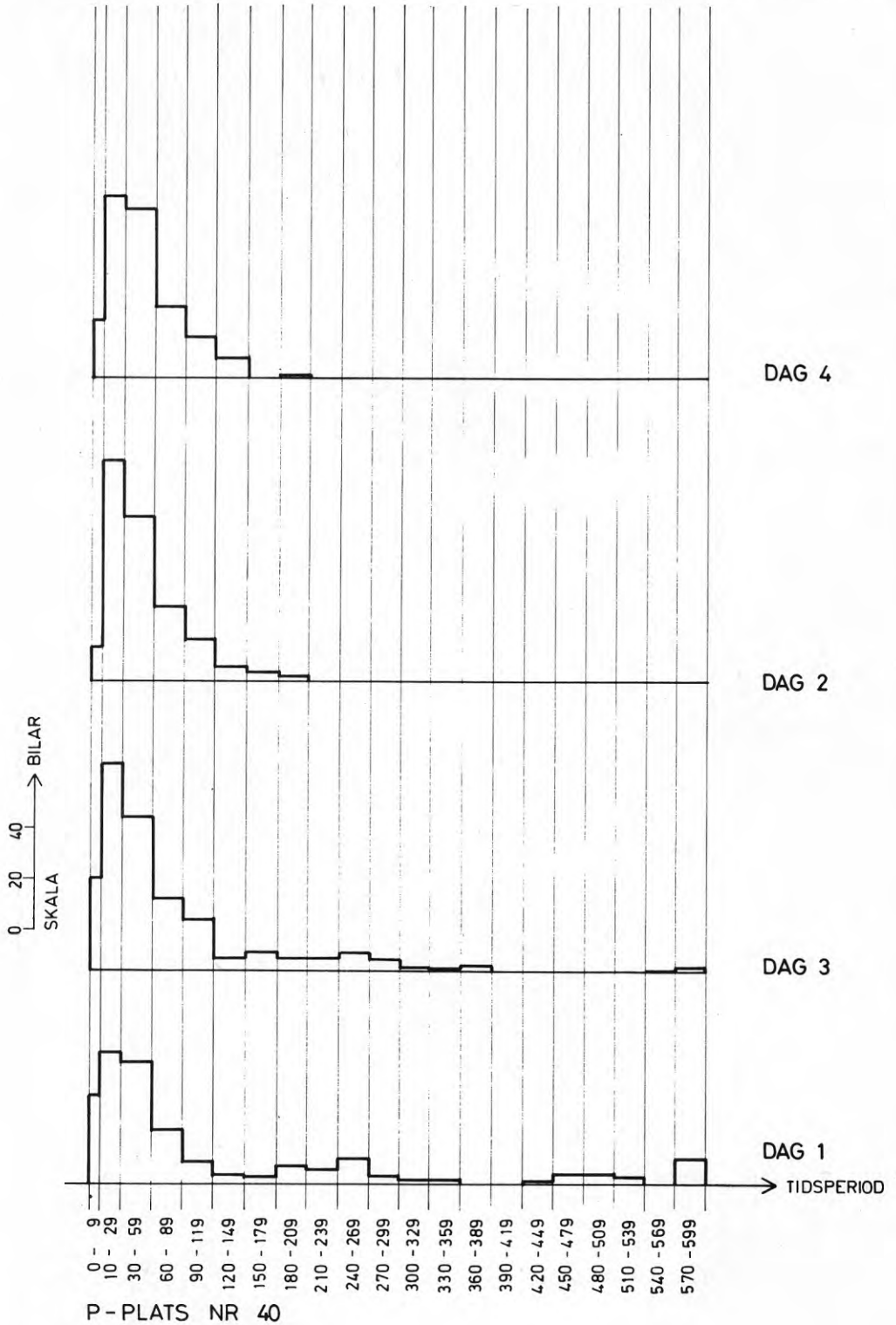
KUNDPARK

~95

KUNDPARK

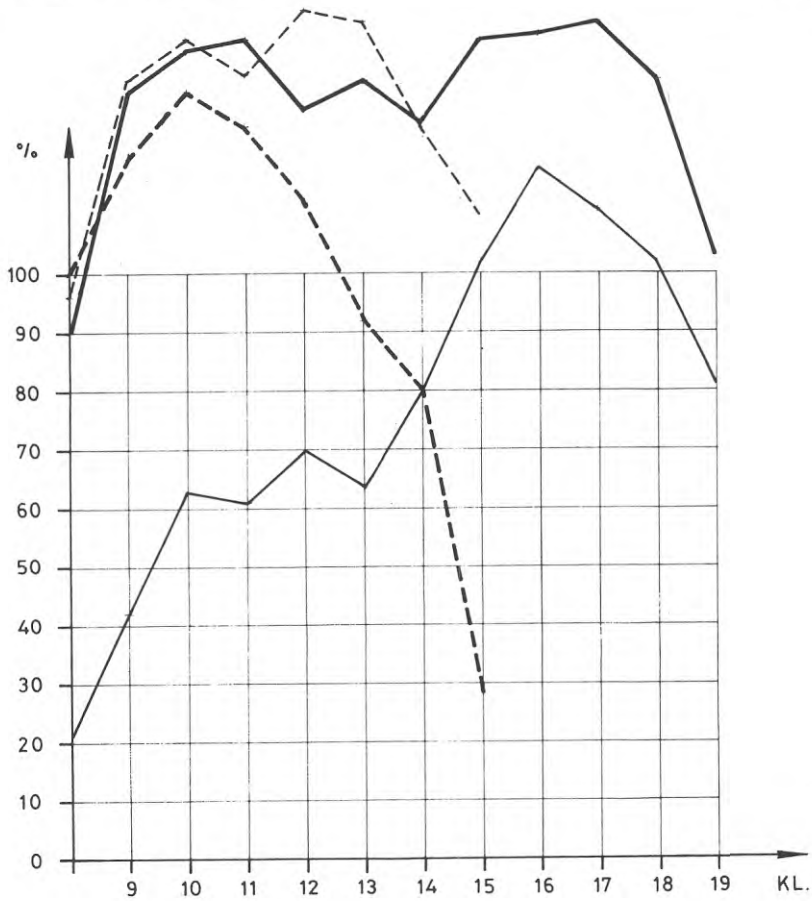
TIDPROFIL

LANDSKRONA



BELÄGGNING

LANDSKRONA



P-PLATS NR 42

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER

~90

~90

PARKERINGSBESTÄMMELSE

KUNDPARK

KUNDPARK

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 1
P-PLATS 42
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LANGD REDDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID										S:A				
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20
0 - 9	0	5	13	15	15	18	12	15	23	17	27	23	17	0	200
10 - 39	0	6	21	29	27	27	23	38	48	60	55	44	23	0	401
30 - 59	0	5	15	16	15	19	13	21	27	33	27	13	4	0	208
60 - 89	0	0	1	6	2	4	4	3	6	4	5	4	0	0	39
90 - 119	0	1	1	0	4	1	2	3	0	2	0	0	0	0	14
120 - 149	0	1	2	2	0	1	0	0	3	1	1	0	0	0	11
150 - 179	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
180 - 209	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
210 - 239	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4
240 - 269	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
270 - 299	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3
300 - 329	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
330 - 359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360 - 389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
390 - 419	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
420 - 449	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
480 - 509	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
570 - 599	0	2	3	2	4	4	4	3	6	7	5	6	3	0	49

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

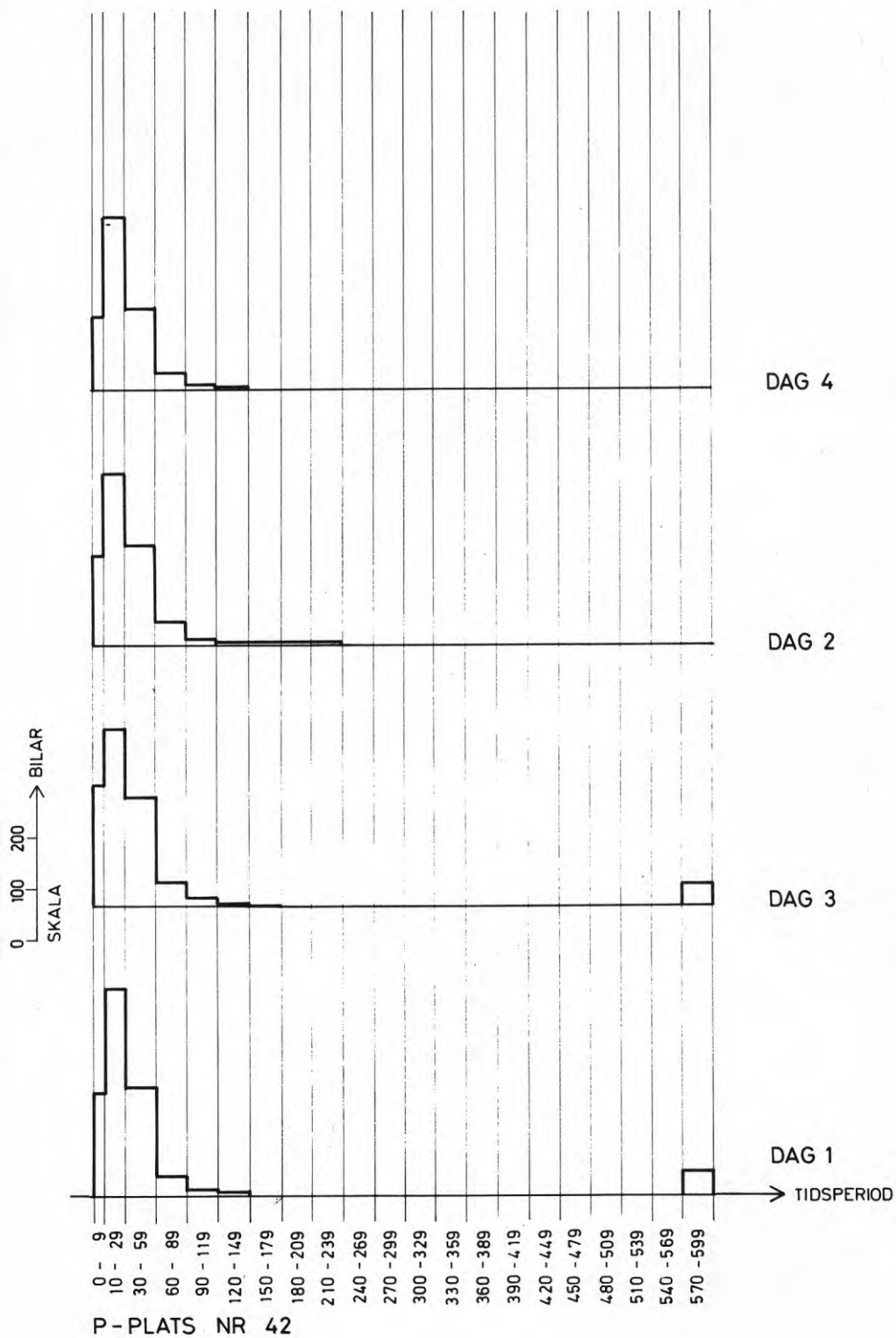
DAG 2
P-PLATS 42
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LANGD REDDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID										S:A				
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20
0 - 9	0	6	16	26	29	33	15	28	19	0	0	0	0	0	172
10 - 39	0	18	42	53	41	48	52	39	33	0	0	0	0	0	326
30 - 59	0	16	30	33	28	41	23	14	3	0	0	0	0	0	188
60 - 89	0	6	13	6	9	2	4	0	0	0	0	0	0	0	40
90 - 119	0	1	4	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
120 - 149	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
150 - 179	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
180 - 209	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
210 - 239	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
240 - 269	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
270 - 299	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
300 - 329	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
330 - 359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360 - 389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
390 - 419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
420 - 449	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
570 - 599	0	2	3	5	5	14	5	3	5	0	0	1	0	0	43

TIDPROFIL

LANDSKRONA



P-plats 45

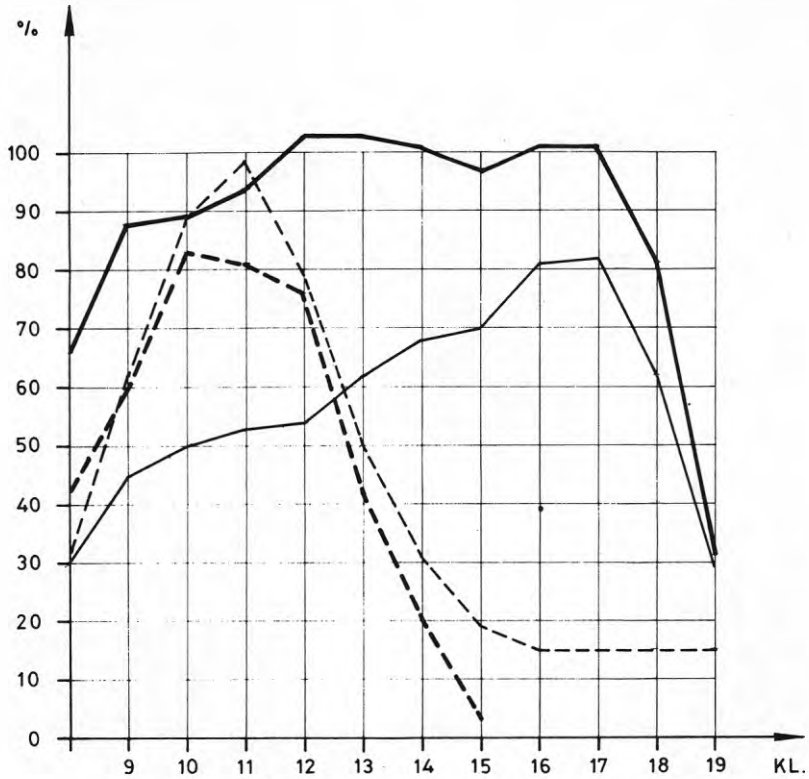
På den av kommunen anordnade långtidsparkeringen i kv Jäntan ökade beläggningen på vardagar men blev oförändrad på lördagarna.

Ökningen på vardagar ligger mest på korttidsparkeringen men även långtidssuppställningen ökade något.

Ökningen av korttidsparkeringen synes bero på köpmotstånd mot mätarplatser och ökningen av långtidsparkeringen är en effekt av den ökade övervakningen.

BELÄGGNING

LANDSKRONA



P-PLATS NR 45

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	149	149
PARKERINGSBESTÄMMELSE	> 2h	> 2h

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 1
P-PLATS 45
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LÄNGD REDDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID																			S:A
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
0 - 9	0	0	0	4	3	4	2	7	5	25	23	2	1	0	76					
10 - 39	0	0	1	1	2	8	3	6	4	27	33	1	0	0	86					
30 - 59	0	1	0	4	4	4	5	6	6	18	17	2	0	0	67					
60 - 89	0	0	1	1	5	2	1	2	5	9	5	0	0	0	31					
90 - 119	0	0	1	1	0	2	7	4	2	5	4	0	0	0	26					
120 - 149	0	1	0	0	0	1	0	0	2	4	1	0	0	0	9					
150 - 179	0	1	2	2	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	11					
180 - 209	0	3	3	1	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	12					
210 - 239	0	5	1	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	10					
240 - 269	0	2	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7					
270 - 299	0	1	0	0	0	1	4	2	0	0	0	0	0	0	8					
300 - 329	0	1	2	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	9					
330 - 359	0	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5					
360 - 389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
390 - 419	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2					
420 - 449	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2					
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
480 - 509	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4					
510 - 539	0	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9					
540 - 569	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8					
570 - 599	0	12	3	2	1	1	1	3	1	1	8	4	5	0	42					

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

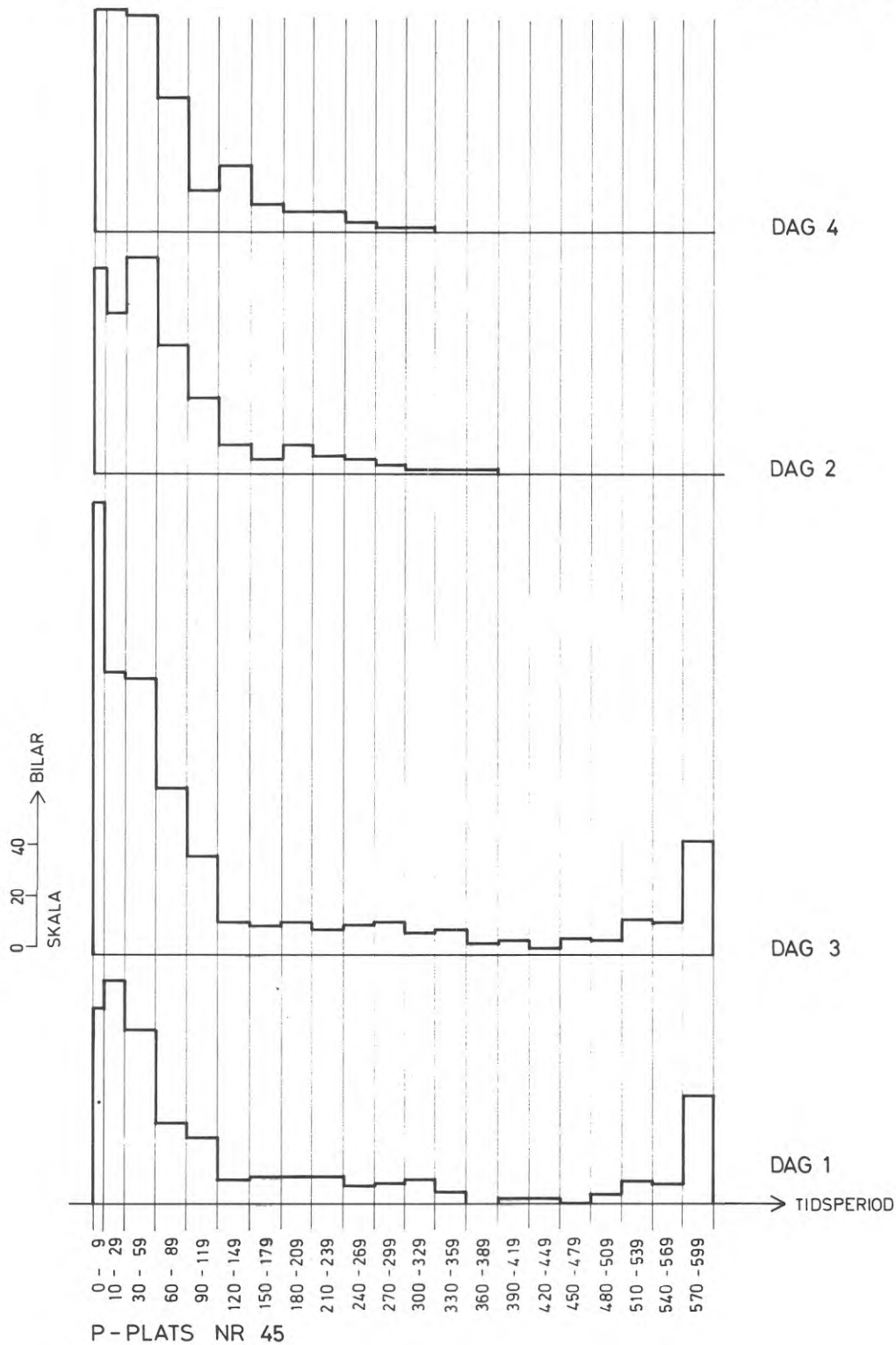
DAG 2
P-PLATS 45
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LÄNGD REDDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID																			S:A
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
0 - 9	0	0	8	24	25	15	1	4	2	0	0	0	0	0	79					
10 - 39	0	1	11	14	20	7	3	5	1	0	0	0	0	0	62					
30 - 59	0	2	13	30	30	4	3	1	0	0	0	0	0	0	83					
60 - 89	0	1	12	20	7	5	2	2	0	0	0	0	0	0	49					
90 - 119	0	0	6	12	8	1	1	0	0	0	0	0	0	0	28					
120 - 149	0	1	2	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	11					
150 - 179	0	0	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6					
180 - 209	0	3	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11					
210 - 239	0	3	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7					
240 - 269	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6					
270 - 299	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4					
300 - 329	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1					
330 - 359	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2					
360 - 389	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2					
390 - 419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
420 - 449	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
570 - 599	0	3	0	1	2	3	2	1	2	0	0	0	0	0	14					

TIDPROFIL

LANDSKRONA

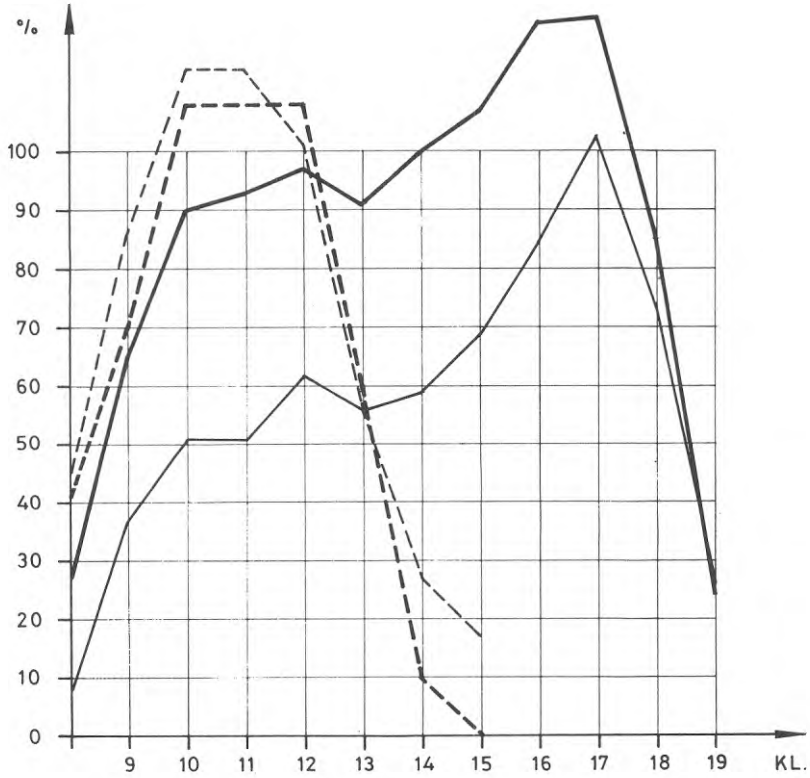


P-plats 50 och 51

Dessa platser - avsedda för kunder vid Domus- och Epavaruhuset fick samma förändring som p-plats 45 - oförändrat på lördagar och en ökning på vardagar. Ökningen ligger även här mest på korttidsparkeringen även om andelen långtidsparkering ökar något.

BELÄGGNING

LANDSKRONA



P - PLATS NR 50

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	86	86
PARKERINGSBESTÄMMELSE	> 2h	> 2h

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

DAG 1
P-PLATS 50
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LÅNGD REDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID										S:A				
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20
0 - 9	0	0	1	3	1	1	3	0	3	2	3	0	0	0	17
10 - 39	0	0	12	9	15	20	11	9	15	24	24	16	0	0	155
30 - 59	0	0	11	10	12	16	19	17	30	27	28	10	0	0	180
60 - 89	0	0	4	7	3	6	9	7	5	17	14	1	0	0	73
90 - 119	0	0	1	5	5	3	5	2	3	8	3	0	0	0	35
120 - 149	0	1	1	1	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	8
150 - 179	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	6
180 - 209	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
210 - 239	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
240 - 269	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3
270 - 299	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
300 - 329	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
330 - 359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360 - 389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
390 - 419	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
420 - 449	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
480 - 509	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
570 - 599	0	0	1	0	1	1	0	1	0	3	3	0	0	0	10

K - K O N S U L T

TRAFIK
760113

LANDSKRONA

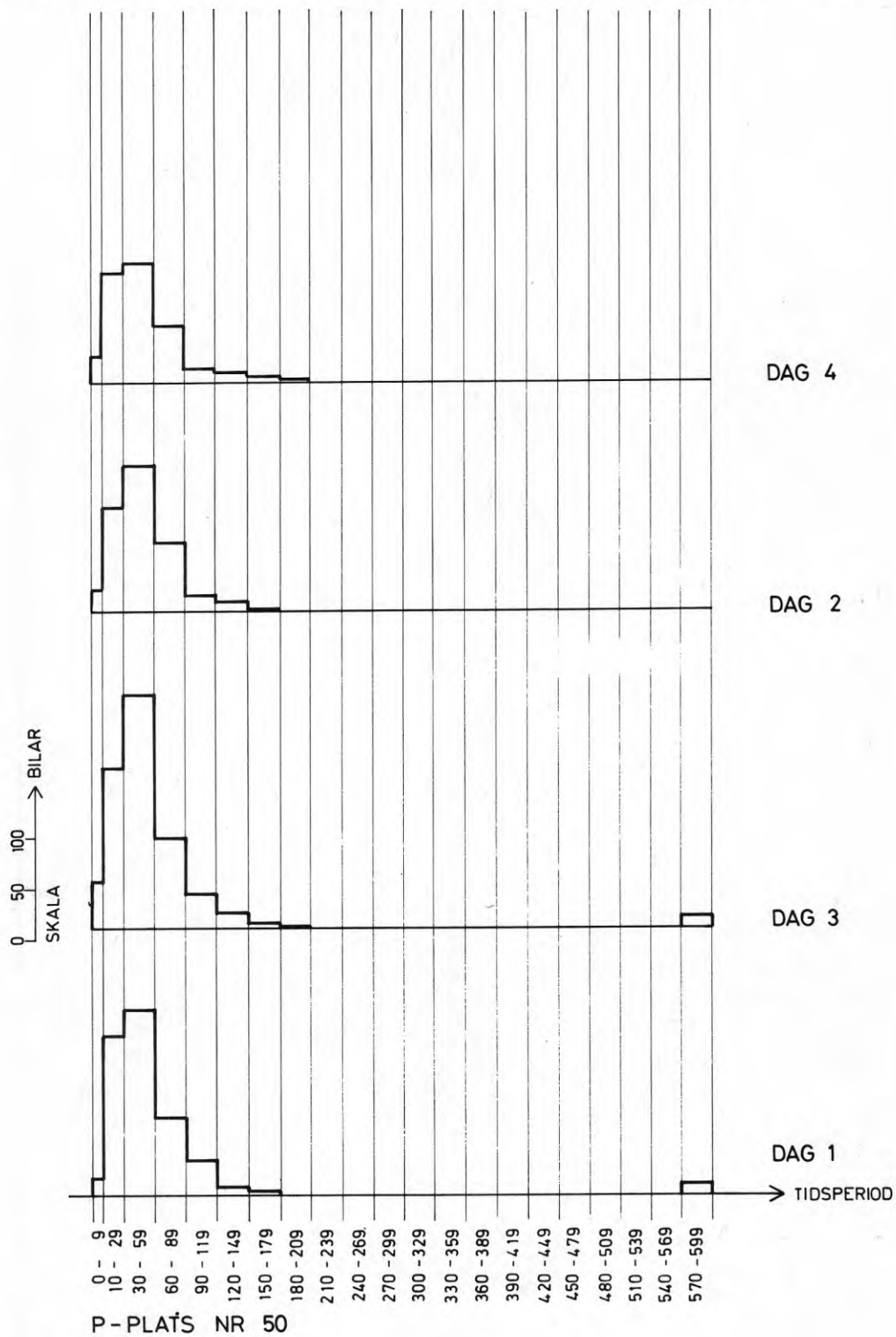
DAG 2
P-PLATS 50
FÖRE: LTID
EFTR: LTID

UPPSTÄLLNINGSTIDENS LÅNGD REDOVISAD EFTER ANKOMSTTID

UPPSTÄLLN TID I MIN	ANKOMSSTID										S:A				
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20
0 - 9	0	1	6	5	4	2	2	2	0	0	0	0	0	0	22
10 - 39	0	9	16	21	20	23	8	0	0	0	0	0	0	0	97
30 - 59	0	9	35	39	34	14	7	0	0	0	0	0	0	0	138
60 - 89	0	6	16	22	16	5	0	0	0	0	0	0	0	0	65
90 - 119	0	2	3	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14
120 - 149	0	2	2	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	11
150 - 179	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
180 - 209	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
210 - 239	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
240 - 269	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
270 - 299	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
300 - 329	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
330 - 359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360 - 389	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
390 - 419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
420 - 449	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
450 - 479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
480 - 509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
510 - 539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
540 - 569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
570 - 599	0	2	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	6

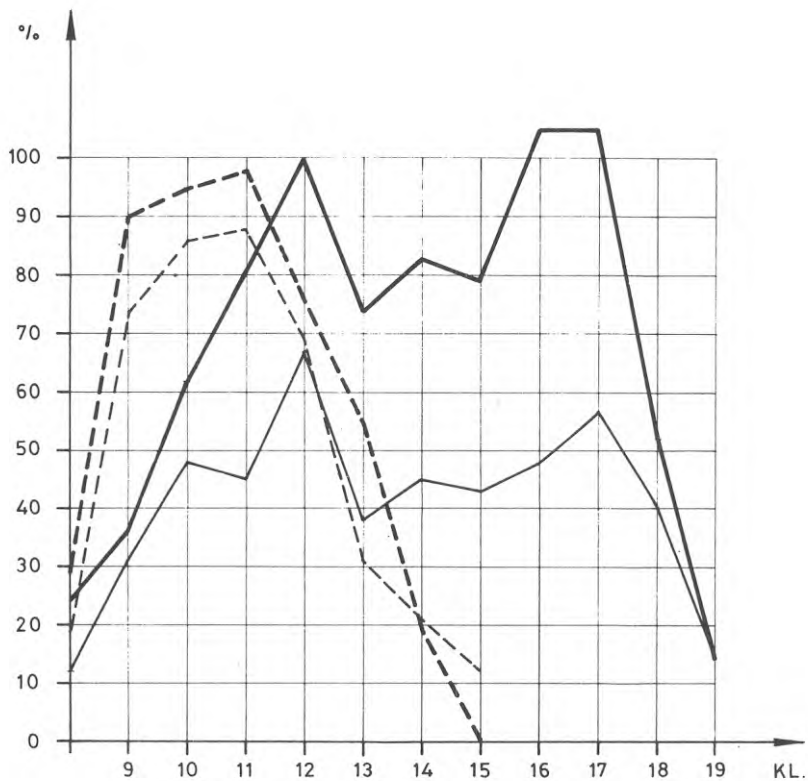
TIDSPROFIL

LANDSKRONA



BELÄGGNING

LANDSKRONA

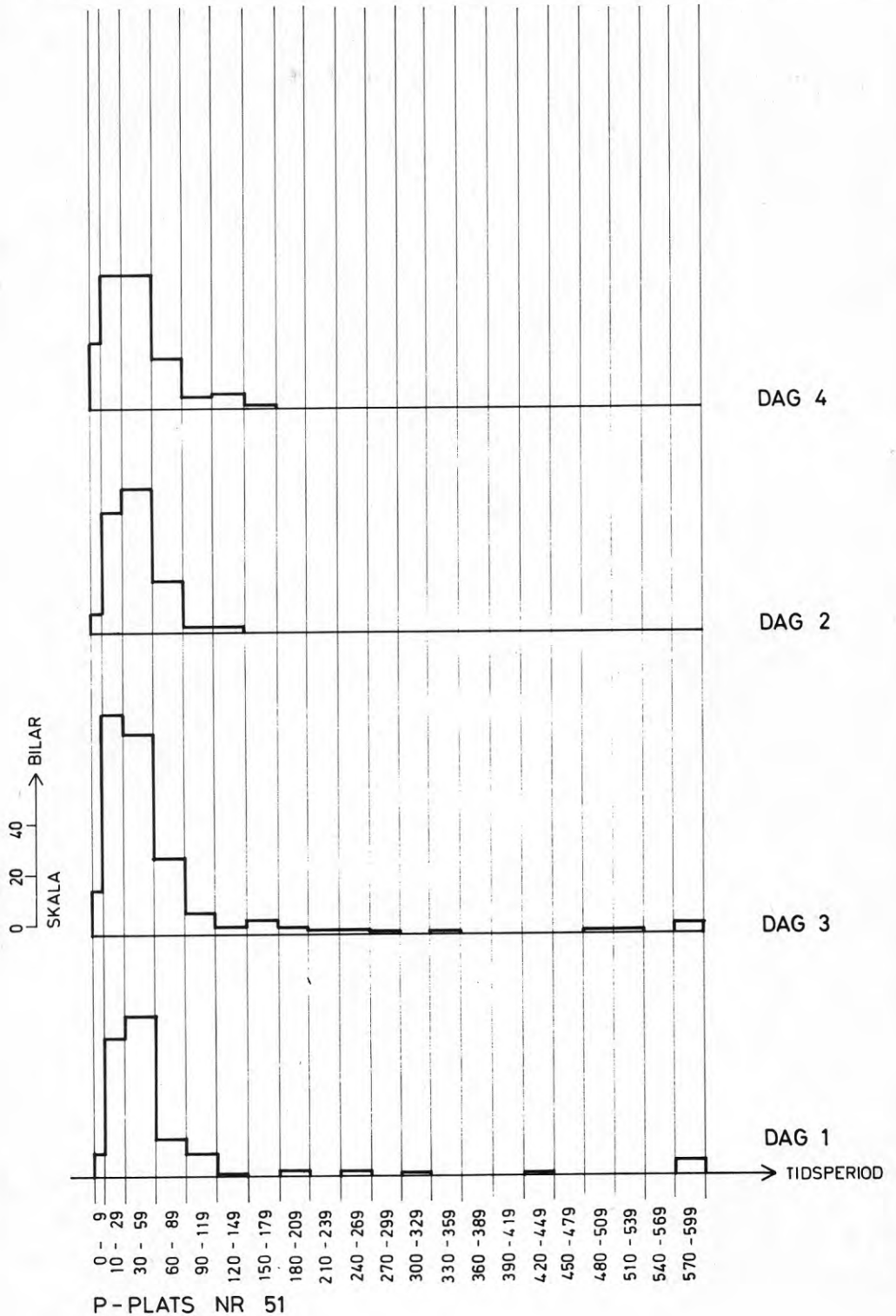


P-PLATS NR 51

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	42	42
PARKERINGSBESTÄMMELSE	>2h	>2h

TIDPROFIL

LANDSKRONA



3.4.10 Sammanfattning av långtidsparkeringen

Ett genomgående drag hos alla långtidsplatser är att beläggningen ökar på vardagar och blir oförändrad på lördagar, det sista med något undantag.

Förklaringen är att den tidigare olaga långtidsparkeringen på gatorna flyttat till lagliga platser med längre gångavstånd. En annan konsekvens har blivit att även på kundparkeringsplatserna för varuhusen har långtidsuppställningen ökat något.

3.4.11 Sammanställning av analysen

Grupp	Förändring	Resultat
1	1/2-timmesplatser som avgiftsbelades	Större laglighet, kraftigt minskad beläggning
2	Längre tid och avgift	Fordonen försvann
3	2-timmarsplatser som avgiftsbelades	Större laglighet. Perifera platser tomma och centrala platser låg beläggning
4	P-förbud som blev tillåtna mot avgift	Större laglighet
5	Behållet p-förbud	Något större laglighet
6	Långtidsplatser	Ökad beläggning på vardagar. Ingen förändring på lördagar.

4 UNDERSÖKNINGSORT KALMAR

4.1 1972 års räkning

I Kalmar genomfördes under tiden 25-31 oktober 1972 en parkeringsundersökning av de flesta allmänna p-platserna på Kvarnholmen. Undersökningen utfördes av gatukontoret med egen personal och bearbetningen bestod i en sammanställning som för varje p-plats redovisade beläggningen och för alla långtidsplatser även uppehållstiden.

Resultatet av undersökningen blev ett förslag i februari 1973 till utökad avgiftsupptagning - ett förslag som sedan godkändes och genomfördes.

Räkningen genomfördes med hjälp av cirka 20 personer - huvudsakligen personal från kommunala förvaltningar. Till fots eller per cykel passerades alla uppställningsplatser med cirka 1 timmes mellanrum under tiden kl 9-18. På platser avsedda för korttidsparkering (<2 h) noterades endast om platsen var belagd eller inte. På långtidsplatser noterades de tre sista siffrorna i fordonens registreringsnummer.

Vissa studier genomfördes även på parkeringen som är lokaliserad till tomtmark.

Väderleken under räknedagarna var följande:

25.10	+ 5 °C	Soligt men mulnande under eftermiddagen, enstaka regnskurar
26.10	+ 9 °C	Mulet
27.10	+ 8 °C	Morgondimma, mulet
28.10	6-7 °C	Mulet
30.10	7-8 °C	Morgondimma, mulet
31.10	7-8 °C	Mulet

Biltätheten i Kalmar län den 1 januari 1972 uppgick enligt Centrala bilregistret till 3,2 invånare/bil eller totalt 75 381 bilar (= personbilar + bussar + lastbilar).

4.2 1975 års räkning

Räkningen 1975 genomfördes under endast tre dagar, torsdagen den 16 oktober till lördagen den 18 oktober. Liksom 1972 användes enbart personal från kommunala förvaltningar (10 st).

Organisationen och uppläggningsen var i princip samma som tidigare men distriktsindelningen var helt ny med hänsyn till de förändringar i parkeringsbestämmelserna som skett.

Väderleken de olika dagarna var:

- 16.10 + 9 °C Duggregn
 17.10 + 9 °C Mulet
 18.10 + 9 °C Mulet, uppklarnande och sol på eftermiddagen.

Biltätheten enligt bilregisternämnden uppgår i Kalmar län den 1 januari 1975 till 2,9 invånare/bil eller totalt 83 689 bilar.

4.3 Bearbetning

4.3.1 Biltäthet

För att kunna jämföra de två undersökningarna har gjorts en analys av förändringen i biltätheten. Vi har utgått från att Kalmar kommun har samma biltäthet som länet i genomsnitt. Statens Vägverks rapport TÖ 120 redovisar för 1 januari 1972 en biltäthet med 3,19 inv/bil i hela länet och 3,09 inv/bil i Kalmar kommun, d v s en skillnad på cirka 3 %. Antalet invånare i länet, bilar i länet och invånare i kommunen framgår av nedanstående tabell där även antalet bilar i kommunen beräknats.

Tabell 3

År	Antal invånare		Antal bilar	
	i länet	i kommunen	i länet	i kommunen
1.1. 1972	240 651	52 701	75 381	16 508
1.1 1975	240 395	52 332	83 689	18 218
Ökning totalt	- 256	- 369	8 308	1 710
i %	- 0,1	- 0,7	+ 11	+ 10,4

4.3.2 Beskrivning av undersökningsområdet

Kvarnholmen utgör i Kalmar det egentliga centrumområdet med butiksområdet lokaliserat i västra delen. I nordvästra delen och öster om Stortorget har lokaliserats kontorsverksamheter. I övrigt rymmer Kvarnholmen bostadsbebyggelse av olika typer.

4.3.3 Beskrivning av p-platserna

(Se ritning nr 3, 4 och 5)

1. Kv Gesällen

Anordnad på kvarteretsmark. Avgiften uttages 1972 och 1975 med hjälp av biljettautomat. P-platsen belägen centralt i utkanten av affärsområdet nära två varuhus.

2. Domkyrkan

Centralt belägen mindre p-plats med parkeringsmätare.

3. Ölandstorget

Avgiftsbelagd med biljettautomat vid båda räknatillfällena. Perifert belägen i förhållande till affärsområdet.

4. V Sjögatan

Kantstensparkering som avgiftsbelagts vid andra räknatillfället. Centralt belägna platser.

5. S Långgatan

Likartat förhållande som V Sjögatan.

6. Storgatan utanför kv Magistern

Kantstensparkering som avgiftsbelagts. P-platsen belägen i kontorsområde.

7. Området vid Strömgatan m m

Kantstensparkering som avgiftsbelagts i kontorsområde.

8. Södra Långgatan utanför kv Krögaren

Kantstensparkering som avgiftsbelagts vid kontorsbebyggelse.

9. Larmtorget

Tidigare avgiftsbelagt. Korttidsparkering vid butiksområde, mycket centralt.

10. Larmgatan m m

Kantstensparkering som avgiftsbelagts, centralt i butiksområde.

11. Storgatan vid teatern

Kantstensparkering perifert som avgiftsbelagts invid butiksområdet.

12, 13 och 14. Perifert belägna markparkeringar

För långtidsparkering som avgiftsbelagts med biljett-automater.

15, 16, 17 och 18. Halvcentrala platser

För långtidsparkering invid butiksområdet.

19, 21. Kantstensparkering och
20. markparkering i östra delen av Kvarnholmen i närheten av bostäder

Fria långtidsplatser både 1972 och 1975.

22. Anordnade p-platser vid Tullhuset invid kontorsområde

Fria platser 1972 och avgiftsbeläggning 1975.

4.3.4 Parkeringsystem

1972 fanns på Kvarnholmen totalt 1 811 uppställningsplatser för allmän parkering på allmän platsmark eller på tomtmark som kommunen disponerade.

Av nedanstående tabell framgår antalet platser totalt och fördelning på olika tidsbegränsningar.

Tabell 4

Parkeringsbestämmelse	Antal
1/2 h	98
1 h	98
2 h	360
> 2 h	1 255
Summa	1 811

Av dessa platser var 231 avgiftsbelagda med avgiften 25 öre/30 min. Avgiften erlades endast för korttidsparkering, huvudsakligen 2 timmars.

1975 hade antalet ändrats till nedanstående värden:

Tabell 5

Parkeringsbestämmelse	Antal
1/2 h	100
1 h	59
2 h	742
> 2 h	876
Summa	1 777

Av dessa platser var 1 587 avgiftsbelagda med 25 öre/30 min för korttid och 1 kr/5tim för långtidsparkering.

4.4 Val av p-platser för analys

Som tidigare redovisats omfattade de båda undersökningarna huvudparten av de fria och avgiftsbelagda p-platser som var upplåtna för allmänt begagnande. Totalt uppgick dessa till 42 st.

I tabell 6 har redovisats samtliga räknade platser som fanns båda åren med angivande av antal uppställningsplatser och typ av parkering. Se även ritning nr 3 och 4.

I bearbetningen har dessa platser grupperats med hänsyn till läge och parkeringsbestämmelse till 22 olika enheter, se tabell 7.

Några av platserna har inte medtagits i den gjorda analysen - vissa av platserna var under 1972 på förmiddagen avstängda (Stortorget), andra platser har ändrats från korttids- till långtidsparkering och v v och parkeringsplatsen vid pumpstationen var 1972 uppdelad i flera bestämmelser medan man 1975 hade en enhetlig föreskrift om maximal uppställningstid, se tabell 8.

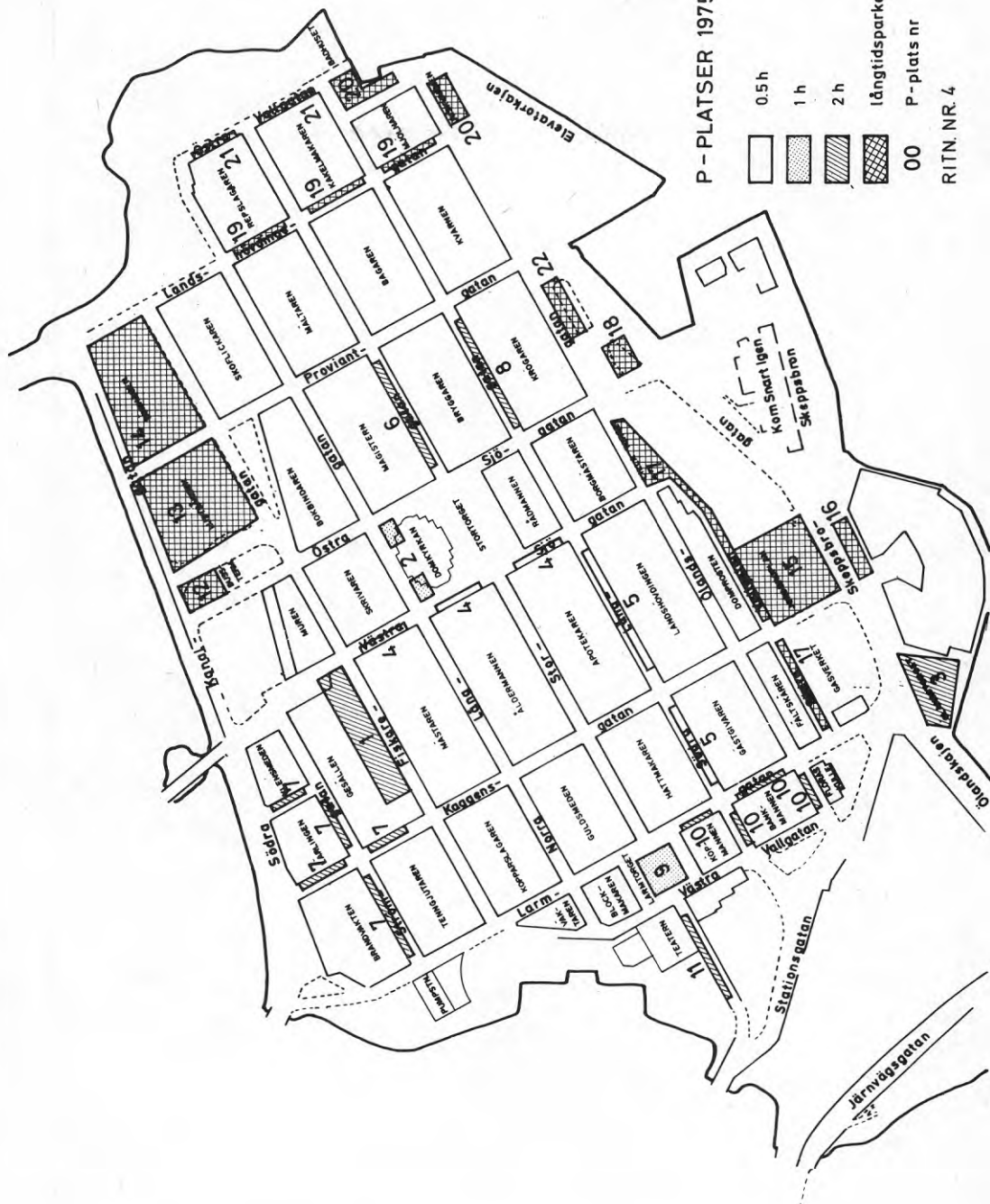
Några platser fanns endast vid ett räknetillfälle.

Läget av de icke analyserade platserna framgår av ritning nr 5.

P - PLATSER 1975

- 0.5 h
- 1 h
- 2 h
- långtidsparkering
- 00 P-plats nr

RITN. NR. 4





P-PLATSER 1972 ELLER 1975
ej medtagna i analysen

00 P-plats nr

RITN. NR. 5

Tabell 6

Förteckning över analyserade p-platser, Kalmar

Plats	Nr	Antal		Typ	Anm
		1972	1975		
Kv Gesällen	1	141	137	G	
Domkyrkan	2	13	13	G	
Ölandstorget	3	50	49	G	
V Sjögatan, kv Mästaren	4	9	7	K	
" - , kv Äldersmannen	4	8	6	K	
" - , kv Apotekaren	4	5	5	K	
S Långgatan, kv Gästgivaren	5	14	13	K	
" - , kv Landshövdingen	5	17	14	K	
Storgatan, kv Magistern	6	17	14	K	
Kaggensgatan, kv Gesällen	7	8	2	K	
" - , kv Lärlingen	7	7	7	K	
Tessingatan, kv Klensmeden	7	4	3	K	
Strömgatan, kv Lärlingen	7	7	5	K	
" - , kv Brandvakten	7	12	11	K	
S Långgatan, kv Krögaren	8	12	8	K	
Larmtorget	9	27	27	G	
Larmgatan, kv Köpmannen	10	4	3	K	
" - , kv Bankmannen	10	8	6	K	
S Långgatan, kv Bankmannen	10	5	6	K	
Storgatan, Teatern	11	15	15	K	
Bussterminalen	12	29	28	G	
Lustgården	13	191	191	G	
Bönhasen	14	233	233	G	
Jordbroplan	15	111	108	G	
Skeppsbrogatan	16	29	20	K	
S Vallgatan	17	87	33	K	
Lilla toget	17	24	19	G	
Kavaljeren	18	37	32	G	
Landshövdingegatan	19	27	26	K	
Badhuset	20	20	42	G	
Riskvarnen	20	13	26	G	
Ö Vallgatan	21	16	9	K	
Ölandsgatan, Tullhuset	22	32	19	K	
Summa		889	905	G	
		343	232	K	
		1232	1137		

Tabell 7

Förteckning över analyserade p-platser, Kalmar
 Sammanställning

Plats nr	Bestämmelse 1972				Bestämmelse 1975				Typ kant.K plats G	Anm
	0,5 h	1 h	2 h	>2 h	0,5 h	1 h	2 h	>2 h		
1			141A				137A		G	
2		13A					13A		G	
3			50A				49A		G	
4	22				18A				K	
5	31				27A				K	
6			17				14A		K	
7		38					28A		K	
8		12					8A		K	
9			27A		27A				G	
10	17						15A		K	
11	15						15A		K	
12				29				28A	G	
13				191				191A	G	
14				233				233A	G	
15				111				108A	G	
16				29				20A	K	
17				111				52A	G+K	29G
18				37				32A	G	
19				27				26	K	
20				33				68	G	
21				16				9	K	
22				32				19A	K	
Summa	85	63	235	849	45	27	279	786		
varav A		13	218		45	27	279	683		
Summa				1232				1137		

Tabell 8

Förteckning av p-platser som ej ingår i analysen Kalmar

Nr	Plats	Antal		Orsak
		1972	1975	
31	Pumpstationen	54	52	Olika bestämmelser 1972
32	Muren	150	180	Långtid till korttid
33	Fiskaregatan	0	5	
34	Kv Väktaren	0	8	
35	N Långgatan	0	11	
36	" -	0	7	
37	" -	0	12	
38	" -	15	14	Långtid till korttid
39	" -	12	13	" -
40	Proviantgatan	0	8	
41	Storgatan	15	15	Långtid till korttid
42	" -	10	10	" -
43	Stortorget	30	30	Tidvis salutorg
44	Proviantgatan	0	8	
45	Stationsgatan	0	14	
46	V Vallgatan	0	14	
47	Kaggensgatan	9	6	Saknas vissa mätningar
48	V Sjögatan	4	0	
49	S Långgatan	0	9	
50	Ö Sjögatan	10	7	Saknas vissa mätningar
51	S Långgatan	14	14	Långtid till korttid
52	S Långgatan	5	5	Långtid till korttid
53	Ölandsgatan	5	4	Korttid till långtid
54	" -	13	11	" -
55	Ölandsgatan	20	18	Korttid till långtid
56	Stationsgatan	29	0	
57	Floras kulle	38	24	Korttid till långtid
58	Gasverkstomten	103	103	Korttid till långtid
59	Vedgårdsholmen	0	21	
60	Kom snart igen	43	17	Långtid till korttid
Summa		579	640	
Från tabell 7		1232	1137	
Totalt		1811	1777	

4.5 Analys

4.5.1 Allmänt

För att kunna analysera resultatet av undersökningen har för korttidsplatserna grafiskt redovisats den procentuella beläggningen vid olika tidpunkter - en kurva för varje "mättag". Som "mättag" har använts dels medelvardagen 1972 (fem mätningar), dels medelvardagen 1975 (två mätningar), dels de två undersökta lördagarna.

För långtidsparkeringen har dessutom redovisats uppehållstiden och för att kunna jämföra de olika resultaten har antalet fordon med olika uppställningstider relaterats till antalet uppställningsplatser. 1,0 i viss tidklass innebär alltså att samtliga uppställningsplatser var upptagna av fordon som räknats i denna klass. Räkningsförfarandet (1 timmes intervall) ger mycket grova tidsberäkningar - vi har antagit att fordon med 1 notering varit uppställda 1 timme, med 2 noteringar - 2 timmar, o s v.

Dessutom redovisas totala antalet fordon som använt p-platsen och den relativa omsättningen (antal fordon/plats).

I den fortsatta analysen har använts de ritningsbeteckningar som redovisats på sid 89.

RITNINGSBETECKNINGAR FÖR REDOVISNINGSDIAGRAM

————	VARDAGSMEDEL	1972
-----	LÖRDAG	1972
————	VARDAGSMEDEL	1975
-----	LÖRDAG	1975

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER 1972 - 1975

PARKERINGSBESTÄMMELSE 1972 - 1975

0.5 h = 30 minuter

1 h = 1 timme

2 h = 2 timmar

>2 h = långtid

A = Avgift

ANTAL FORDON 123 / 0.43

INNEBÄR: 123 FORDON TOTALT
MED 0.43 FORDON PER
UPPSTÄLLNINGSPLATZ

4.5.2 Grupp 1. Oförändrade bestämmelser

Område 1	2 h A	Centrala
" 3	2 h A	Perifera
" 19	långtid	"
" 20	"	"
" 21	"	"

På den centralt belägna platsen inträffade den förändringen att 2-timmarsplatserna fick kraftigt ökad beläggning på vardagarna. Från en medelbeläggning på cirka 30 % erhöles 1975 en beläggning på cirka 90 %, d v s betydligt mer än som motsvarar biltäthetens 10 %-iga ökning.

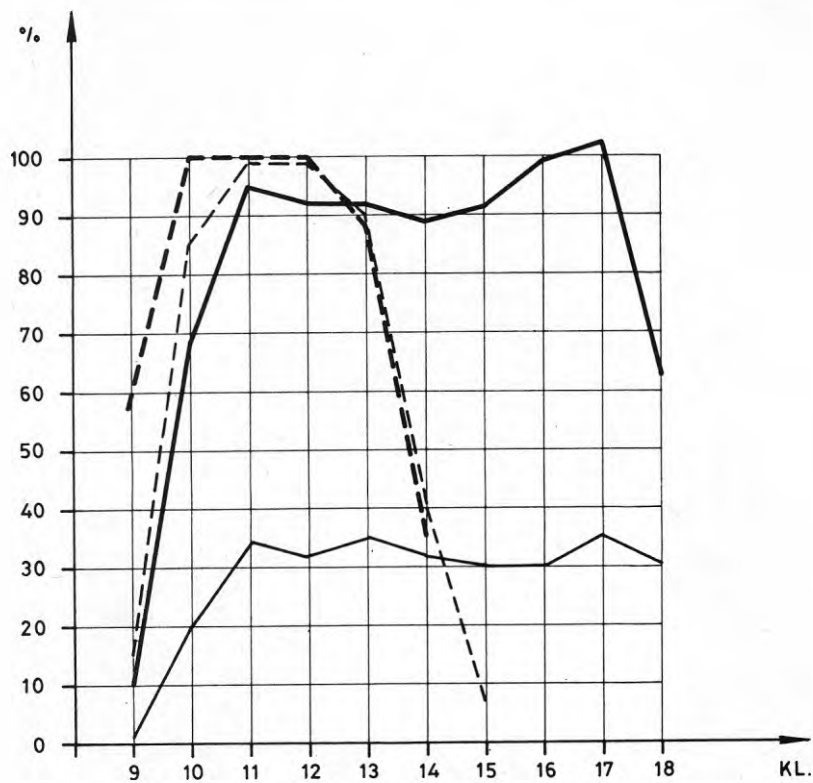
Den perifert belägna korttidsparkeringen på Ölandstorget undergick inga större förändringar. På lördagsräkningen 1975 konstateras dock en kraftig överbeläggning. De perifera platserna i östra delen på Kvarnholmen som vid båda räknatillfällena var upplåtna för gratis långtidsuppställning erhöles samtliga en kraftig ökning på vardagarna. Detta torde vara en effekt av den ökade avgiftsbeläggningen av mera välbelägna platser.

Ett studium av uppställningstidernas längd ger vid handen en ökning 1975 - från att ha varit en p-plats för huvudsakligen kort och medellång parkering blir uppställningstider på 8 timmar och mera vanligen förekommande.

Omsättningen på kantstensparkeringen var $31,5/43 = 0,92$ bilar/plats 1972 och $43,5/35 = 1,24$ år 1975. På Badhuset och Riskvarnen var motsvarande värden $36,8/33 = 1,12$ respektive $111,5/68 = 1,64$.

Förändringen på lördagar är svårare att förklara. Platserna längs kantsten (Landshövdingegatan och Ö Vallgatan ökade inte nämnvärt medan ökningen på Badhusstomten och Riskvarnen är mycket kraftig - från nästan ingen användning till full beläggning och detta trots att antalet uppställningsplatser fördubblats. Uppehållstidsstudien visar emellertid att det är korttidsparkeringen som ökat mest. Omsättningen har ökat från $6/33 = 0,18$ till $128/68 = 1,88$. En förklaring kan vara att trycket på lördagarnas korttidsparkering är så stort att den som söker sådan plats tvingas ända ut i periferin för att finna någon. En annan förklaring kan vara att de människor som heldagsparkerar på dessa platser använder samma vid inköpsresor på lördagar.

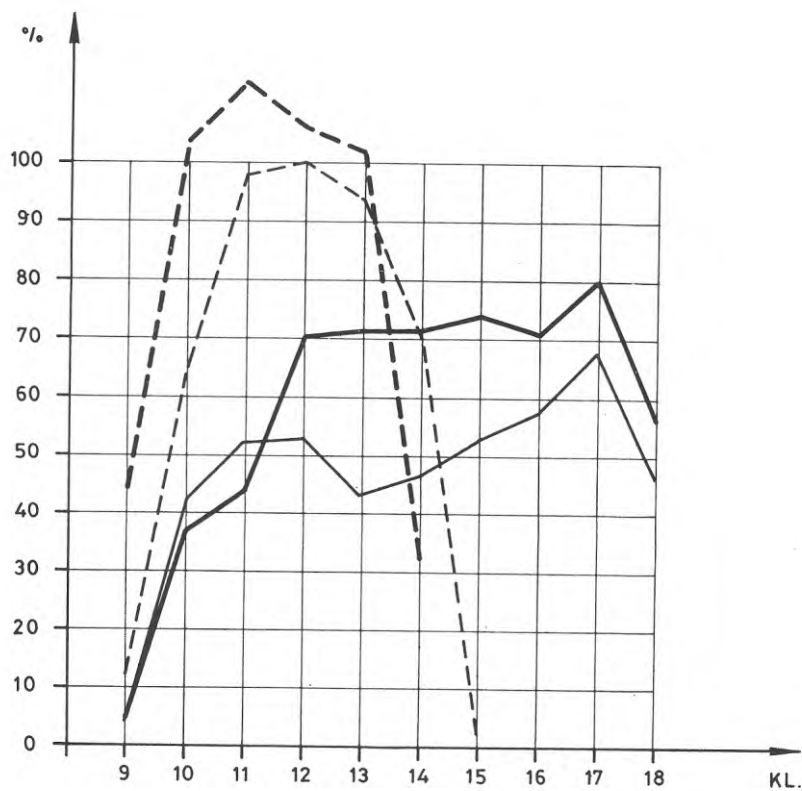
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 1 GESÄLLEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	141	137
PARKERINGSBESTÄMMELSE	2hA	2hA

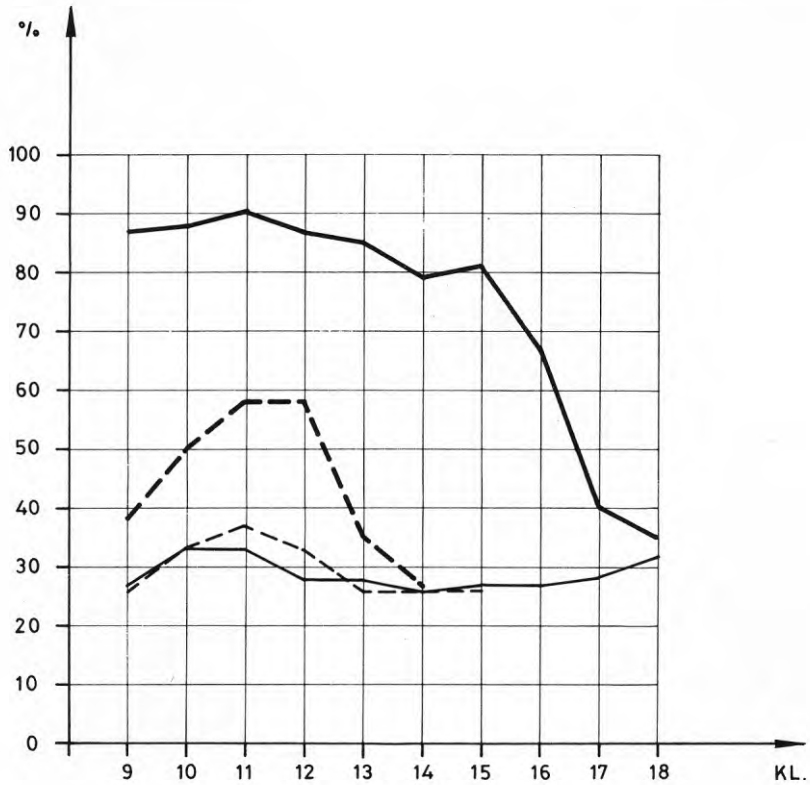
BELÄGGNING

KALMAR

P - PLATS NR 3 ÖLANDSTORGET

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	50	49
PARKERINGSBESTÄMMELSE	2hA	2hA

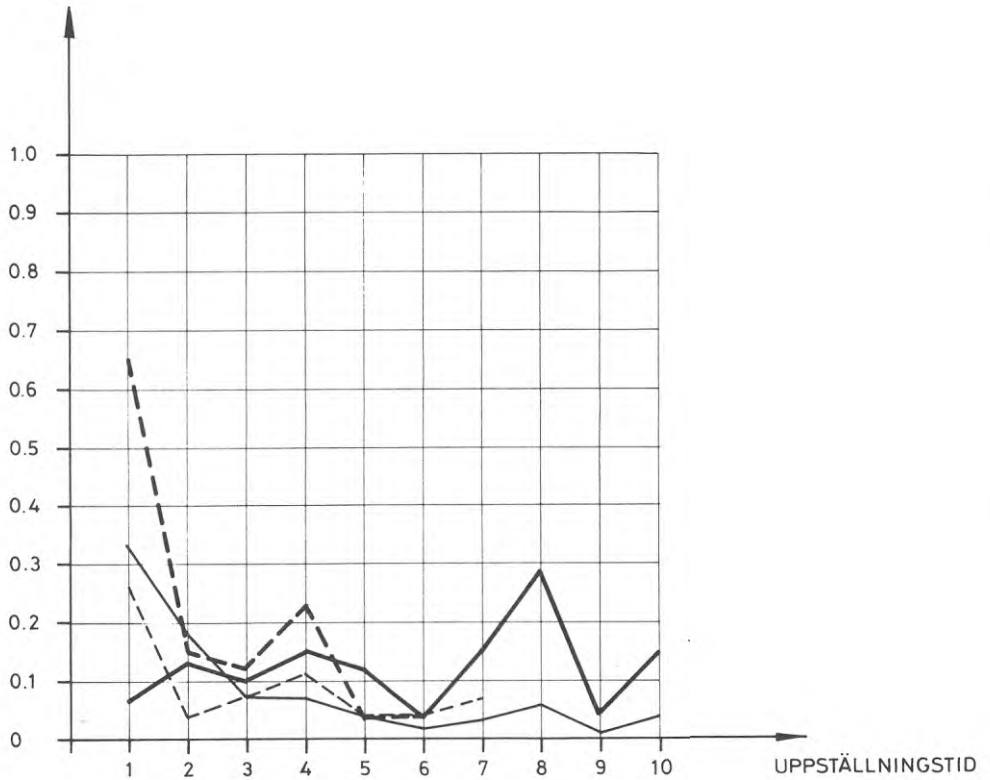
BELÄGGNING

KALMAR

P - PLATS NR 19 LANDSHÖVDINGEGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	27	26
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	24h

UPPSTÄLLNINGSTID

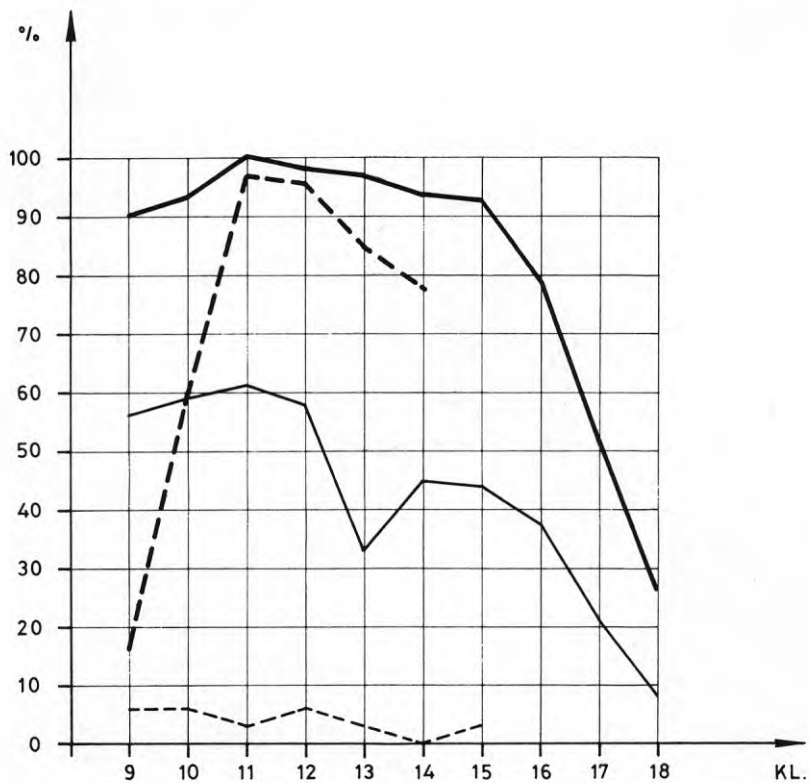
KALMAR

P-PLATS NR 19 LANDSHÖVDINGEGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	27	26
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	24h

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	23.2 / 0.86	17 / 0.63
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	32 / 1.23	32 / 1.23

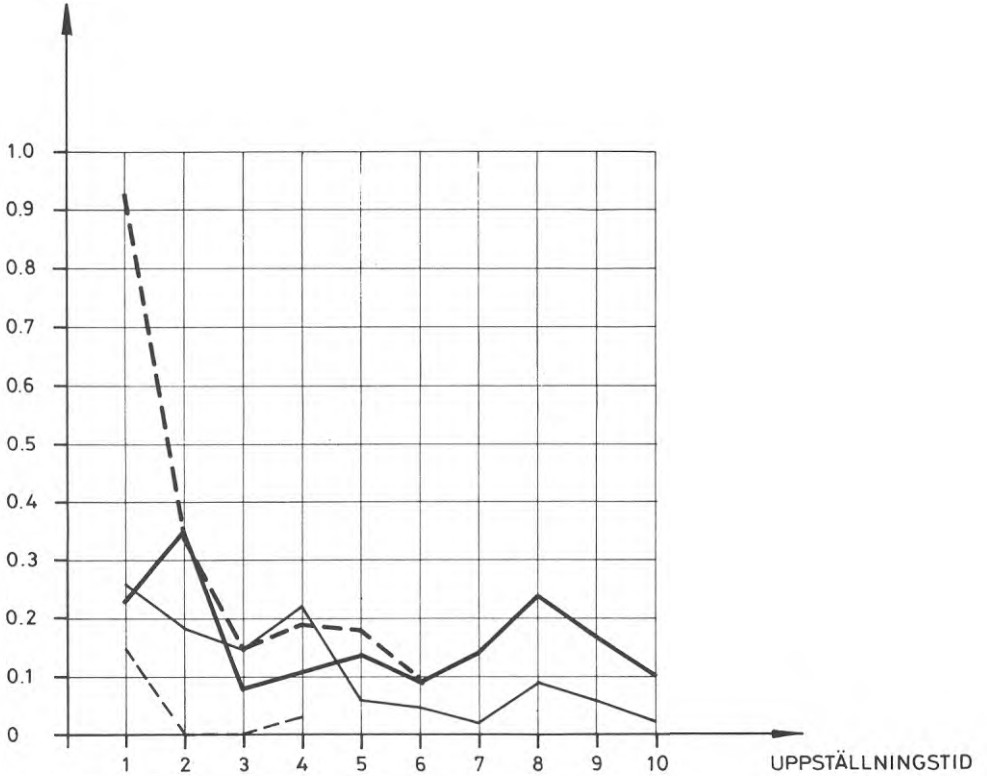
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 20 BADHUSET + RISKVARNEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	33	68
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	24h

UPPSTÄLLNINGSTID

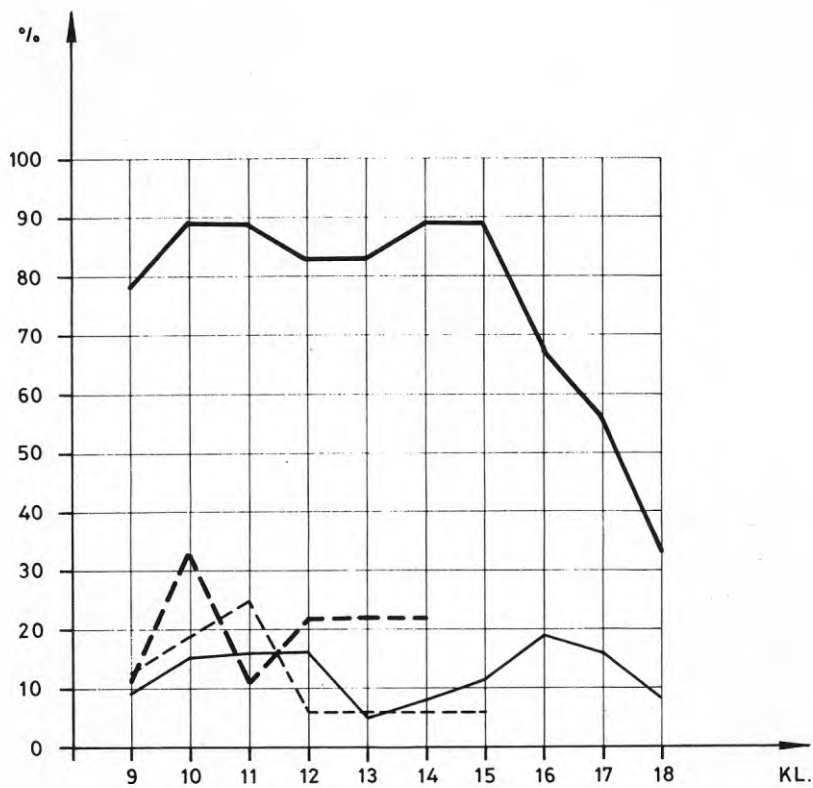
KALMAR

P-PLATS NR 20 BADHUSET + RISKVARNEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPATSER	33	68
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	24h

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	36.8 / 1.12	6 / 0.18
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	111.5 / 1.64	12.8 / 1.88

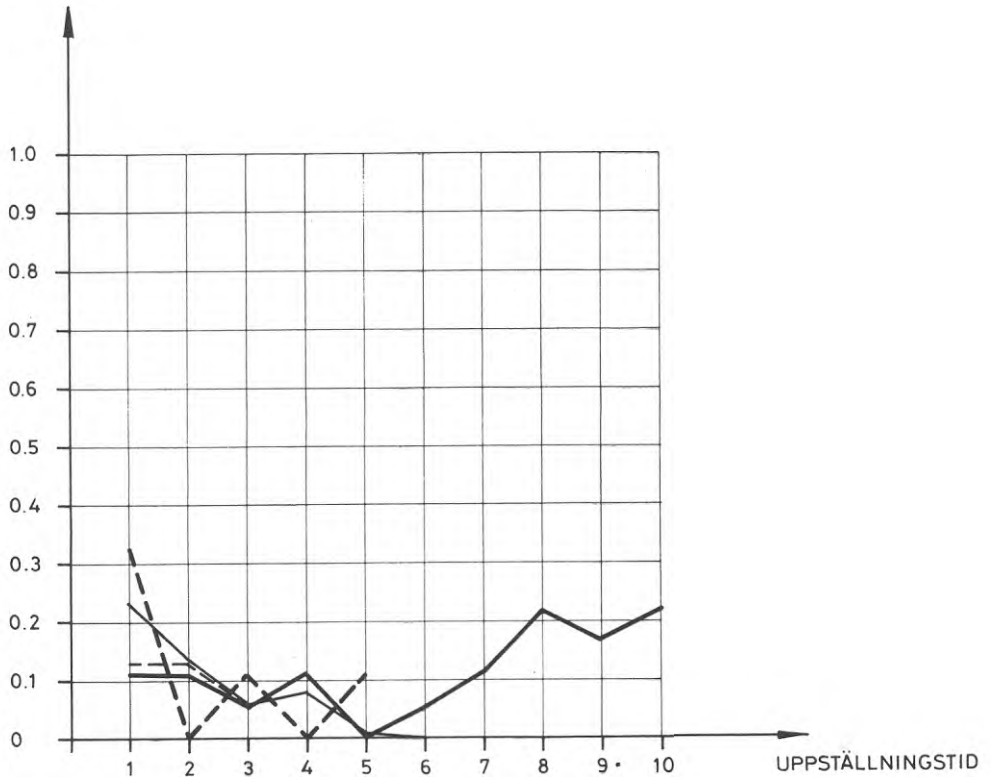
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 21 Ö. VALLGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	16	9
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	24h

UPPSTÄLLNINGSTID

KALMAR

P-PLATS NR 21 Ö. VALLGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	16	9
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	24h

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	8,3 / 0.52	5.0 / 0.31
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	10.5 / 1.17	5 / 0.56

4.5.3 Grupp 2. Samma tider men avgiftsbelägning

Område	4	1/2 h	Centrala
"	5	1/2 h	"
"	6	2 h	Halvcentrala
"	12	långtid	"
"	13	"	Perifera
"	14	"	"
"	15	"	Halvcentrala
"	16	"	Perifera
"	17	"	Halvcentrala
"	18	"	Perifera
"	22	"	"

Avgiftsbelägningen av halvtimmesplatserna i centrum medförde ingen större förändring av belägningen varken på vardagar eller lördagar. På 2-timmarsparkeringen utanför Nämndhuset på Storgatan visade det sig att trots att antalet platser minskade från 17 till 14 minskade även belägningen från att ha varit på vardagarna cirka 70 % till cirka 50 %. Lördagarnas belägning var dock oförändrad. Denna plats är den enda med 2-timmarsparkering som avgiftsbelades och det lilla antalet platser gör det omöjligt att dra några allmänna slutsatser.

Den största gruppen och det största antalet platser i undersökningen utgjordes av platser med 24 timmars gratis parkering som avgiftsbelades och begränsades till 5 respektive 10 timmars uppställning. I nedanstående tabell har sammanställts dessa platser.

Tabell 9

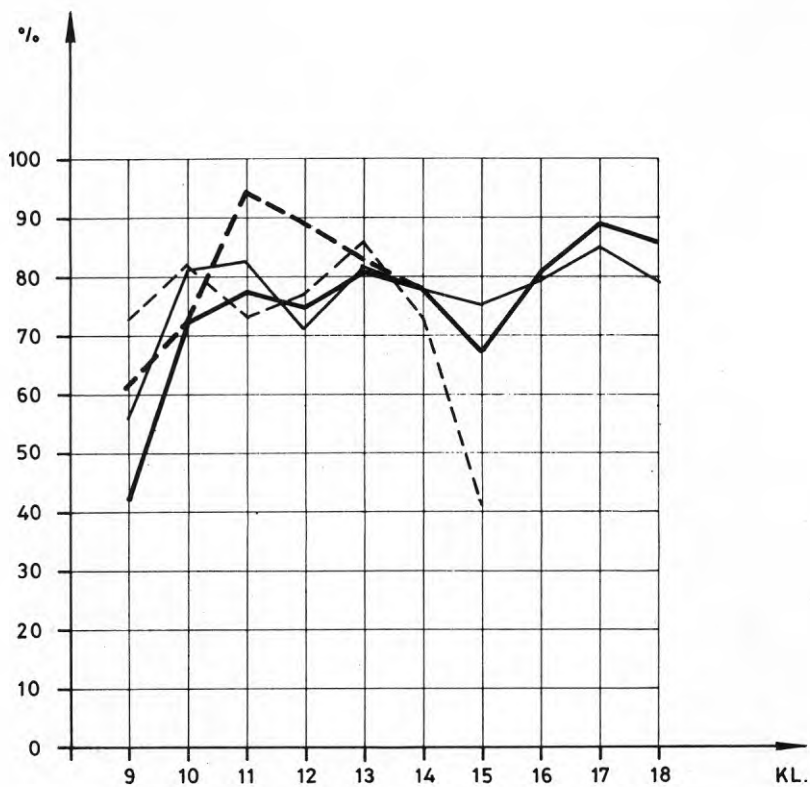
Plats nr	Läge	Antal		Tidsbeg 1975	Antal fordon som nyttjar platsen			
		1972	1975		Vard		Lörd	
					1972	1975	1972	1975
12	Hc	29	28	5 h	57,8	44,5	55	42
13	P	191	191	10 h	287,8	244	318	334
14	P	233	233	10 h	111,4	144	36	209
15	Hc	111	108	10 h	182,8	192	164	177
16	P	29	20	10 h	57,2	47	71	35
17	Hc	111	52	10 h	305,4	116,5	237	84
18	P	37	32	10 h	68,6	61	67	60
22	P	32	19	10 h	42,8	28	43	30

På Bussterminalen (12) där tiden begränsades till 5 h samtidigt som avgift infördes dämpades belägningen på vardagar från cirka 90 % till cirka 75 % samtidigt som givetvis de längre uppställningstiderna minskade. Trots tidsbegränsningen hade dock räknats cirka 10 fordon (= 25 %) som parkerade längre tid. Detta kan bero

på antingen olaga parkering eller på räknemetoden - en bilist kan vara borta nästan en timme och återparkera på samma plats utan att räknaren kan observera detta. Antalet fordon som nyttjade platserna minskade något.

På de perifert belägna platserna 13, 14, 16, 18 och 22 uppträder inget enhetligt mönster. På 13, 14 och 22 minskar beläggningen något på vardagar och ökar på lördagar. På 16 och 18 är situationen oförändrad. Inte heller då det gäller uppställningstiden sker några större förändringar.

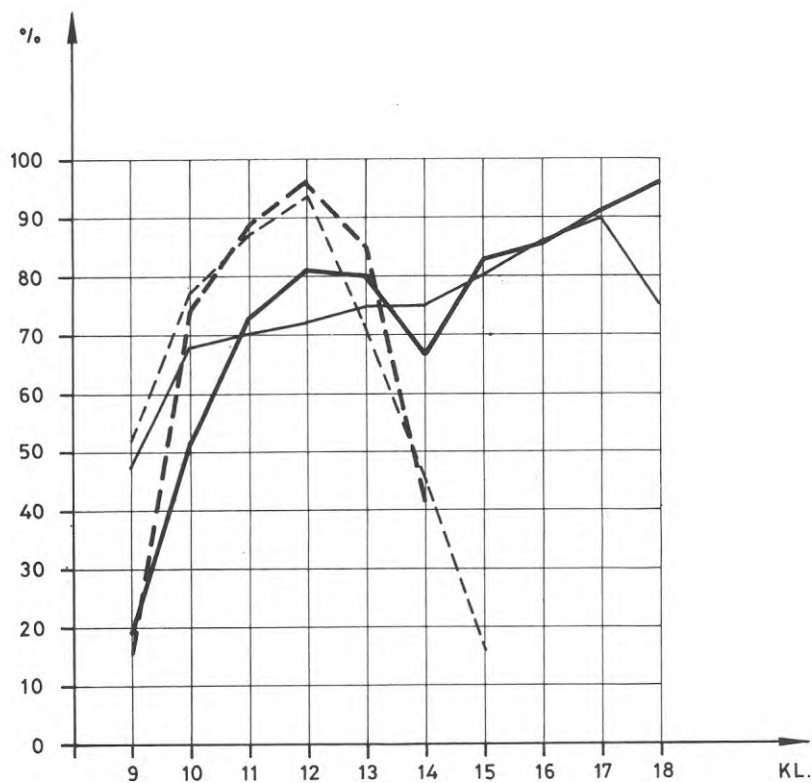
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 4 V. SJÖGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	22	18
PARKERINGSBESTÄMMELSE	30 MIN	30 MIN A

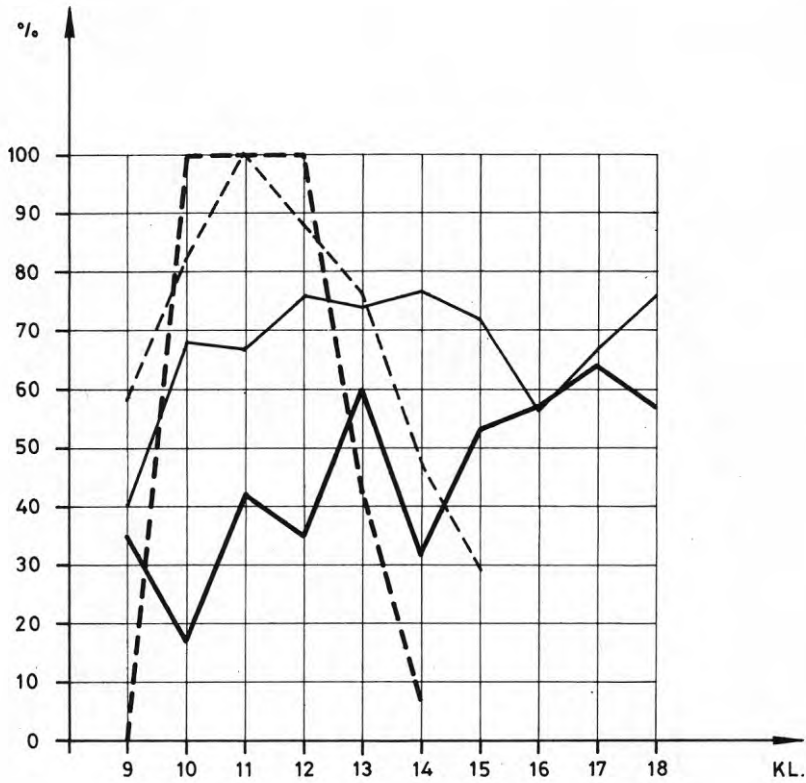
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 5 S. LÅNGGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	31	27
PARKERINGSBESTÄMMELSE	30 MIN	1hA

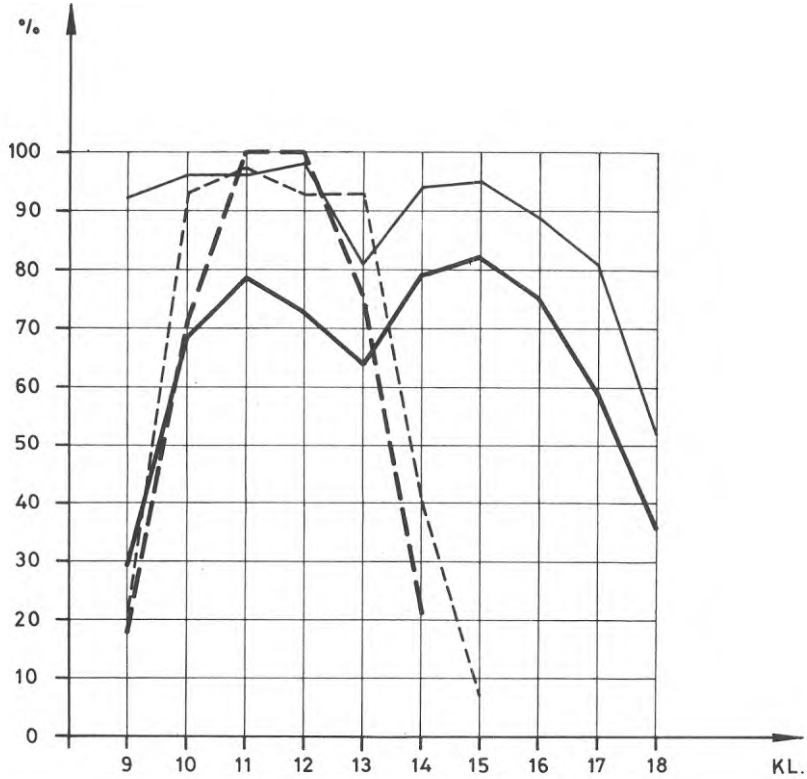
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 6 STORGATAN, KV. MAGISTERN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	17	14
PARKERINGSBESTÄMMELSE	2h	2hA

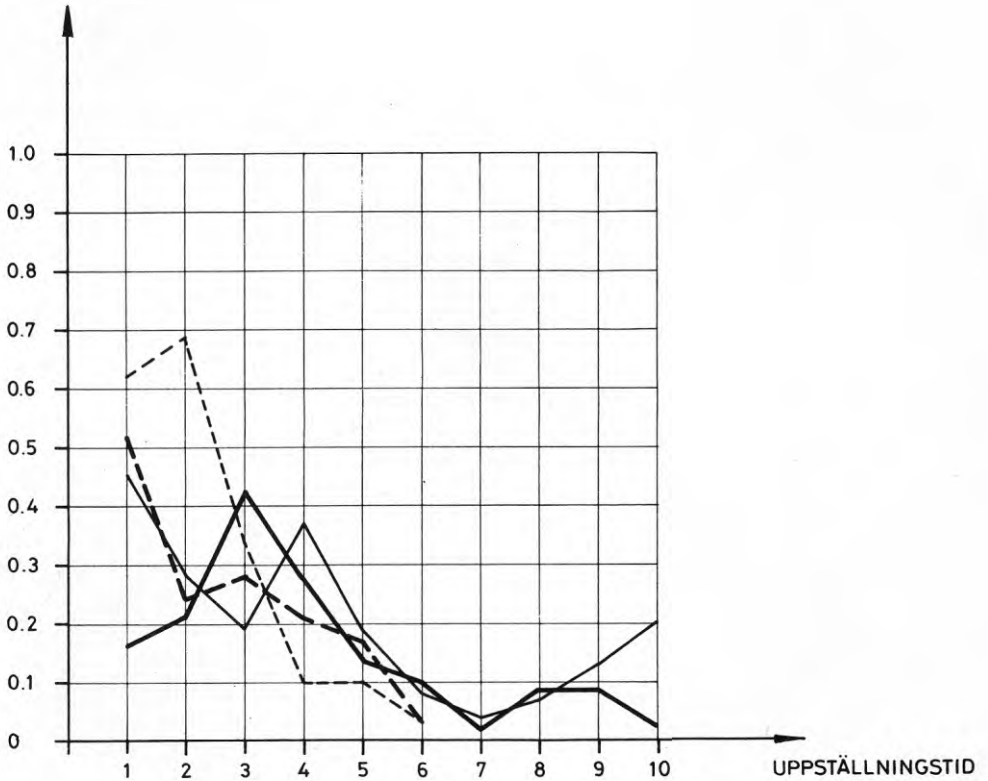
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 12 BUSSTERMINALEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	29	28
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	5hA

UPPSTÄLLNINGSTID

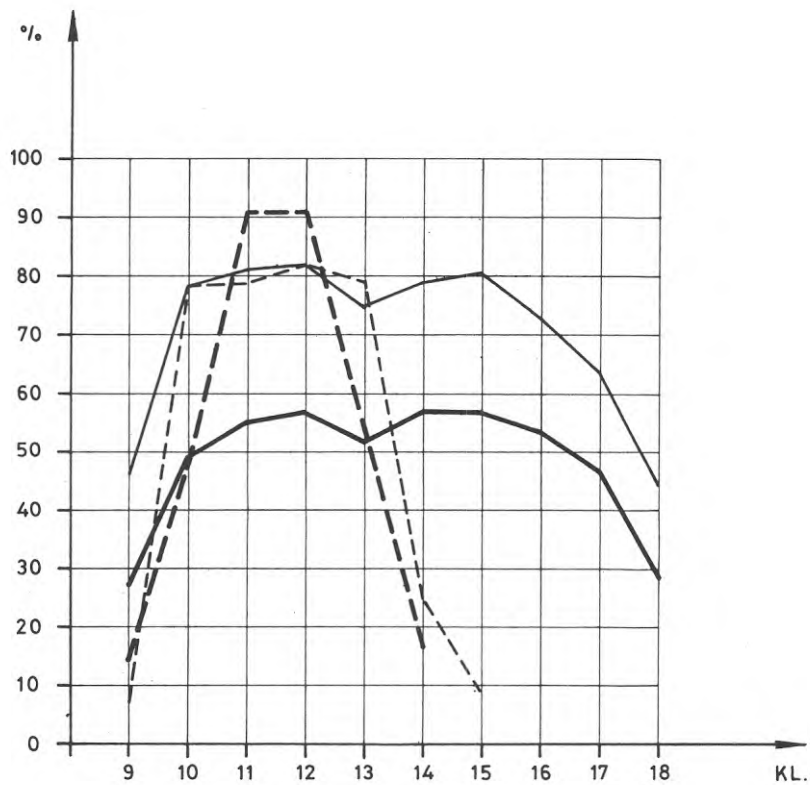
KALMAR

P-PLATS NR 12 BUSSTERMINALEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	29	28
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	5hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VAR. 1972	LÖRD. 1972
	57.8 / 1.99	55 / 1.90
	VAR. 1975	LÖRD. 1975
	44.5 / 1.59	42 / 1.50

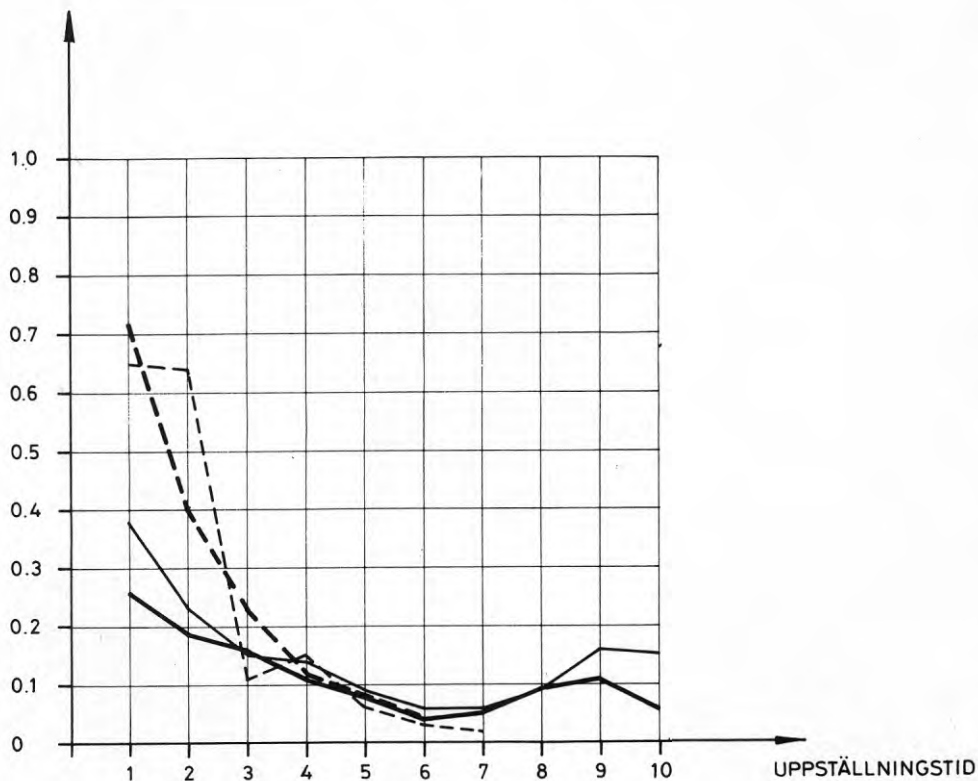
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 13 LUSTGÅRDEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	191	211
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

UPPSTÄLLNINGSTID

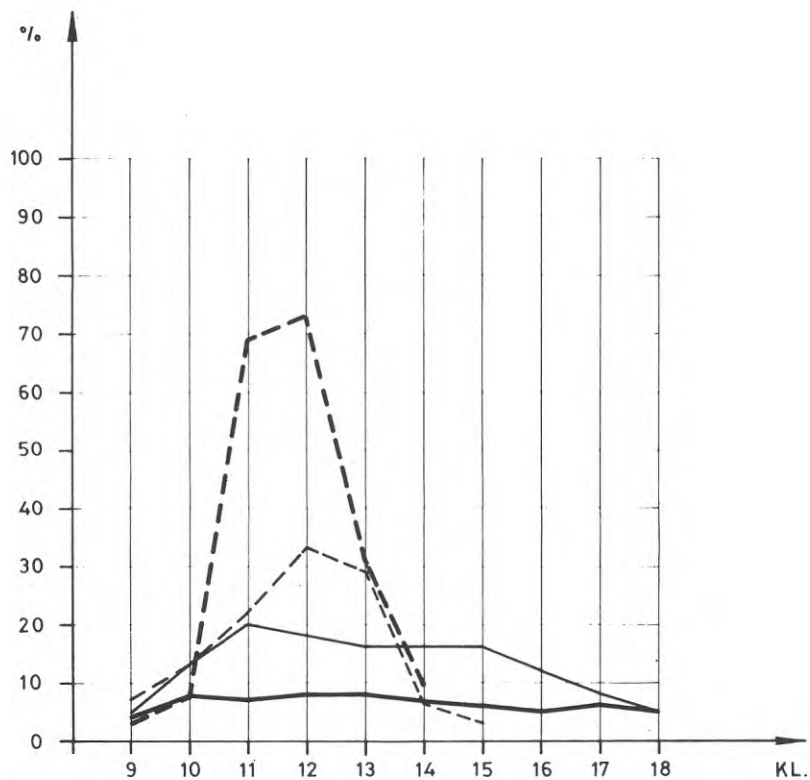
KALMAR

P-PLATS NR 13 LUSTGÅRDEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	191	211
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	287.8 / 1.51	318 / 1.66
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	244 / 1.16	334 / 1.58

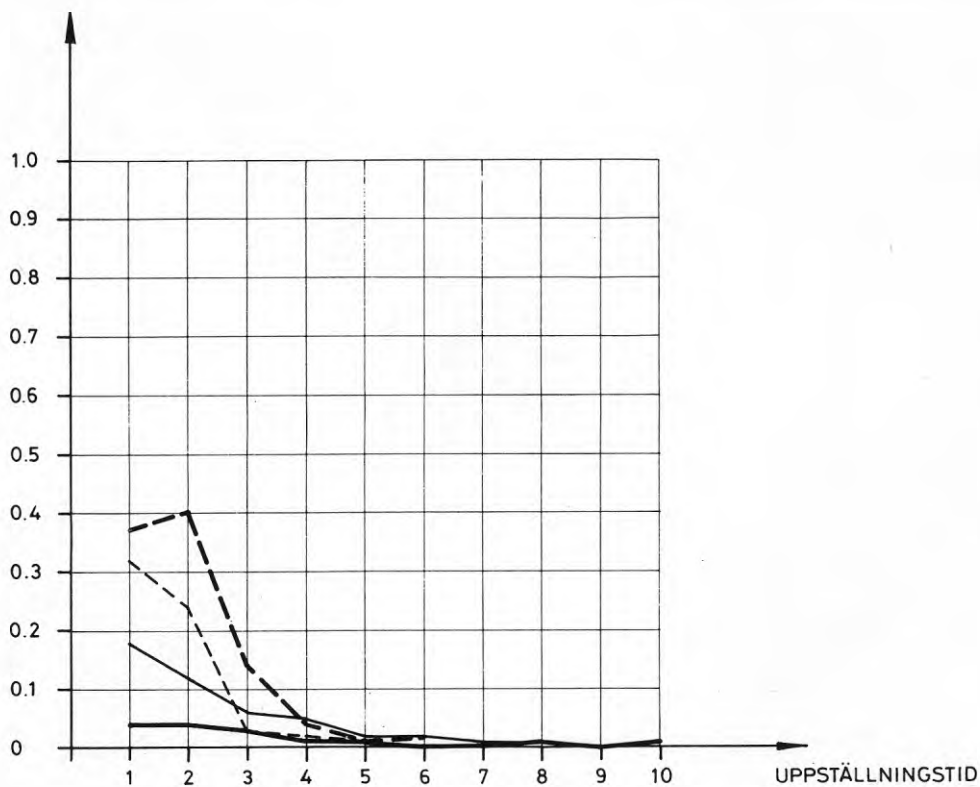
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 14 BÖNHASEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	233	213
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10 h A

UPPSTÄLLNINGSTID

KALMAR

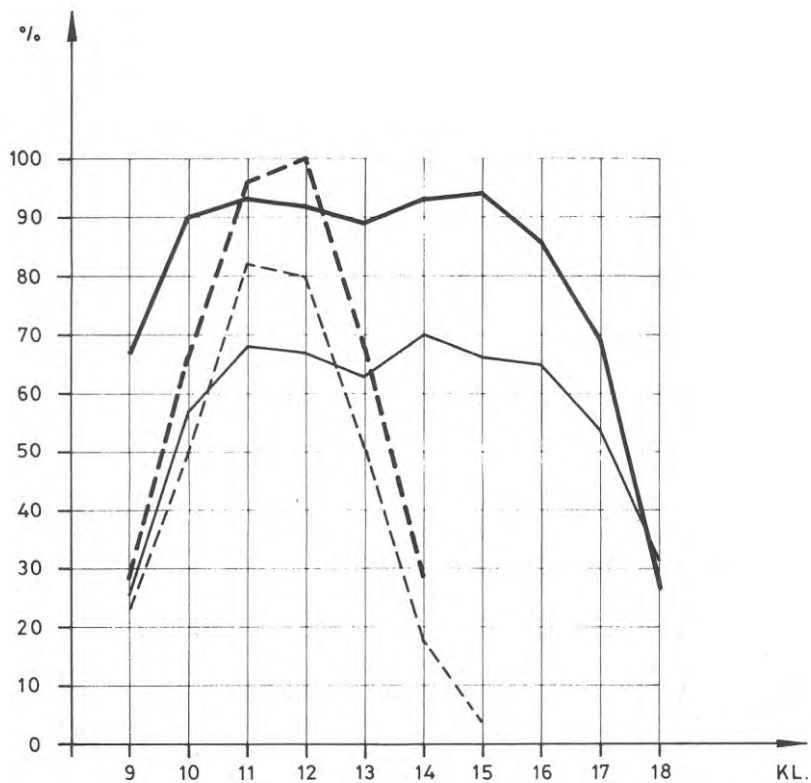
P-PLATS NR 14 BÖNHASEN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	233	213
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	11hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	111.6 / 0.48	144 / 0.62
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	36 / 0.17	209 / 0.98

BELÄGGNING

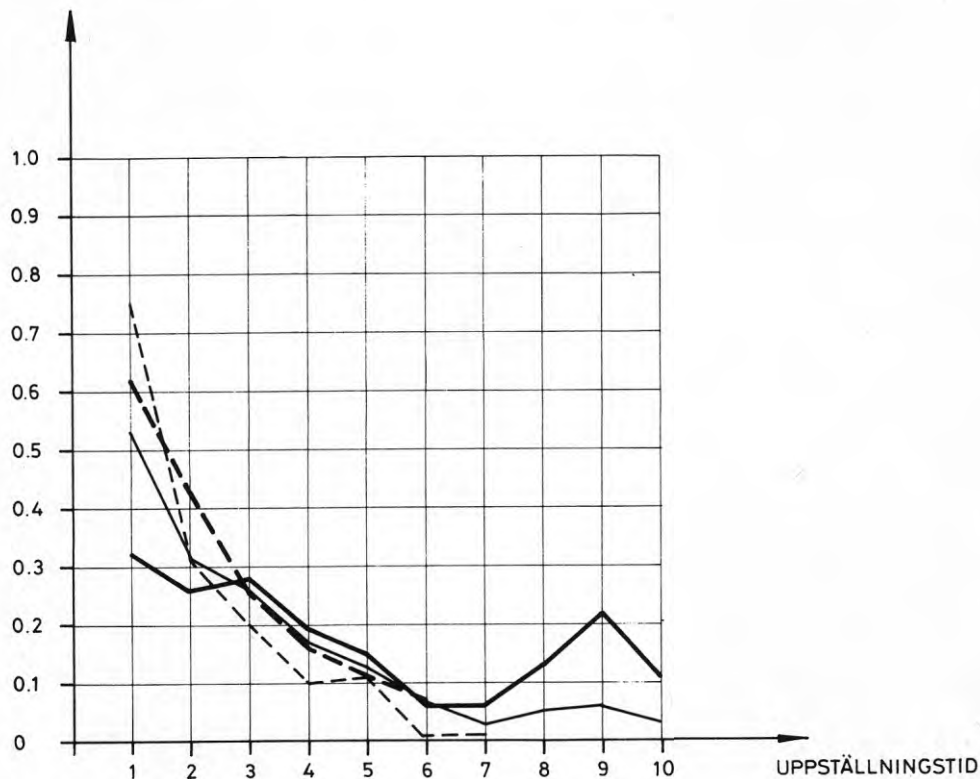
KALMAR



P - PLATS NR 15 JORDBROPLAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	111	108
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

UPPSTÄLLNINGSTID

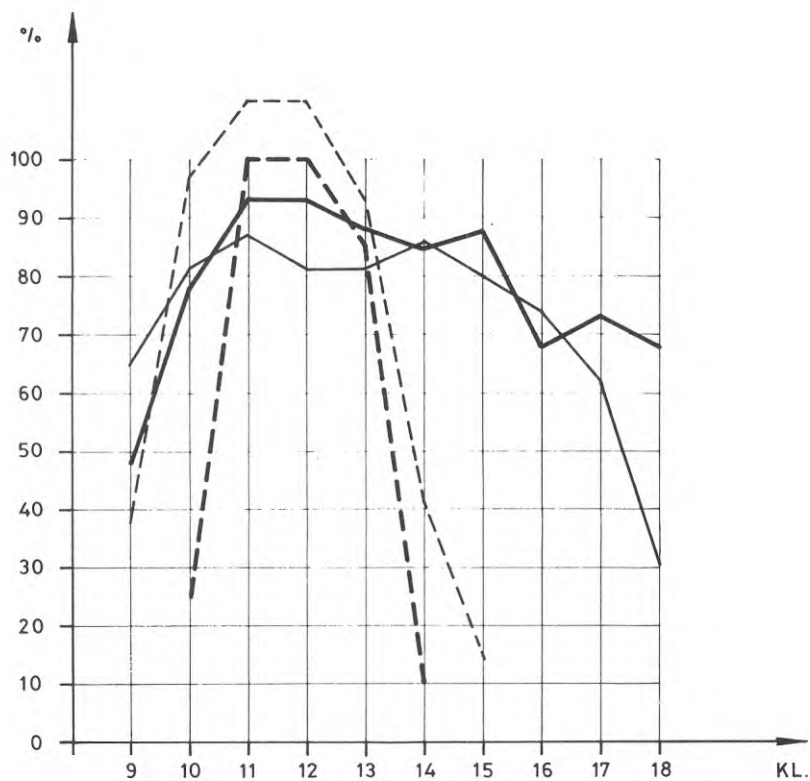
KALMAR

P-PLATS NR 15 JORDBROPLAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	111	108
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	182.8 / 1.65	164 / 1.48
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	192 / 1.78	177 / 1.64

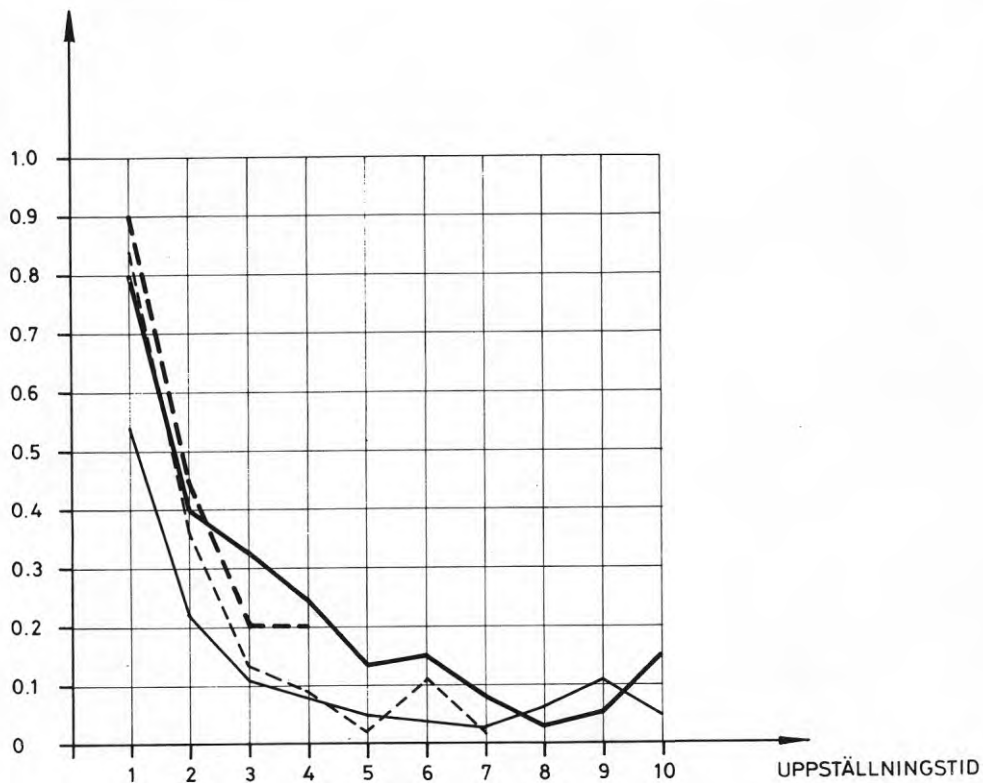
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 16 SKEPPSBROGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	29	20
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

UPPSTÄLLNINGSTID

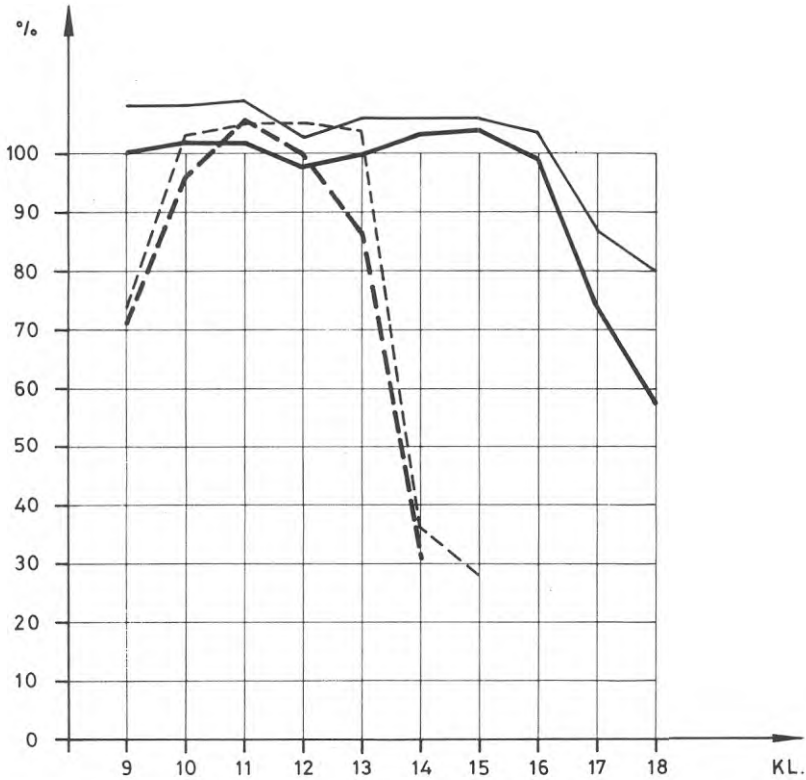
KALMAR

P-PLATS NR 16 SKEPPSBROGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	29	20
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VAR. 1972	LÖRD. 1972
	57.2 / 1.97	71 / 2.45
	VAR. 1975	LÖRD. 1975
	47 / 2.35	35 / 1.75

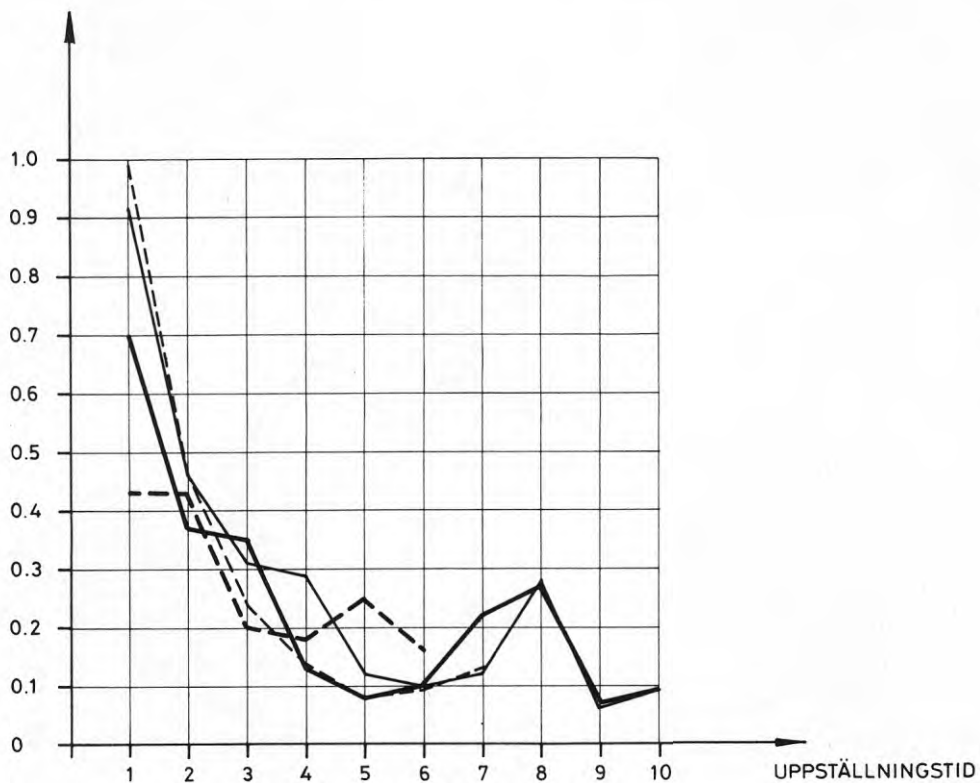
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 17 S. VALLGATAN, LILLA TORGET

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	111	51
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

UPPSTÄLLNINGSTID

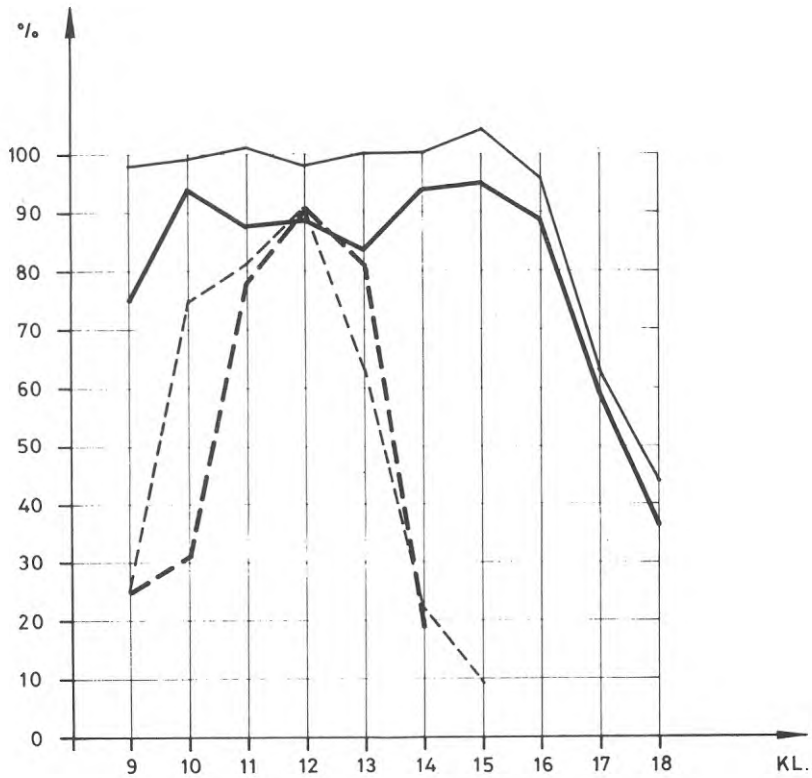
KALMAR

P-PLATS NR 17 S. VALLGATAN + LILLA TORGET

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	111	51
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	305.4 / 2.75	237 / 2.14
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	116.5 / 2.28	84 / 1.65

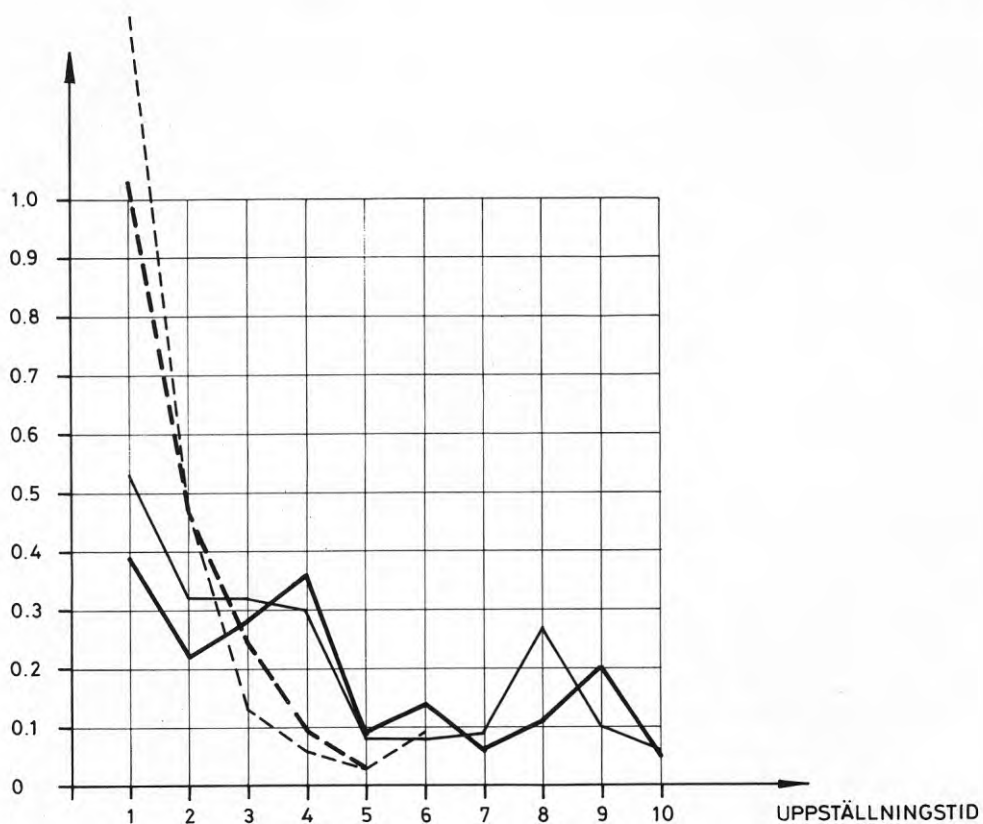
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 18 KAVAJEREN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	32	32
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

UPPSTÄLLNINGSTID

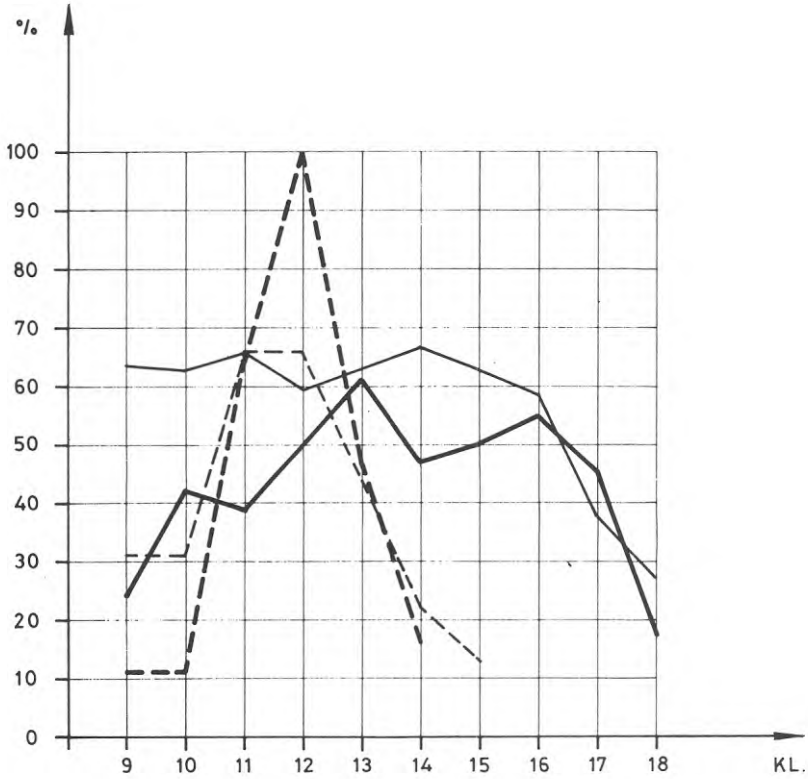
KALMAR

P-PLATS NR 18 KAVALJEREN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	32	32
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	68.6 / 2.14	67 / 2.09
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	61 / 1.91	60 / 1.88

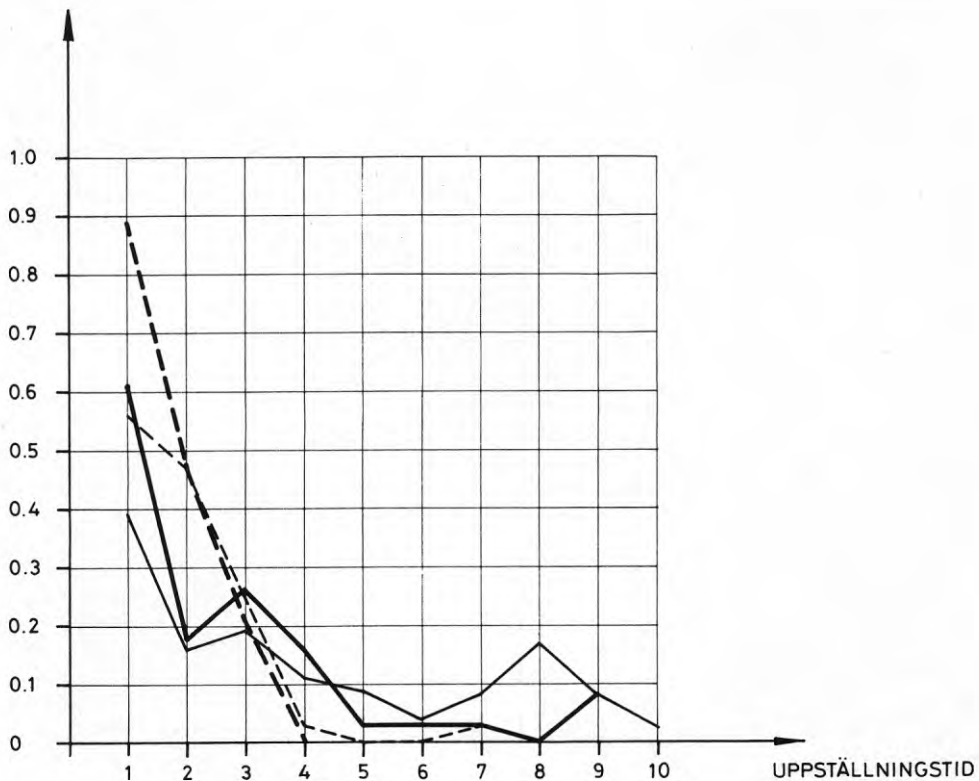
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 22 ÖLANDSGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	32	19
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

UPPSTÄLLNINGSTID

KALMAR

P-PLATS NR 22 ÖLANDSGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	32	19
PARKERINGSBESTÄMMELSE	24h	10hA

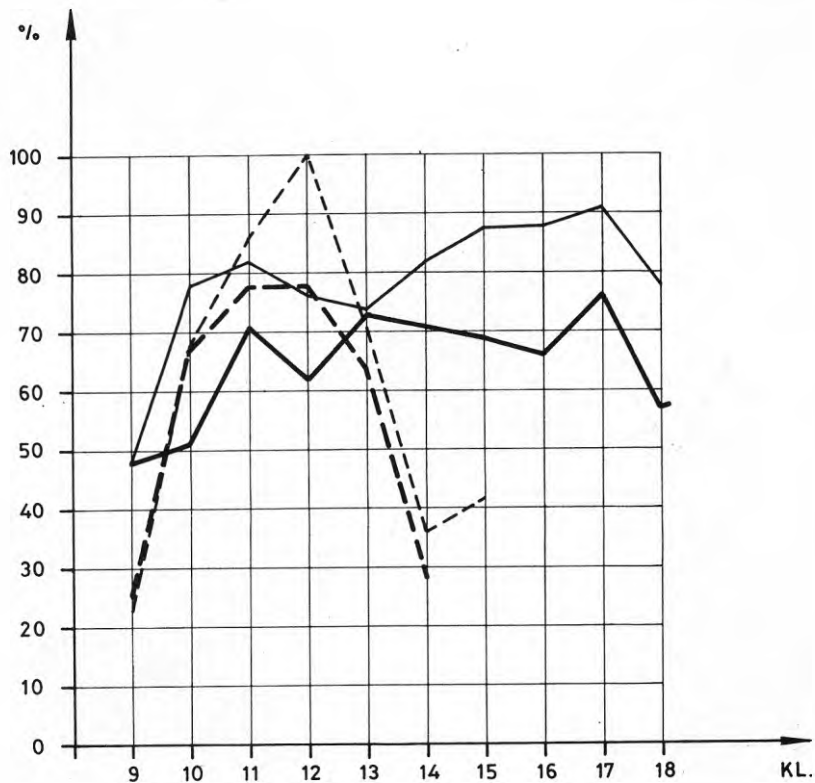
ANTAL PARKERADE FORDON	VARD. 1972	LÖRD. 1972
	42.8 / 1.34	43 / 1.34
	VARD. 1975	LÖRD. 1975
	28 / 1.47	30 / 1.58

4.5.4 Grupp 3. Ökning av tillåten uppställningstid och avgiftsbeläggning

Område 7	1 h	till 2 h A
" 8	1 h	till 2 h A
" 10	1/2 h	till 2 h A
" 11	1/2 h	till 2 h A

Båda områdena där 1 timmestiden ökades till 2 timmar är belägna i område med kontorslokaler. I det ena området minskade beläggningen och i det andra ökade den kraftigt med en stor överbeläggning vissa tidpunkter. De extremt korta tiderna 30 min som ökades till 2 h medförde inte några mätbara förändringar. Det bör dock observeras att mätningarna på korttidsplatserna endast var antalsmätningar och inte mätning av uppställningstidens längd. Det finns alltså inga mätningar på lagligheten och det är troligt att många bilister parkerade längre tid än tillåtet 1972.

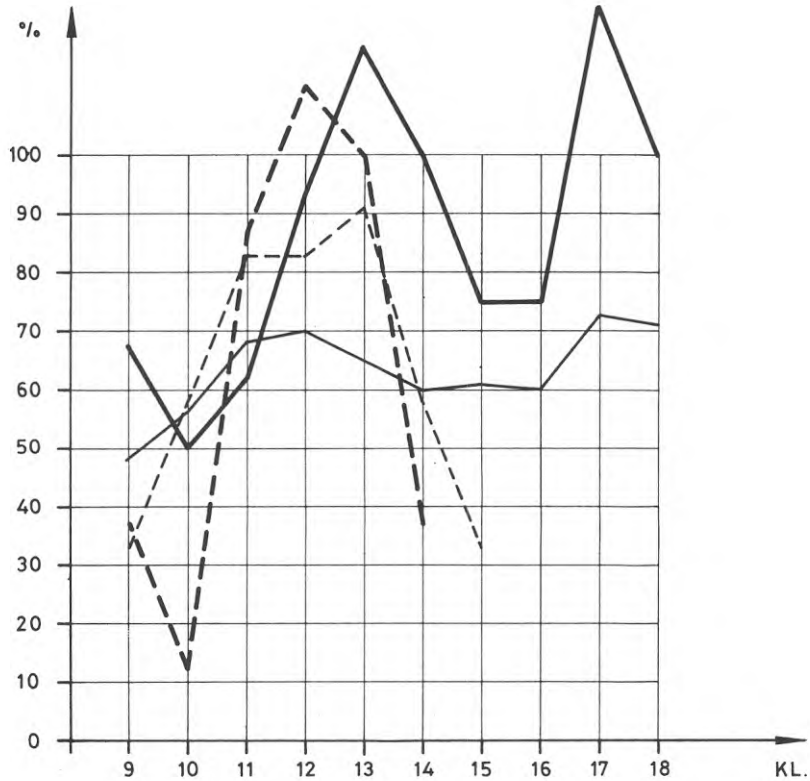
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 7 STRÖMGAT., KAGGENSGAT., TESSINGAT.

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	38	28
PARKERINGSBESTÄMMELSE	1h	2hA

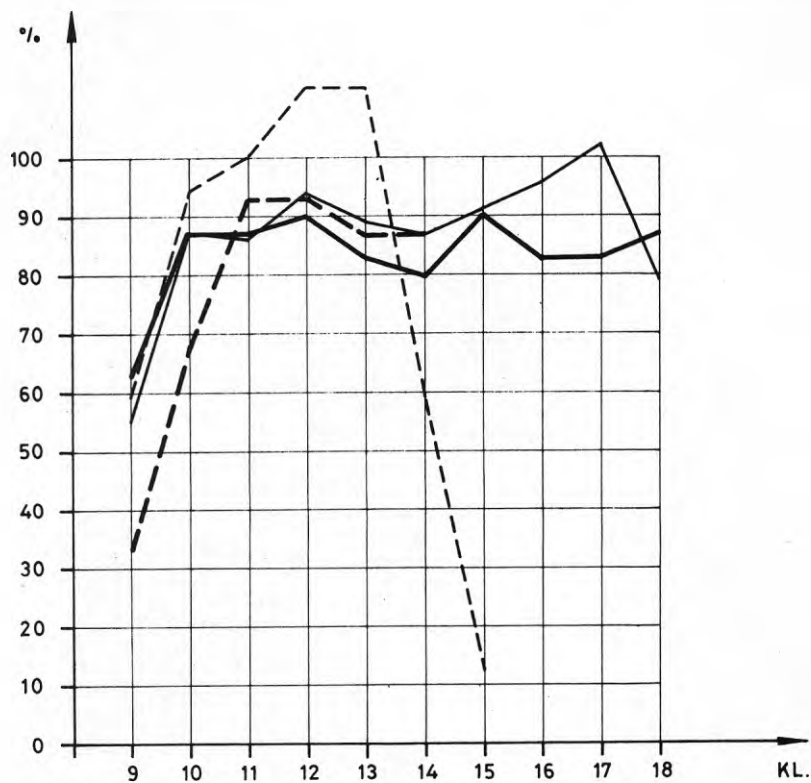
BELÄGGNING

KALMAR

P - PLATS NR 8 S. LÅNGGATAN, KV. KRÖGAREN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	12	8
PARKERINGSBESTÄMMELSE	1h	2h

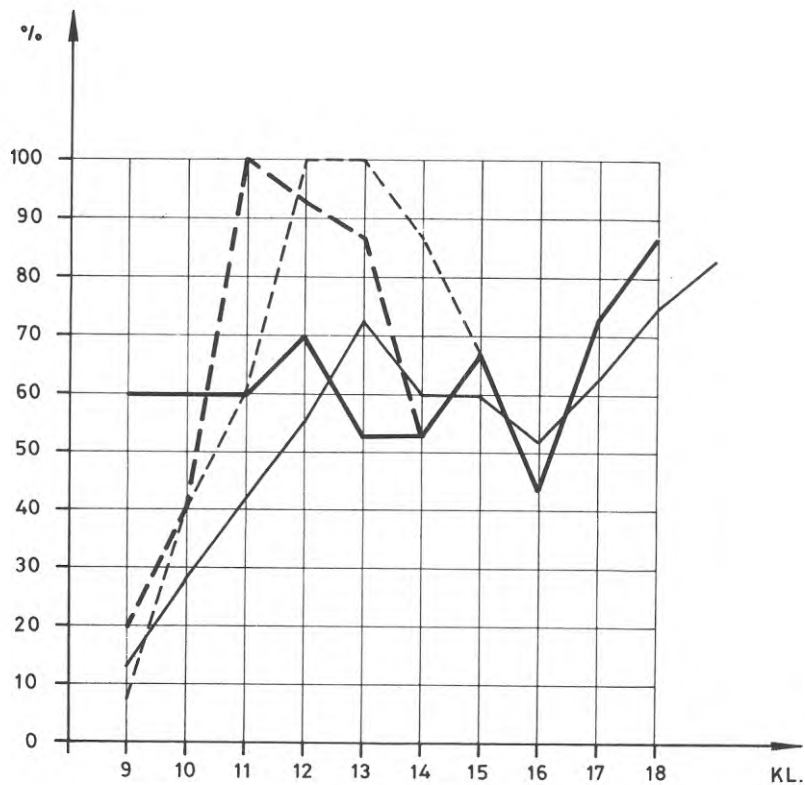
BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 10 LARMGATAN, S. LÅNGGATAN

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	17	15
PARKERINGSBESTÄMMELSE	30 MIN	2hA

BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 11 STORGATAN

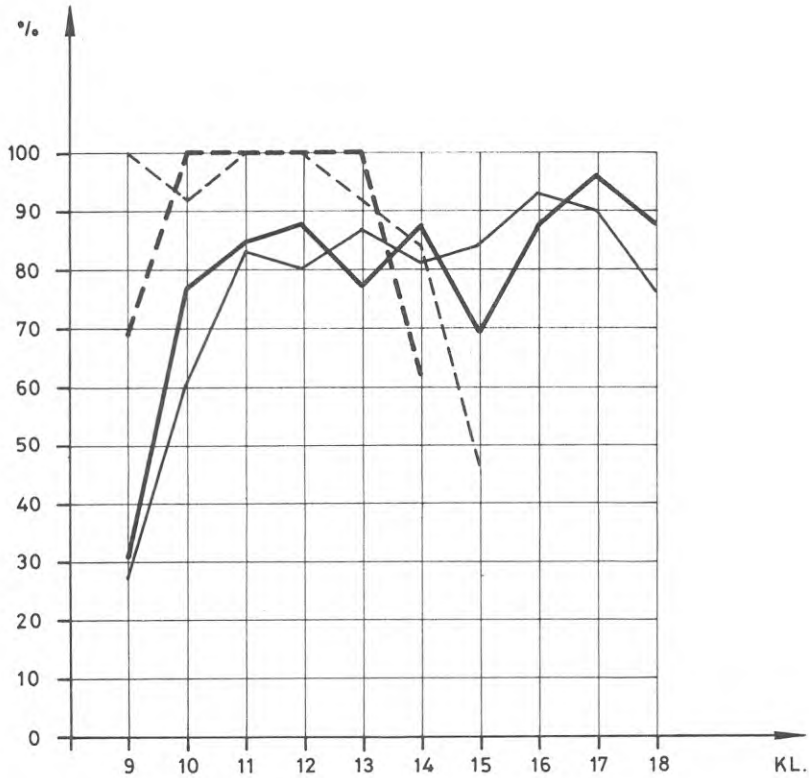
ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	15	15
PARKERINGSBESTÄMMELSE	30 MIN	2hA

4.5.5 Grupp 4. Ökning av tillåten uppställningstid
och bibehållen avgift

Område 2 1 h A till 2 h A

Området består av de 13 p-platserna på ömse sidor om Domkyrkan. Beläggningen ökade något både vardagar och lördagar, men ökningen kan vara beroende på ökningen av biltätheten. Emellertid kan konstateras en kraftig överbeläggning på lördagen 1975.

BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 2 DOMKYRKAN

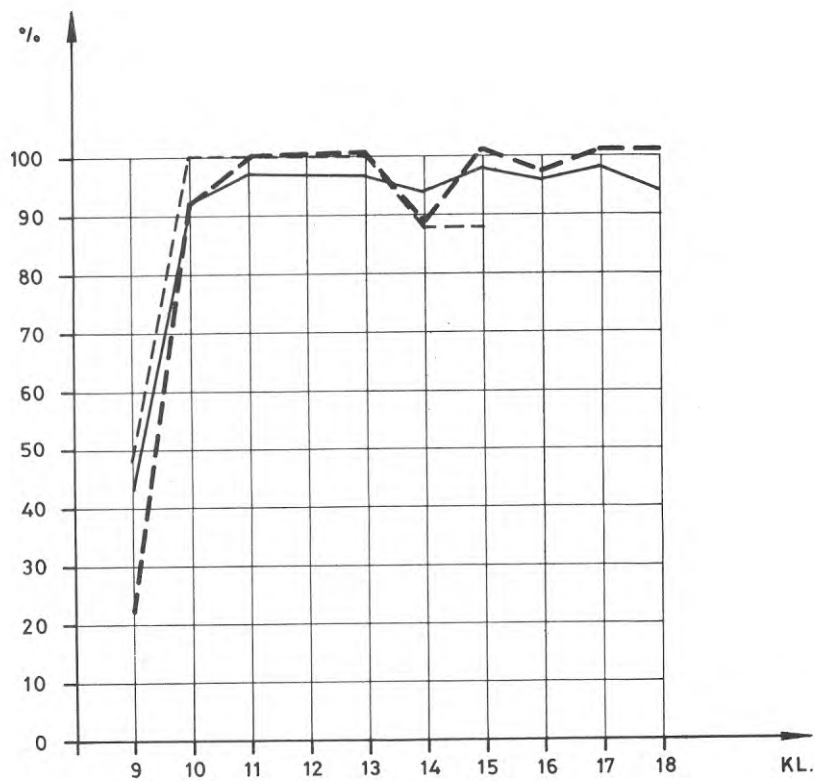
ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	13	13
PARKERINGSBESTÄMMELSE	1hA	2hA

4.5.6 Grupp 5. Minskning av tillåten uppställnings-
tid och bibehållen avgift

Område 9 2 h A till 1 h A

Område 9, Larmtorget, som är synnerligen välbeläget vid butiksområdet visar vid båda åren en mycket hög beläggning, nära 100 % både vardagar och lördagar. Några förändringar har inte skett och resultatet tyder på att inte ens minskningen av tiden medfört önskvärd beläggning på cirka 85 % i medeltal.

BELÄGGNING

KALMAR

P-PLATS NR 9 LARMTORGET

ANTAL UPPSTÄLLNINGSPLATSER	27	27
PARKERINGSBESTÄMMELSE	2hA	1hA

4.5.7 Sammanställning av analysen

Grupp	Område	Förändring	Resultat	
			Centrala	Perifera
1	1, 3	Ingen	Ökad belastning	Vard ingen förändring Lörd ökning
	19, 20, 21	Ingen		Ökning Längre tid
2	4, 5, 6	Enbart avgifter	Ingen förändring	Liten minskning
	12-18, 22		Någon minskning	Mindre förändring, både ökning och minskning
3	7, 8, 10, 11	Ökad tid och avgifter	1 h till 2 h A medförde ökad beläggning i ett fall och minskning i ett annat 1/2 h till 2 h A inga större förändringar	
4, 5	För små enheter			

5 SLUTDISKUSSION

I avsnitt 3 har redovisats Landskronaundersökningen som avsåg att kartlägga vilka effekter som följde av en avgiftsbeläggning av korttidsparkeringen. Det är helt klart att man i Landskrona inte vid andra mät-tillfället hade erhållit några stabila förhållanden - parkerings- och resvanorna påverkas mycket långsamt av förändringar i trafiksystemet och inte förrän efter något år torde stabila förhållanden ha inträtt.

I avsnitt 4 studerades däremot stabila förhållanden - införandet av den totala avgiftsbeläggningen på Kvarnholmen i Kalmar hade skett ett par år före andra mätningen.

Är det då möjligt att ur undersökningsresultatet få några generella slutsatser? Urvalet är litet - i Landskrona enbart två mätdagar vid varje tillfälle - men man vet av erfarenhet att trafik- och parkerings-systemens utnyttjande är mycket stabila varför man torde kunna bygga generella slutsatser på dessa få dagar.

Är undersökningsmetodiken riktig? Det hade varit önskvärt med mera intervjuer om framförallt resvanor hos icke bilförare men tidsnöden gjorde det inte möjligt med sådana undersökningar.

Mättekniken att med jämna tidsintervaller anteckna parkerade fordon har använts tidigare och torde ge grova resultat men med tidsintervall 30 minuter som använts i Landskrona och 1 timme i Kalmar bör dock gränserna mellan korttids- och långtidssuppställning kunna dras.

Var det då någon skillnad i den korta reaktionen i Landskrona och den mera långa anpassningstiden i Kalmar? I Landskrona erhöles på de flesta platser en dämpning av parkeringen på korttidsplatserna och en ökning på långtidsplatserna. Vissa av platserna blev helt tomma. Vidare konstaterades en ökad efterlyndnad av bestämmelserna både vad gäller uppställningstidens längd och parkering på parkeringsförbud.

I Kalmar däremot kan någon kraftig minskning inte konstateras. Många områden erhöles ökad belastning - större ökning än vad som motsvarar ökningen i biltätheten. Man skulle våga framföra följande generella påståenden:

- Avgiftsbeläggning och tillhörande övervakning medför en ökad efterlyndnad av gällande parkeringsbestämmelser.
- Avgiftsbeläggning av korttidsplatser medför en dämpning av parkering, men effekten kvarstår inte - efter några år har bilisterna anpassat sig till avgifterna - detta gäller dock den relativt låga avgiftsnivån som användes i Landskrona och Kalmar (1-0,5 kr/tim).
- Avgifterna medför ökat tryck på närbelägna inte avgiftsbelagda likvärdiga platser.

Bilaga 1

PROJEKTBESEKRVNING FÖR PARKERINGSUTREDNING

Allmänt

I det utredningsarbete, "Stadens trafiknät" som för närvarande pågår under medverkan från planverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket ingår ett avsnitt om parkeringspolitik. Denna delutredning utföres av K-Konsult med ansvarig utredare civ ing Bror Kjellin. Utredningen avser att klarlägga vilka möjligheter samhället har att reglera parkeringen och därigenom påverka trafikströmmar och färdmedelsval samt att utreda vilka effekter olika åtgärder beräknas få.

Utredningen har i en första etapp bestått av en enkät till kommuner och statliga och privata institutioner för att samla in tillgängligt faktaunderlag. Det visade sig att antalet användbara utredningar var mycket begränsat och därför har utredningsmannen även undersökt möjligheterna att göra kompletterande undersökningar. Efter underhandskontakter med ett flertal kommuner har detta program framtagits som visar att fyra olika delundersökningar i fyra kommuner torde vara lämpliga. Delundersökningarna, som är av olika karaktär, redovisas nedan.

Landskrona

Kommunen har för närvarande inga avgifter för parkering och den nuvarande regleringen består av enbart tidsbegränsning på centralt belägna uppställningsplatser. Kommunen har beslutat att införa avgifter och montering av parkeringsmätare vilket beräknas ske under maj månad.

Som underlag för beslut om införande av avgifter har kommunen genomfört vissa undersökningar.

Mätningen av effekten av avgifter utföres genom två undersökningar enligt samma metod. De aktuella p-platserna inventeras och protokoll upprättas, där registrering kan ske vilket fordon som vid mättillfället var uppställt. Undersökningspersonalen passerar de olika platserna med jämna tidsmellanrum. På så sätt kan sedan för varje plats redovisas beläggning, antal fordon och deras uppställningstid. Sedan avgiften införts kan även registreras om den erlagts eller inte. Förundersökning utföres i april månad och efterundersökningen i september. Dessa tidpunkter torde vara jämförbara och bilisterna har i september vant sig vid avgifter.

Kommunen har genom gatuchefen förklarat sig villig att medverka i viss omfattning i undersökningen. Resultatet av mätningarna kommer att klarlägga i vilken mån medelparkeringstiden ändrats på olika platser. Vidare kommer den totala ändringen av parkeringssituationen att registreras, d v s ändringen uttryckt i antal parkeringstimmar.

Kalmar

Under tiden maj-september 1973 genomfördes i Kalmar centrala delar (Kvarnholmen) en total avgiftsbeläggning av p-platser upplåtna för allmänheten. Antalet mätare ökades från 300 till 1 650. Innan denna ändring genomfördes utförde kommunen en undersökning av parkeringssituationen. Den nu aktuella undersökningen planeras utföras på samma sätt som tidigare, vilket i stort sett blir samma mätmetod som redovisats ovan för Landskrona. När det gäller Kalmar torde parkeringssituationen ha stabiliserats mer än vad som kan beräknas ha skett i september 1975 i Landskrona och undersökningen i Kalmar avser att, utöver de frågor som redovisats för Landskrona, även kartlägga långtidsverkan av avgifter.

Västerås

Västerås kommun har under de senaste åren företagit ett flertal ändringar av sina lokala trafikföreskrifter rörande avgiftsbelagd parkering vad gäller såväl den maximala uppställningstiden som avgiftens storlek. Kommunen registrerar kontinuerligt beläggningen genom notering av inkomsten för varje grupp av mätare och genom att studera variationen för intäkterna kan man få ett mått på effekten av vidtagna åtgärder. Det torde även vara möjligt att studera i vilken mån ändringar på gatuparkeringen påverkar beläggningen för de centralt belägna parkeringshusen Punkt och Domus.

Örebro

I de yttre delarna av centrum har kommunen på avröjda tomter anordnat parkering avsedd för långtidsuppställning. Avgiften var tidigare 1 kr per första timmen och ett tillägg på 25 öre/30 min. Denna avgift medförde dåligt utnyttjande, varför tilläggsavgiften sänktes till 25 öre/2 tim. Kommunen har i annat sammanhang (För- och efterstudie i samband med trafikreglering av Örebro stadskärna med Storgatan-Drottninggatan som bussgata) utfört mätningar och intervjuer på vissa parkeringsplatser och dessa undersökningar avser att kompletteras.

Delutredning Örebro syftar till att kartlägga avgiftsvariationernas inverkan främst på långtidsparkering.

Slutrapport

Avsikten är att de framtagna resultaten skall publiceras tillsammans med tidigare erhållna resultat från enkäten (se bilaga) både i form av rapport från BFR och som delrapport inom ramen för stadens trafiknät.

Bilaga 2INSTRUKTION FÖR PARKERINGSUNDERSÖKNING I LANDSKRONA
DEN 24 OCH 25 MAJ 1975

1 ALLMÄNT

K-Konsult genomför i samarbete med kommunen en undersökning av parkeringsvanorna i Landskrona centralort. Insamling av material sker dels genom intervjuer och dels genom nummerskrivning. En beskrivning av undersökningsmetoderna sker nedan.

2 INTERVJUUNDERSÖKNING

a) Allmänt

Den enskilde intervjuaren är kommunens representant gentemot allmänheten. Hans förmåga att på ett effektivt och vänligt sätt få fram de önskade uppgifterna påverkar i stor utsträckning trafikundersökningens resultat. De krav på gott omdöme och korrekthet som ställs på honom innebär bland annat att man inte röker under arbetet och att man även i svåra situationer bevarar vänligheten. Trafikundersökningar av denna typ bygger på allmänhetens frivilliga medverkan.

b) Intervjuarens svar på bilistfrågor om undersökningens ändamål

Om en bilist frågar om undersökningens ändamål skall följande svar lämnas:

"Vi undersöker bilisternas parkeringsvanor beträffande val av parkeringsplats och uppställningstidens längd."

c) Intervjustationer

Undersökningen sker vid utfart från Kasernplanen mot Slottsgatan respektive mot Eriksgatan. Stationernas läge visas på karta 1.

d) Intervjuarbetets metodik

Intervjun skall alltid riktas till fordonsföraren. Vid otydliga eller svårtolkade svar skall förtydligande frågor ställas.

För att intervjuerna skall kunna läsas av stanspersonalen skall skriften vara så tydlig som möjligt. Ingen uppgift får saknas på en ifylld intervju. Nor malt används blyertspennor. Vid regn måste blanketterna skyddas så mycket som möjligt. Vid kraftigt regn behöver ej hela blanketten ifyllas; man kan exempelvis skriva tre intervjuer och därefter vända två blad för att på ett torrt blad få så tydlig skrift som möjligt.

e) Definitioner

Undersökningen avser motorfordon med 4 hjul eller flera, dock ej bussar i linjetrafik, traktorer, utryckningsfordon, militärfordon, begravningsbilar eller de i undersökningen deltagande tjänstebilarna.

f) Intervjublankettens ifyllande

Huvudet på intervjublanketten ifylls omedelbart efter varje sidbyte eller så snart en intervjublankett är fullskriven.

Plats Ränkepunktens nr och belägenhet

Datum: Aktuellt datum

Intervjuare: Intervjuarens namn.

Resten av blanketten består av 4 intervjuer.

g) Tillvägagångssätt

1. Anteckna bilnummer och tiden när ett fordon lämnar parkeringsplatsen på avsedd plats. För fordon med släp antecknas dragfordonets registreringsnummer.
2. Stoppa fordonet, hälsa och tala om att en parkeringsundersökning pågår. Fråga efter huvudärendet, kryssa för i tillämplig ruta.
3. Avsluta med "Tack för hjälpen, adjö".

h) Typer av resärenden (lokaltyper)

På frågan efter bilistens ärende skall den typ av lokal komma fram som bilisten har uppsökt.

Följande alternativ finns för lokaltyperna:

- Eget arbete: Med eget arbete förstås den lokaltyp där man är fast stationerad. Militär på väg till egen förläggning och elever på väg till skolan skall hänföras hit.
- Egen bostad: Bostad under större delen av året. Man kan inte alltid acceptera svaret "hem". En del menar därmed att åka på besök till föräldrar som bor på annan ort.
- Besök, butik: Hit hänförs all form av butiks-, kiosk-, parti- och torghandel.
- Besök, kontor: Post, tele, banker, sjukhus, försäkringskassor, kommunal förvaltning, ingenjörs-, annons- och resebyråer m m.

Besök, övrigt: Övriga ärenden, t ex sport, bio, teater, dans, utflykter i skog och mark, rundturer, visiter, fritidsstudier etc.

i) Exempel på ifylld blankett

K-KONSULT PARKERINGSUNDERSÖKNING 1975
Trafik, väg och bro LANDSKRONA

Plats: <u>20 Kasernplan</u>	Datum: <u>23/5-75</u>
	Intervjuare: <u>B. Svensson</u>

Bilnummer

Tid för ankomst kl.

Tid för avgång kl.

Huvudärende när ni valde denna P-plats

Eget arbete	<input type="checkbox"/>	Besök	
Egen bostad	<input type="checkbox"/>	Butik	<input checked="" type="checkbox"/>
		Kontor	<input type="checkbox"/>
		Övrigt	<input type="checkbox"/>

3 NUMMERSKRIVNING, KUNDPARKERING

a) Allmänt

Vid nummerskrivningsmetoden antecknas fordonens registreringsnummer och passagetid vid varje räknepunkt.

b) Definitioner

Undersökningen avser alla motorfordon med 4 hjul eller flera, dock inte traktorer och de i undersökningen deltagande tjänstebilarna. Motorcyklars registreringsnummer antecknas således inte.

c) Nummerskrivningspunkter

Undersökningen sker vid infart till Kasernplanen från Slottsgatan respektive från Eriksgatan, vid Rådhus-torget samt vid Tempos kundparkeringar. Stationernas läge redovisas på karta 1.

d) Arbetsrutin

Vid observationspunkten antecknas ankomst-/avgångstid samt registreringsnumret på de förbipasserande fordonen på särskild blankett. GRÖN blankett används vid infart till parkeringarna, RÖD vid utfart.

Beroende på trafikmängden genomförs arbetet på räknepunkten av en eller två observatörer. Då räknepunk-

ten är bemannad av endast en man, skall denne förutom att anteckna registreringsnumren hålla rätt på både tid och körriktning. Varje nummerskrivningsblankett får nämligen endast innehålla registreringsnummer för en bestämd körriktning. Med två observatörer på punkten ansvarar var och en för sin körriktning.

Före arbetspassets början skall alla observatörer justera sina klockor till rätt tid. Glöm inte att ta med pennor. Vid passbyte överlämnas pärmen med protokoll till avlösaren. Personal under morgonpasset ansvarar för att protokollpärmen kommer ut till räknepunkten. Sista passet ser till att pärmarna överlämnas till undersökningsledningen.

e) Blankettens ifyllande

För varje påbörjad blankett ifylls huvudet enligt följande:

Plats: Räknepunktens nr och belägenhet.

Datum: Aktuellt datum.

Observatör: Observatörens namn.

Bilnummer: Samtliga bokstäver och siffror. För fordon med släp antecknas dragfordonets registreringsnummer.

Tid för ankomst/
avgång: Aktuell passeringstid.

Observera! Registrering av bilar som kör in på p-platserna sker på GRÖN blankett, ut från p-platserna skrivs på RÖD blankett.

På utländska bilar förekommer blandning av siffror och bokstäver. Även i dessa fall skall hela registreringsnumret antecknas.

f) Exempel på ifylld blankett

K-KONSULT PARKERINGSUNDERSÖKNING 1975
Trafik, väg och bro LANDSKRONA

Plats 44 Tempo			Datum 23/5-75		Observatör B. Svensson		
Bilnummer	Tid för		P-tid	Bilnummer	Tid för		P-tid
	ankomst	avgång			ankomst	avgång	
CNL 096	08.32						
DCY 744	08.44						
HBT 686	08.46						

4 NUMMERSKRIVNING, KANTSTENSPARKERING

Förfarandet vid denna undersökning är detsamma som vid nummerskrivning, kundparkering. Observatören utgår från en bestämd punkt varje halvtimme och antecknar registreringsnumren på parkerade fordon. Uppdelning sker på parkering i markerade rutor respektive övrig parkering.

Undersökningen vid Rådhusstorget sker med 15 minuters tidsintervall.

Områdesindelning redovisas på kartorna 2 och 3.

Den blankett som användes redovisas nedan:

K-KONSULT PARKERINGSUNDERSÖKNING 1975
Trafik, väg och bro LANDSKRONA

Plats <i>Område 7</i>							
Observatör <i>B. Svensson</i>		Datum <i>23/5</i>					
Markerade p-platser							
08.00	08.30	09.00	09.30	10.00	10.30	11.00	11.30
<i>CD660</i>	<i>CD660</i>	—	—				
<i>ABE 111</i>	<i>DEM 129</i>	<i>DEM 129</i>	—				
<i>CHL 429</i>	<i>CHL 429</i>	—	<i>ELD 595</i>				
Övrig parkering							
<i>HES 180</i>	<i>HES 180</i>	<i>HES 180</i>	—				

5 ADMINISTRATIVA FRÅGOR

a) Arbetstider samt arbetsplats

Varje observatör tjänstgör normalt 4-6 timmar per dag i arbetspass om 2 eller 3 timmar. Närmare uppgifter om när och var vederbörande skall arbeta lämnas vid instruktionen.

b) Åtgärd vid förhinder

Om någon på grund av sjukdom eller annan anledning inte kan tjänstgöra skall detta snarast möjligt rapporteras till Gatukontorets jourtjänst, tfn 16 600 kontorstid, tfn 117 18 efter kontorstid.

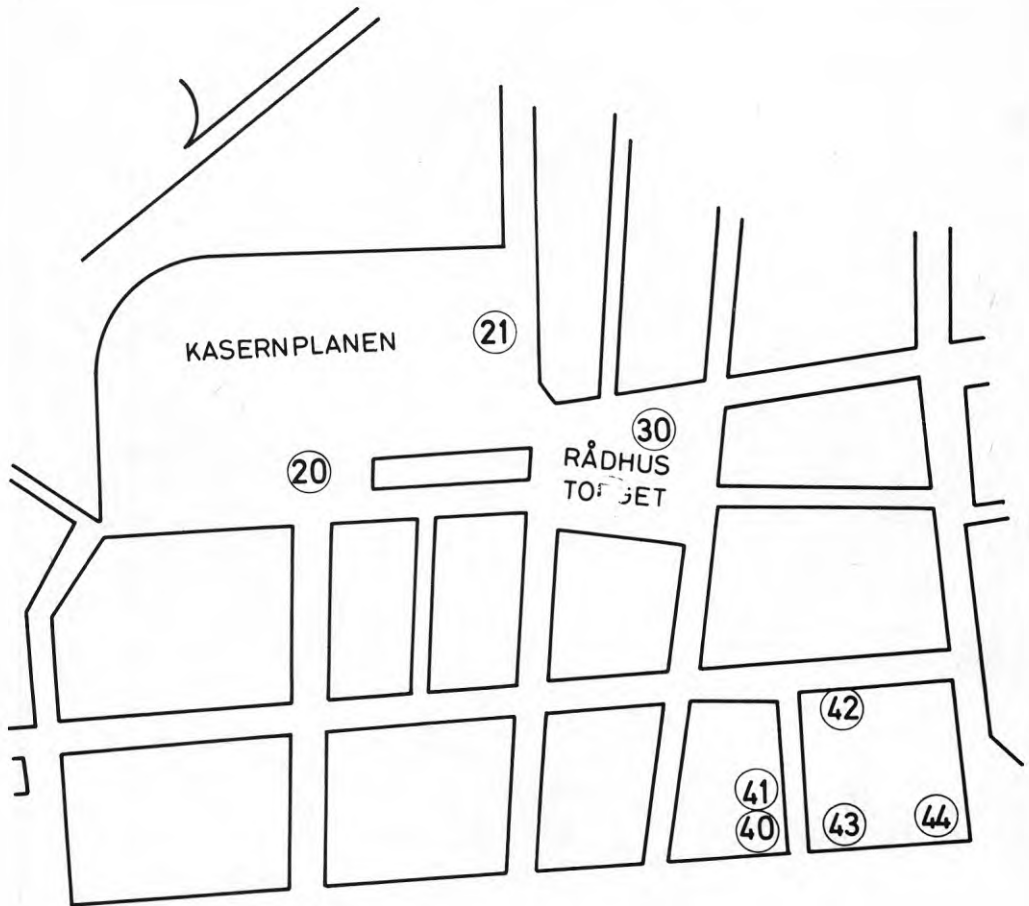
c) Transportfrågor

Personalen skall inställa sig i god tid (senast 10 min) före arbetspassets början på de platser som anvisas vid instruktionen.

d) Avlöning

Observatörerna är tillfälligt anställd personal och erhåller 25 kr för arbetet på fredagen och 40 kr för lördagen. Ovanstående löner inkluderar ersättning för s k obekväm arbetstid. Utbetalning sker genom skolans försorg.

PARKERINGSUNDERSÖKNING LANDSKRONA 1975
KARTA 1

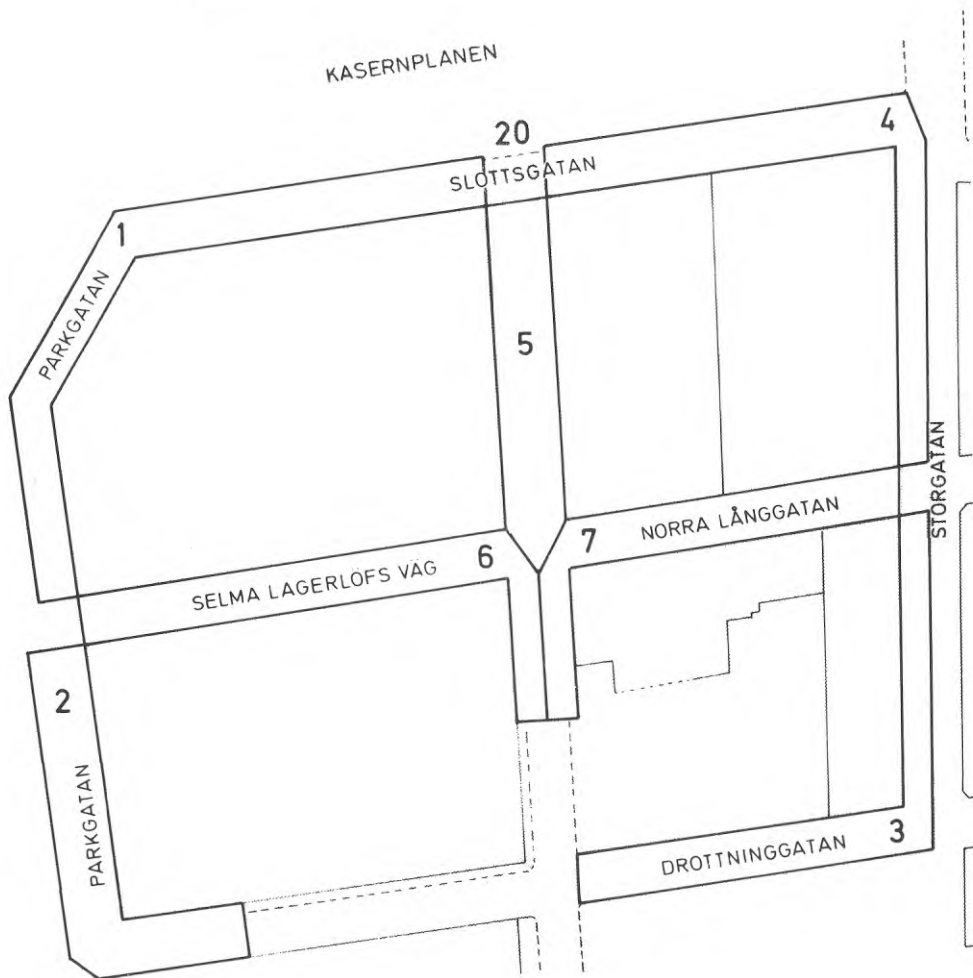


RÄKNEPUNKTERNAS BELÄGENHET

- 20+21 NUMMERSKRIVNING + INTERVJU
 30 NUMMERSKRIVNING , 15 MIN INTERVALL
 40-44 NUMMERSKRIVNING , KUNDPARKERING

PARKERINGSUNDERSÖKNING LANDSKRONA 1975
KARTA 2

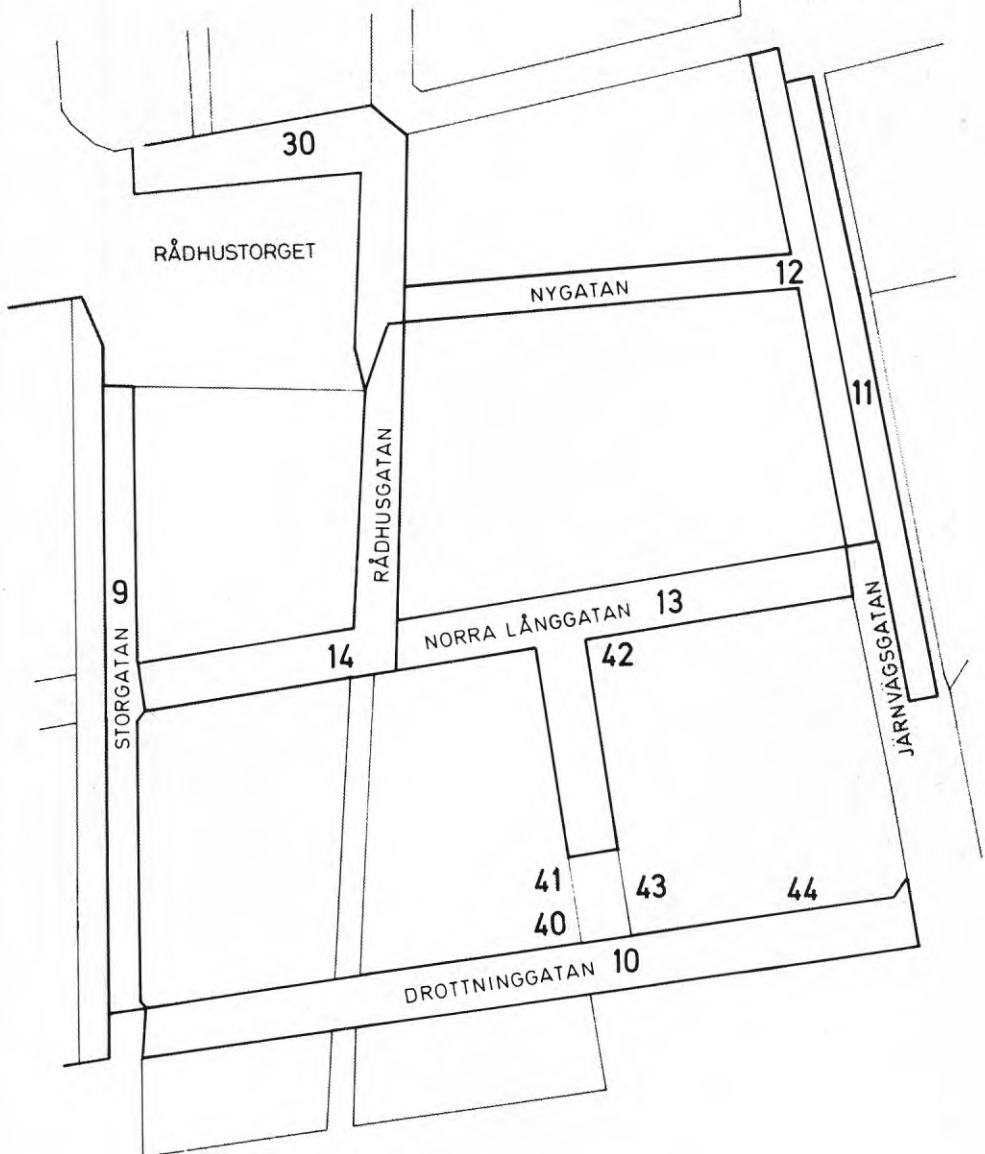
21



1-7 OMRÅDESNUMMER VID NUMMERSKRIVNING, KANTSTENSPARKERING
20-21 INTERVJU - OCH NUMMERSKRIVNINGSPUNKT

PARKERINGSUNDERSÖKNING LANDSKRONA 1975

KARTA 3



9-14 OMRÅDESNUMMER VID NUMMERSKRIVNING, KANTSTENSPARKERING

30 NUMMERSKRIVNING, 15 MIN INTERVALL

40-44 NUMMERSKRIVNING, KUNDPARKERING

K-KONSULT
 Trafik, väg- och bro

PARKERINGSUNDERSÖKNING 1975
 LANDSKRONA

Plats	Observeratör	Datum	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30
Markerade p-platser														
Övrig parkering														
														<u>Bilaga 3</u>

Plats			Datum	Observatör			
Bilnummer	Tid för		P-tid	Bilnummer	Tid för		P-tid
	ankomst	avgång			ankomst	avgång	

K-KONSULT

INGENJÖRER OCH ARKITEKTER

Trafik, väg och bro

PARKERINGSUNDERSÖKNING 1975
LANDSKRONA

Plats	Datum
Bilnummer	Intervjuare
Tid för ankomst kl.	
Tid för avgång kl.	
<u>Huvudärende</u> <u>när</u> <u>ni</u> <u>valde</u> <u>denna</u> <u>P-plats</u>	
Eget <input type="checkbox"/>	Besök Butik <input type="checkbox"/>
arbete <input type="checkbox"/>	Kontor <input type="checkbox"/>
Egen <input type="checkbox"/>	Övrigt <input type="checkbox"/>
bostad <input type="checkbox"/>	

Bilnummer

Tid för ankomst kl.

Tid för avgång kl.

<u>Huvudärende</u> <u>när</u> <u>ni</u> <u>valde</u> <u>denna</u> <u>P-plats</u>	
Eget <input type="checkbox"/>	Besök Butik <input type="checkbox"/>
arbete <input type="checkbox"/>	Kontor <input type="checkbox"/>
Egen <input type="checkbox"/>	Övrigt <input type="checkbox"/>
bostad <input type="checkbox"/>	

Bilnummer

Tid för ankomst kl.

Tid för avgång kl.

<u>Huvudärende</u> <u>när</u> <u>ni</u> <u>valde</u> <u>denna</u> <u>P-plats</u>	
Eget <input type="checkbox"/>	Besök Butik <input type="checkbox"/>
arbete <input type="checkbox"/>	Kontor <input type="checkbox"/>
Egen <input type="checkbox"/>	Övrigt <input type="checkbox"/>
bostad <input type="checkbox"/>	

Bilnummer

Tid för ankomst kl.

Tid för avgång kl.

<u>Huvudärende</u> <u>när</u> <u>ni</u> <u>valde</u> <u>denna</u> <u>P-plats</u>	
Eget <input type="checkbox"/>	Besök Butik <input type="checkbox"/>
arbete <input type="checkbox"/>	Kontor <input type="checkbox"/>
Egen <input type="checkbox"/>	Övrigt <input type="checkbox"/>
bostad <input type="checkbox"/>	

SAMMANFATTNING

I det arbete som under samlingsnamnet "Stadens trafiknät bedrivs av planverket, vägverket och trafiksäkerhetsverket ingår en delutredning om parkeringspolitik. Som underlag för denna utredning har en enkät sänts till cirka 100 större kommuner och statliga institutioner för att inventera gjorda undersökningar och utredningar om effekter av parkeringspolitiska åtgärder. Av svaren framgick att Landskrona planerade införa avgifter och Kalmar hade ändrat antalet platser med avgifter i stor omfattning. Med anledning härav beslöts att undersöka vilka effekter införandet av avgifter fått på parkeringen i dessa städer.

K-konsult har bedrivit arbetet i Landskrona och Kalmar med hjälp av personal från de kommunala förvaltningarna och skolorna.

Landskronautredningen

I Landskrona genomfördes undersökningen två mät dagar i maj 1975. Under juni och juli uppsattes p-mätare på 240 uppställningsplatser. I mitten av oktober samma år utfördes en efterstudie.

Med jämna tidsintervall genomfördes mätningarna i form av inventeringar av kantstensplatser och genom anteckning av ankomst- och avgångstid på långtidsplatser. På två områden intervjuades bilförarna om sitt ärende.

Totalt registrerades de två första mät dagarna 3 416 resp 2 776 bilar och i oktoberräkningen 3560 resp 2 390 på fredagen resp lördagen. Detta innebär en liten ökning av vardagsparkeringen och en dämpning av lördagens parkering.

Vid bearbetningen användes datateknik och för varje p-plats har beräknats det maximalt största antalet uppställda fordon under varje timme, både i absoluta tal och i procent. Vidare har framtagits uppställningstidens längd redovisad efter ankomsttid och för de platser där intervjuer genomfördes också uppställningstidens fördelning på ärendetyper. För korttids-parkeringen konstaterades att den olaga parkeringen minskats samtidigt som beläggningen blivit längre - på vissa perifert belägna platser försvann bilarna helt från gatorna.

Även på gator där p-förbud behållits medförde det nya systemet - med införande även av kommunala trafikvakter - en större efterlydnad av bestämmelserna.

För långtidsuppställningen erhöles en ökad beläggning genom att den tidigare olagliga långtidsparkeringen på korttidsplatserna längs kantsten flyttades över till dessa platser. På lördagarna erhöles ingen förändring.

De platser som anordnades av varuhusen (Tempo, Domus och Epa) fick på vardagarna en ökad beläggning och där ökade även långtidsuppställningen något.

Kalmarundersökningen

Kalmar hade 1972 som underlag för beslut om ökad avgiftsbeläggning, i egen regi utfört en inventering av samtliga p-platser på Kvarnholmen som utgör de egentliga centrumområdet i staden. I samarbete med K-konsult genomförde kommunen en ny undersökning 1975. Materialet ställdes till K-konsults förfogande och bearbetades manuellt.

Biltätheten har under tiden mellan de två räknatillfällena ökat cirka 10 %. Vid första räknatillfället fanns på Kvarnholmen 1 811 uppställningsplatser varav 231 var avgiftsbelagda, huvudsakligen korttidsplatser. Vid mätningen 1975 hade antalet platser ändrats till 1 777 varav 1 587 hade avgiftsbelagts. Genom olika typer av förändringar som vidtagits under åren kunde inte alla platser användas i undersökningen. Totalt ingår 22 P-platser med 1 232 respektive 1 137 uppställningsplatser i denna undersökning.

Räkningen 1972 hade utförts under en vecka och vid bearbetningen beräknades en vardag som medeltal under måndag - fredag, lördagen särbehandlades. 1975 hade antalet räknedagar minskats till två och som medelvardag användes materialet för torsdagen och fredagen medan även här lördagen särbehandlades.

För alla platser uppritades beläggningsdiagram utvisande den procentuella beläggningen och för långtidsplatserna även diagram över uppställningstiden. Vidare redovisas antal fordon som använde platser de olika mätdagarna och medelantalet fordon per plats. Resultatet av undersökningen visar att förändringarna blev mycket små - ibland ökning, ibland minskning.

Resultat

Sammanfattningsvis påstår utredningen att avgiftsbeläggning av korttidsparkeringen medför minskning av beläggningen men att denna effekt inte är kvarstående. Vidare kan påpekas att den ökade övervakningen som följer med avgiftsinförande medför större laglighet och därmed utflyttning av långtidsparkerare till avsedda områden.

R30:1976

**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 740623-0 från
Statens råd för bygnadsforskning till K-Konsult,
Stockholm.**

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

Pris: 39:— + moms