

TRAFIKUTREDNING MEJERIPARKEN

UNDERLAG TILL DETALJPLAN FÖR VELLINGE NORRA CENTRUM

2025-04-14



TRAFIKUTREDNING MEJERIPARKEN

Underlag till detaljplan för Vellinge norra centrum

Uppdragsnamn	Trafikutredning Mejeriparken
Uppdragsnummer	10363029
Författare	Karl Hedin, Albin Bellander, André Kingstedt
Datum	2024-11-13
Ändringsdatum	2025-04-14
Granskad av	André Kingstedt
Godkänd av	André Kingstedt

Kund

Fojob arkitekter

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

ANDRÉ KINGSTEDT, andre.kingstedt@wsp.com, WSP

MAGDALEDNA HEDMAN, magdalena.hedman@fojab.se, FOJAB

Innehåll

BAKGRUND	4
FÖRUTSÄTTNINGAR	4
PLANERAD EXPLOATERING	6
TRAFIKINFRASTRUKTUR	8
Gång- och cykeltrafik	8
Kollektivtrafik	8
Vägnät för motorfordon	9
Parkering	10
PARKERINGSUTREDNING	16
BESÖKSPARKERING TILL CENTRUM	16
EXPLOATERINGENS BERÄKNADE EFTERFRÅGAN PÅ BILPARKERING	16
Parkeringstal vårdcentral	17
Parkeringstal bostäder	18
Sammanställning parkeringsbehov för planerad exploatering	20
Samnyttjande av parkeringsplatser	21
MOBILITETSÅTGÄRDER	23
Synliggjorda parkeringskostnader	24
Bilpool	24
ÅTGÄRDSFÖRSLAG LOGISTIK	25
FÖRUTSÄTTNINGAR GÄLLANDE ICA:S LOGISTIK	25

BAKGRUND

Denna trafikutredning avser området norr om Vellinge centrum som idag upptas av bland annat en större parkering och en bensinstation. Här planerar kommunen i samarbete med Vellingebostäder och privata exploatörer att omvandla befintlig yta parkeringsplatsen och bensinstationen till centrumbebyggelse med verksamheter och bostäder.

Syftet med denna trafikutredning är att ge en helhetssyn av trafiksituationen kopplat till exploateringen av parkeringsytan till bostäder samt logistiken kring påbyggnaden av ICA i nordlig riktning. Fokus i utredningen ligger på parkeringsfrågan samt åtgärder för att lösa angöring för leveranser till ICA i samband med exploateringen.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet ligger mycket centralt i Vellinge; intill både Ica och tätortens centrum, se figur 1. Inom planområdet ligger hållplats Vellinge centrum, en av ortens mest trafikerade hållplatser, se figur 2. Från denna hållplats går tre Skånetrafikenbusslinjer. En större parkeringsplats och en bensinmack utgör idag planområdets huvudfunktioner. Den södra delen av planområdet utgörs av Icas lastgård och i anslutning till den är det problem med bland annat backande lastbilar och lastbilar som står över gångbanan.

Drygt 200 meter från planområdets mittpunkt, omkring tätortens centrala torg, finns det ett utbud av dagligvaru- och detaljhandel, utöver Ica Kvantum bland annat apotek, restauranger och frisörer.



Figur 1. Vellinge tätort med olika målpunkter.



Figur 2. Planområdet med ICA:s lastintag i botten på bilden.

PLANERAD EXPLOATERING

Den planerade exploateringen utgörs av fyra kvarter med till övervägande del bostäder men med visst inslag av lokaler, se Figur 3 för kvartersindelning. I ett av kvarteren, kvarter 4, finns tre olika alternativ för planerad exploatering som innefattar:

- Alternativ 1A: Flerbostadshus
- Alternativ 1B: Radhus
- Alternativ 2: Flerbostadshus och vårdcentral

Kvarter 4 utgörs också av Icas lastgård som byggs in och över med en ny byggnad. Sammanställning av ytor inom respektive kvarter, samt de olika alternativen för kvarter 4, visas i

tabell 1 nedan.



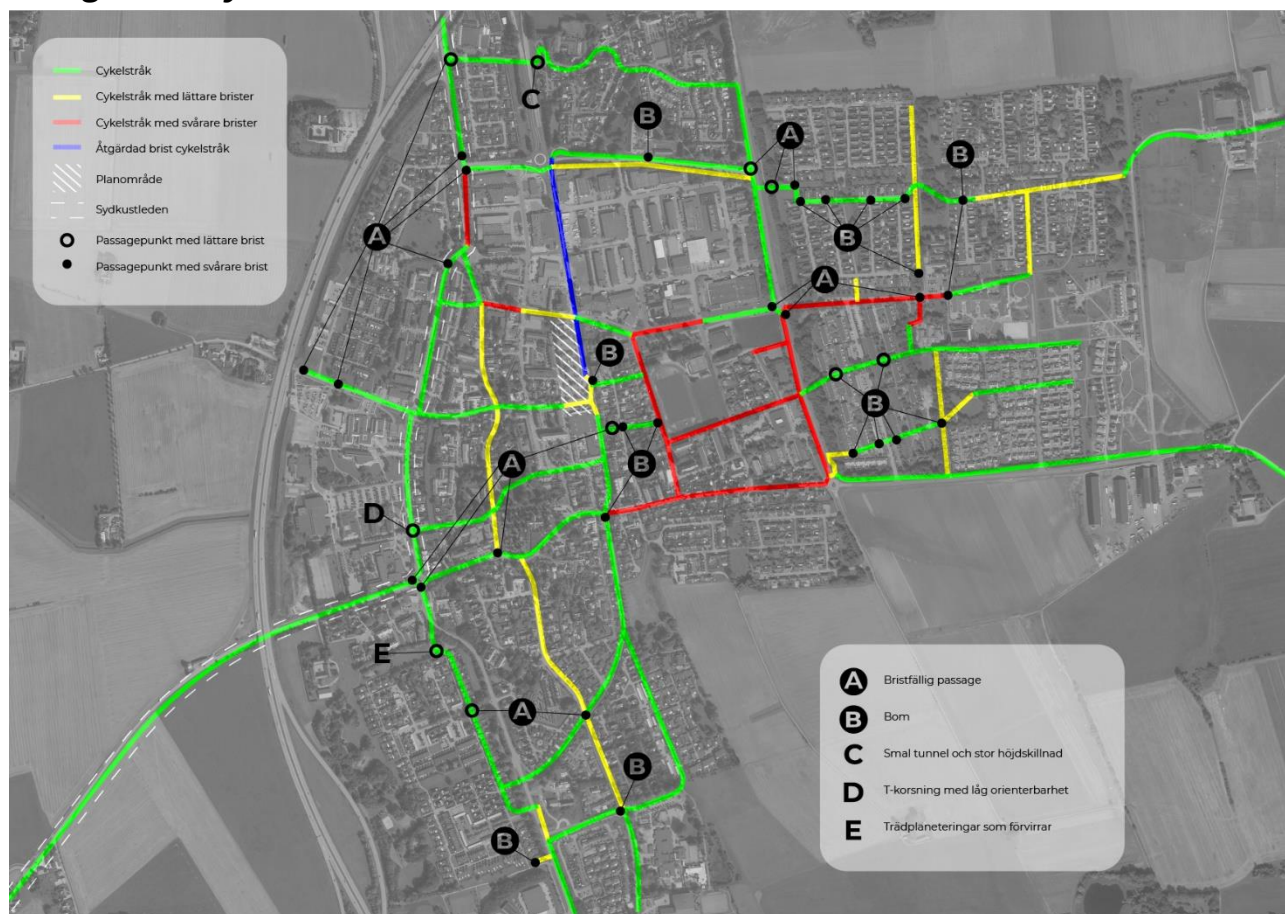
Figur 3. Strukturplan för Mejeriparken. Källa: Fojab.

Tabell 1. Planerad bebyggelse Mejeriparken. Kursiverade siffror är beräknade utifrån BTA.

		BTA (m²)	Antal
Kvarter 1			
	Lägenheter i flerbostadshus	1 628	21
	Radhus	1 338	6
	Lokaler	146	
Kvarter 2			
	Radhus	1 884	9
Kvarter 3			
	Lägenheter i flerbostadshus	2 441	28
	Radhus	1 144	5
	Lokaler	193	
Kvarter 4	Alt. 1A		
	Lägenheter i flerbostadshus	1 678	20
	Alt. 1B		
	Radhus	1 678	10
	Alt. 2		
	Lägenheter i flerbostadshus	1 043	10
	VC	882	
Kvarter 5			
	Lägenheter i flerbostadshus	3 495	35
	Radhus	672	4

TRAFIKINFRASTRUKTUR

Gång- och cykeltrafik



Figur 4. Brister och barriärer i cykelnätet. Källa: Vellinge kommun

Cykelnätet i Vellinge är relativt finmaskigt, om än några bristande eller saknade länkar här och där. Återkommande problem är cykelbanor som tar slut och leder ut i blandtrafik, bommar som blockerar och bristfälliga passager. Omkring planområdet har en av de, av kommunen, utpekade bristfälliga länkarna åtgärdats (blå länk, se figur 4). Under 2021 utvidgades den tidigare smala trottoaren på östra sidan av Börjesgatan till en cirka 3 meter bred kombinerad gång- och cykelbana. Larsgatan genom den södra delen av planområdet utgör en återstående brist i cykelnätet enligt kommunens inventering. Gatan är bred, har körbanehållplatser i båda riktningar och lämpar sig inte för cykling i blandtrafik. I synnerhet inte för barn eller osäkra cyklister. Väster om planområdet finns det en cykelbana längs den södra sidan av Larsgatan, och i planförslaget ingår åtgärder vid planområdet för att göra hela stråket längs med Larsgatan säkert och sammanhängande.

Kollektivtrafik

Inom planområdet ligger en av Vellinge tätorts större busshållplatser, hållplats Vellinge centrum. Detta är även den mest centrala kollektivtrafikskopplingen i tätorten. Från denna hållplats går tre busslinjer, se tabell 2.

Utöver dessa tre linjer går även ett antal busslinjer längs med E22 och stannar vid busshållplatsen Vellinge ängar, i utkanten av tätorten cirka 800 meter från planområdet. Dessa linjer inkluderar: linje 300 (mellan Malmö och Falsterbo), SkåneExpressen 15 (mellan Malmö och Skanör), linje 146 (mellan Malmö och

Trelleborg), och linje 103 (mellan Lund och Höllviken). Det anländer en buss till hållplatsen Vellinge ängar i genomsnitt var femte minut.

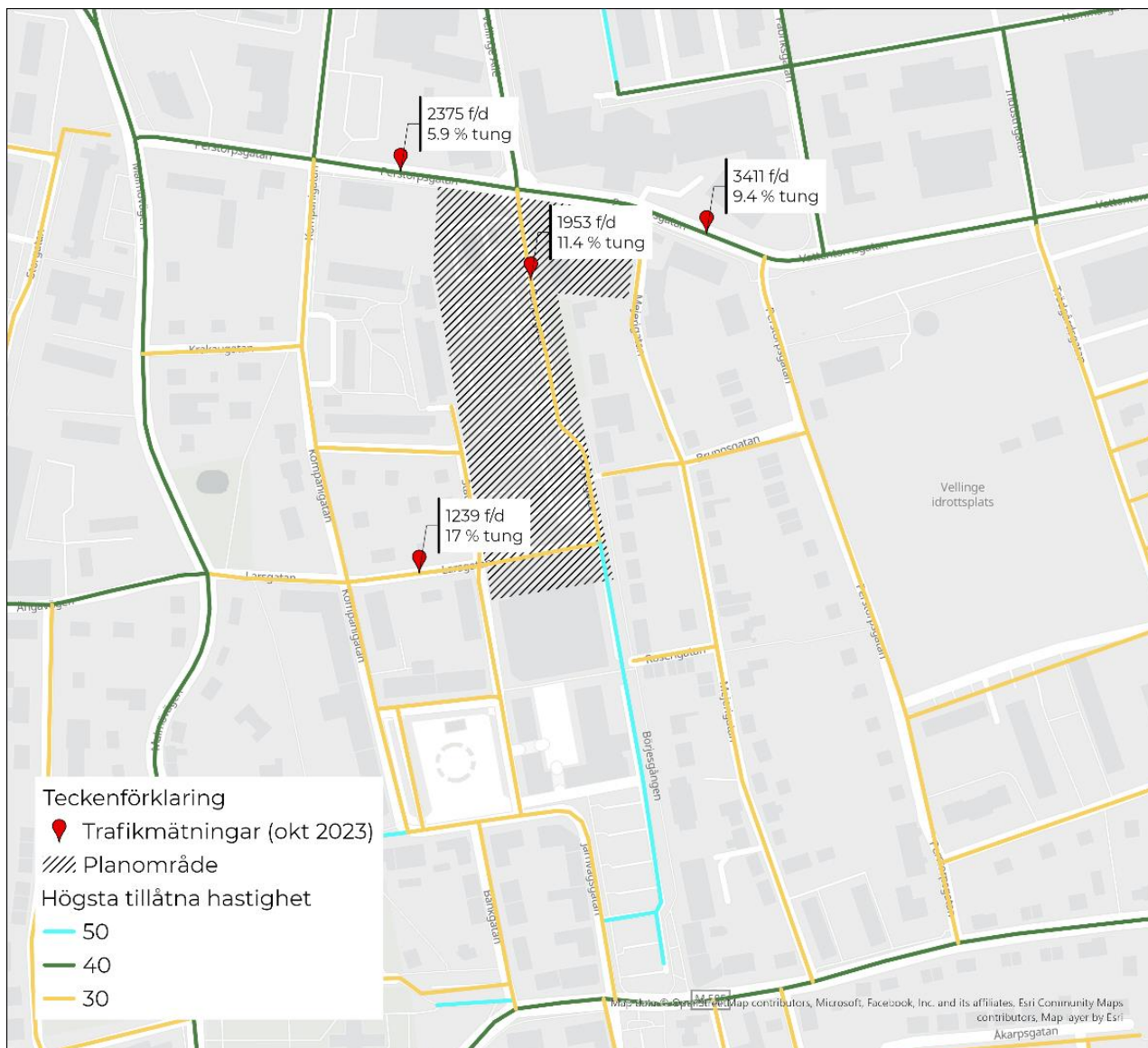
Tabell 2. Busslinjer som stannar vid hållplats Vellinge centrum.

<i>Linje</i>	<i>Från</i>	<i>Via</i>	<i>Till</i>	<i>Turtäthet</i>
<i>Buss 150</i>	Vellinge Centrum	Malmö	Klågerup	47 avgångar/dygn (ca. 15 min intervall hela dagen)
<i>Buss 181</i>	Vellinge Centrum	Höllviken	Trelleborg	15 avgångar/dygn (tätare avgångar morgon och kväll, ca. 1 h intervall, däremellan ca. 30 min intervall)
<i>Buss 379</i>	Vellinge Centrum	Västra Ingelstad	Östra Grevie	8 avgångar/dygn (två avgångar med halvtimmes intervaller både morgon och kväll, däremellan <1 h intervall)

Vägnät för motorfordon

Perstorpsgatan direkt norr om planområdet kan anses tillhöra Vellinges huvudvägnät medan övriga gator i området klassas som lokalgator. Hastigheten på huvudvägnätet är 40 km/h och 30 km/h på lokalgator. Börjesgången på östra sidan av Vellinge centrum, det vil säga söder om Larsgatan, har en reglerad högsta tillåtna hastighet på 50 km/h enligt gällande lokala trafikföreskrifter men är inte skyltad i enlighet med detta. Alla gator i anslutning till planområdet är kommunala.

I figur 5 nedan visas gällande hastighetsgränser och trafikflöden på gatorna i anslutning till planområdet. Det har inte gjorts några trafikalstringsberäkningar eller kapacitetsberäkningar inom ramen för denna utredning. Utifrån de nuvarande trafikflödena bedöms det dock inte finnas risk att kapaciteten i vägnätet överstigs.



Figur 5. Hastighetsgränser i området. Källa NVDB, Trafikverket, Vellinge kommun.

Parkering

Den största delen av planområdet består idag av bilparkering. Parkeringen är uppdelad mellan en del som ligger på allmän platsmark, cirka 115 platser, och en del i söder som ligger på kvartermark som ägs av Vellingebostäder, cirka 60 platser. Den allmänna parkeringen är avgiftsfri och tillåter parkering i 24 timmar medan Vellingebostäders parkering är tidsreglerad till max två timmar med P-skiva. Enligt avtal med ICA ska Vellingebostäder tillhandahålla minst 70 av deras (i nuläget) 131 parkeringsplatser för deras kunder.

Som underlag till denna utredning har kommunens parkeringsövervakare utfört ett antal beläggningsinventeringar på parkeringsytorna runt planområdet. Dessa utfördes vid tre tillfällen:

- En vardag dagtid i början av veckan, mån, tis eller ons, mellan kl. 8-12.
- En vardag kvällstid i början av veckan, mån, tis eller ons, efter kl. 19.
- En lördag dagtid, mellan kl. 12-13.

Vid inventeringarna på allmän platsmark, det vill säga "stora parkeringen" och gatuparkeringen, samlades även registreringsnummer in på de parkerade bilarna. Detta för att kunna ta reda på om de parkerade fordonen tillhör någon som bor i området eller om det är en person från en annan kommun/stad som är på besök.

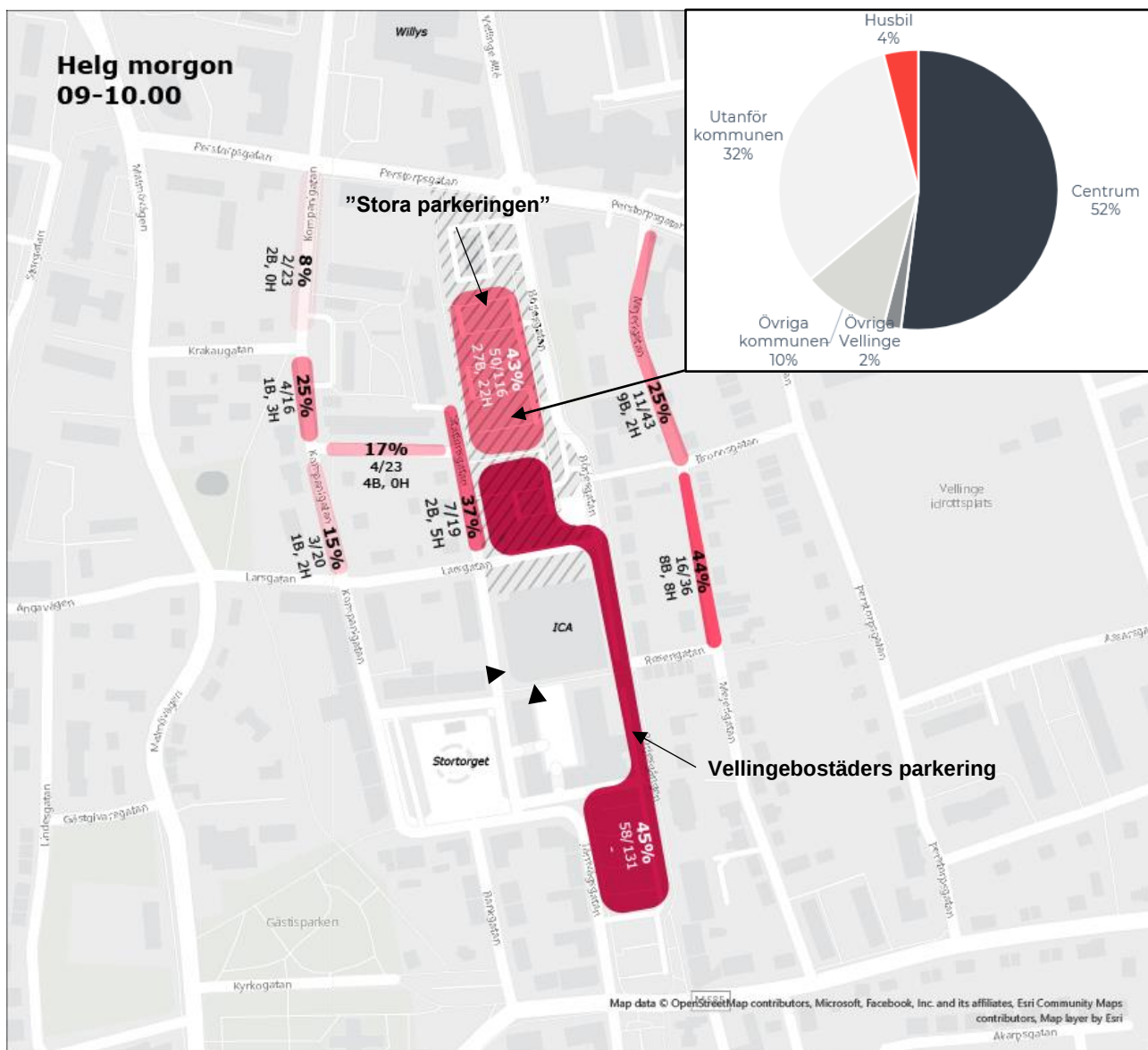
Efter att de tre inventeringarna gjorts konstaterades att resultaten inte stämde med den bild som flera av de inblandade aktörerna hade av parkeringssituationen. Därför gjordes även en kompletterande inventering av de större parkeringarna en fredagseftermiddag.

En översikt av belägningsgraden för parkeringar i och i anslutning till planområdet redovisas i tabell 3.

Tabell 3. Parkeringsinventering parkeringsområden Vellinge ("värdet för rad "Vardag kväll", kolumn "Vellingebostäders parkering" är genomsnittet på de två parkeringsytor som finns söder om ICA, se figurer nedan)

<i>Tillfälle</i>	<i>Stora parkeringen</i>	<i>Vellingebostäders parkering</i>	<i>All inventerad parkering</i>
<i>Vardag (onsdag) förmiddag</i>	43 %	53 %	39%
<i>Vardag kväll</i>	55 %	~60 %	27%
<i>Fredag eftermiddag</i>	55 %	56 %	
<i>Helg morgon</i>	43 %	45 %	37%

I figur 6-figur 9 nedan visas belägningsgraden uppdelad på alla parkeringsytor och de olika tidpunkterna. I figurerna har antal fordon med postnummer utanför tätorten Vellinge markerats **H** då de har antagits vara på plats för att handla eller på besök, medan fordon med postnummer inom Vellinge tätort markeras med **B**.

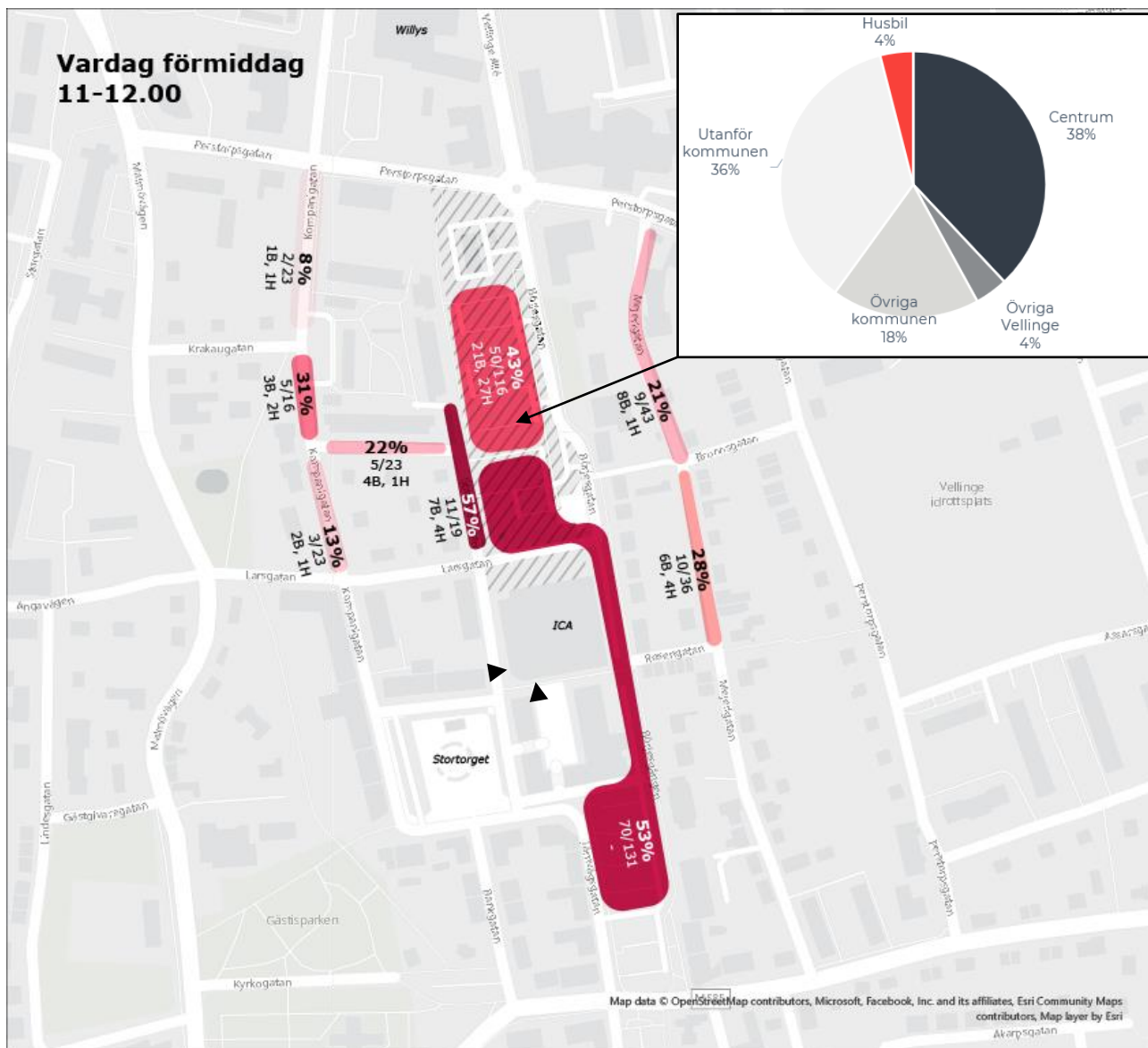


Figur 6. Beläggning på parkeringsytorna i och runt planområdet på en studerad helgmorgon. Pilarna visar ingångarna till ICA. I övre hörnet visas "hemadress" för fordon parkerade på den stora parkeringen ("Centrum" definieras här som det postnummer som motsvarar kartbildens utsnitt).

Sammanställningen av beläggningen för den inventerade helgmorgonen visar att det är relativt låg beläggning på de kommunala gatorna omkring planområdet, med undantag för södra delen av Mejerigatan som nästan har 50 % beläggning. Vidare visar sammanställningen att den södra parkeringen (söder om ICA men också norr om ICA, i anslutning till busshållplatserna och ICA:s varuintag), som tillhör Vellinge bostäder, har en aningen högre beläggingsgrad (45 %) än Vellinge kommuns parkering "Stora parkeringen" (43 %).

På de kommunala gatuparkeringarna är det i många fall fler av de parkerade fordonen som är registrerade på postnumret i området (centrum) än parkerade fordon som är registrerade på ett postnummer i övriga kommunen eller utanför kommunen. På den stora parkeringen är det nästan jämnt fördelat mellan fordon som tillhör ett postnummer utanför tätorten, samt fordon som tillhör ett postnummer inom tätorten, med en liten majoritet på 54 % (eller 27 av 50 fordon) som tillhör ett postnummer inom tätorten.

Högre beläggingsgrad tycks bero på avståndet till ICA och centrum.

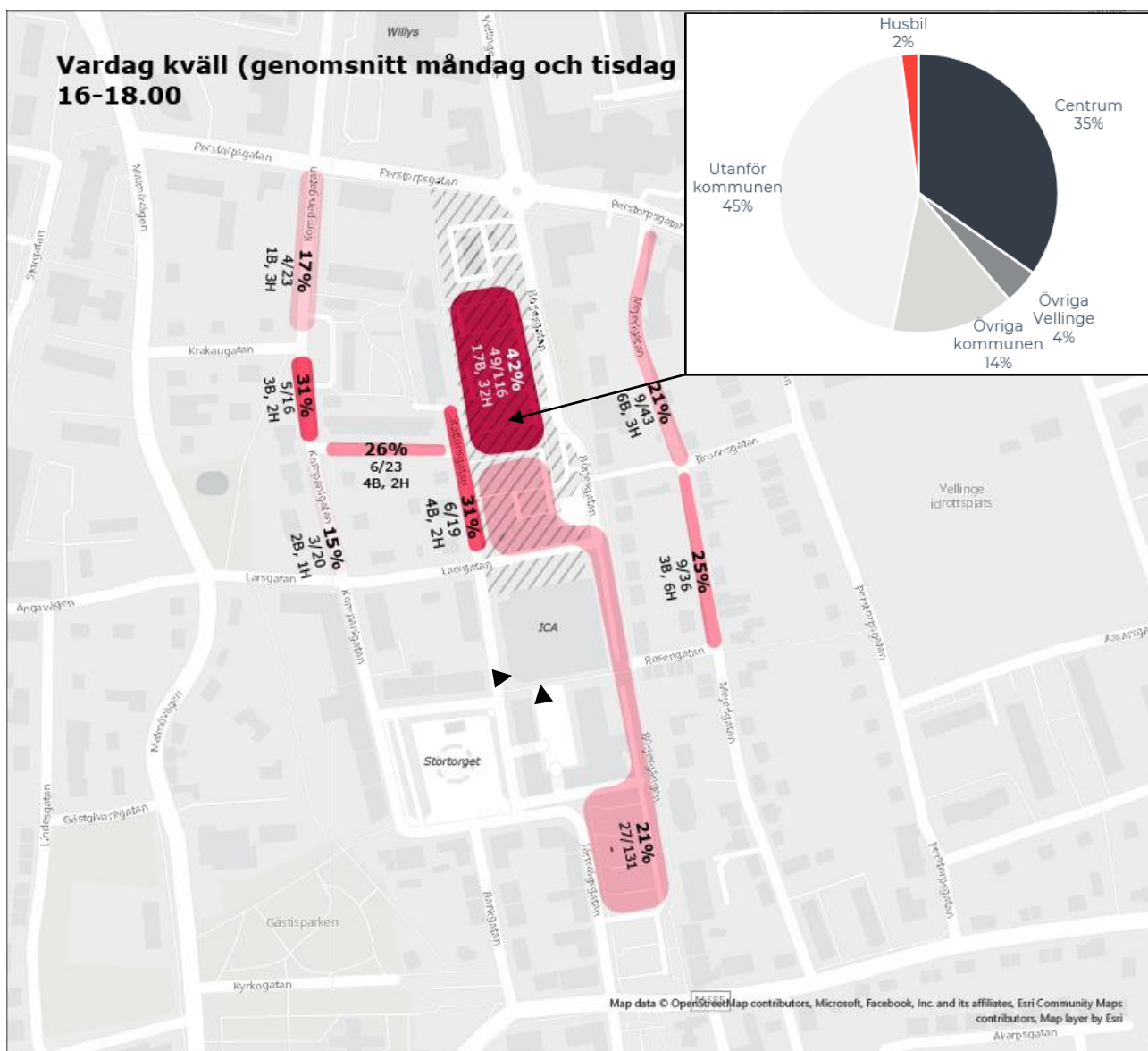


Figur 7. Beläggning på parkeringsytorna i och runt planområdet på en studerad vardagsförmiddag. Pilarna visar ingångarna till ICA. I övre hörnet visas "hemadress" för fordon parkerade på den stora parkeringen ("Centrum" definieras här som det postnummer som motsvarar kartbildens utsnitt).

Sammanställningen av beläggningen för vardagsförmiddagen visar att det är relativt låg beläggning på de kommunala gatorna omkring planområdet, med undantag för den östra delen av Stationsgatan som har 57 % beläggning. Vidare visar sammanställningen att den södra parkeringen återigen har en högre beläggningsgrad (53 %) än Vellinge kommuns parkering "Stora parkeringen" (43 %).

På de kommunala gatuparkeringarna är det fler av de parkerade fordonen som är registrerade på postnumret i området (centrum) än parkerade fordon som är registrerade på ett postnummer i övriga kommunen eller utanför kommunen. På den stora parkeringen är det vid detta tillfälle fler fordon som tillhör ett postnummer utanför tätorten än fordon som tillhör ett postnummer inom tätorten, med en liten majoritet på 54 % (eller 27/50 fordon) som tillhör ett postnummer utanför tätorten. Detta kan tolkas som att parkeringen i liten grad används som pendlarparkering.

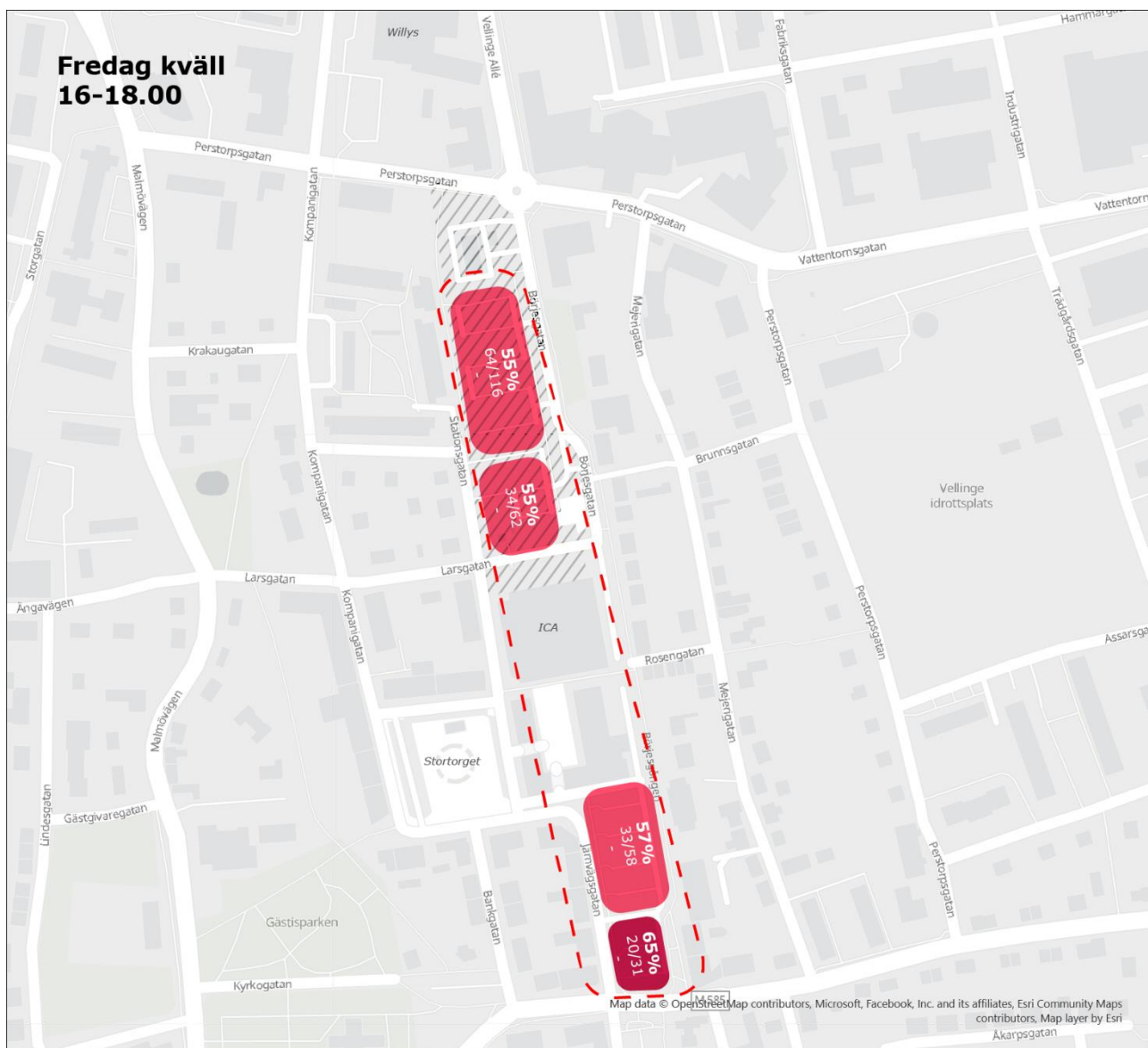
Återigen tycks en högre beläggningsgrad bero på avståndet till ICA och centrum.



Figur 8. Beläggning på parkeringsytorna i och runt planområdet på en studerad helgmorgon. Pilarna visar ingångarna till ICA. I övre hörnet visas "hemadress" för fordon parkerade på den stora parkeringen ("Centrum" definieras här som det postnummer som motsvarar kartbildens utsnitt).

Sammanställningen av beläggningen för vardagskväll visar att det är relativt låg beläggning på de kommunala gatorna omkring planområdet. Sammanställningen indikerar att den stora parkeringen i norr är mer populär då den har en högre beläggningsgrad (42 %) än Vellinge bostäders parkeringar i söder (21 %).

På de kommunala gatuparkeringarna är det relativt jämnt mellan de parkerade fordonen som är registrerade på postnumret i området (centrum) och de parkerade fordon som är registrerade på ett postnummer i övriga kommunen eller utanför kommunen. På den stora parkeringen är det vid detta tillfälle fler fordon som tillhör ett postnummer utanför tätorten än fordon som tillhör ett postnummer inom tätorten, med en liten majoritet på 65 % (eller 32 av 49 fordon) som tillhör ett postnummer utanför tätorten.



Figur 9. Beläggning på parkeringsytorna runt centrum på den studerade fredagseftermiddagen.

Sammanställningen av inventeringen för fredagseftermiddagen visar att Vellingebostäders parkeringsplatser vid detta tillfälle har en något högre beläggingsgrad (57 % och 55 %) än Vellinge kommuns parkering "Stora parkeringen" (55%). Eftersom denna inventering inte inkluderade registreringsnummer så går det inte att utröna var de olika fordonen är hemmahörande.

Värt att notera är att parkeringsinventeringen för fredagseftermiddagen visar att den södra sidan av Ica är populärast att parkera på. Enligt inventeringen på vardagskväll så har den stora parkeringen i norr dubbelt så hög beläggingsgrad som Vellinge bostäders södra parkeringsplatser.

PARKERINGSUTREDNING

BESÖKSPARKERING TILL CENTRUM

Utifrån inventeringarna dras slutsatsen att det finns potential att minska antalet parkeringsplatser utan att tillgängligheten till centrum påverkas negativt. Denna potential ökar om boende framöver kan hänvisas till att parkera på sina egna fastigheter.

Utifrån inventeringen bedöms den dimensionerande efterfrågan på bilparkering *för besökare* vara cirka 120 bilplatser varav cirka 90 platser för korttidsparkering på Vellingebostäders mark och cirka 30 bilplatser på kommunens stora parkering. Detta baseras på att boende i området kan hänvisas till egen fastighet eller möjligen gatuparkering i området.

De 90 bilplatserna för korttidsparkering bedöms i princip rymmas på Vellingebostäders befintliga parkeringar öster och söder om Vellinge centrum. Därmed återstår 30 bilplatser för besökare att ta hänsyn till i den planerade exploateringen i Mejeriparken.

EXPLOATERINGENS BERÄKNADE EFTERFRÅGAN PÅ BILPARKERING

Parkering och angöring är viktigt för tillgängligheten till bostäder och verksamheter och därmed även för ett levande centrum. Utbudet behöver dock balanseras med tanke på kostnaderna för att anlägga parkering, konsekvenserna för stadsmiljön av stora parkeringsytor och faktumet att ett stort utbud av billig eller gratis parkering ökar människors benägenhet att välja bil i stället för andra mer hållbara färdssätt. Detta kapitel redovisar en beräknad efterfrågan på parkering inom planområdet och resonerar om hur denna efterfråga i första hand kan påverkas och i andra hand tillgodoses.

I parkeringslitteraturen finns ingen empiri som ger ett vetenskapligt förankrat stöd för att det objektivt går att dimensionera antalet parkeringsplatser. Parkering handlar i stället ytterst om vilken typ av byggd miljö som önskas tillsammans med de fysiska förutsättningarna i ett område. Att uttala sig om ett parkeringsbehov i absoluta tal är därför omöjligt. Det parkeringsbehov som bedöms som skäligt är alltid ett svar på de önskemål som inblandade parter har.

Tre faktorer som påverkar färdmedelsval och efterfrågan på bilparkering:

- Utbud av parkering (antal platser och lokalisering)
- Prissättning
- Tidsbegränsning

Enligt Plan- och bygglagen ska det på en tomt ordnas parkering i "skälig omfattning"¹. Detta ansvar är fastighetsägarens men en kommuns parkeringsnorm beskriver det antal parkeringsplatser som behövs för att man ska kunna få ett bygglov och utgör kommunens bedömning av vad som är "skälig omfattning". Enligt Vellinge kommuns parkeringsnorm gäller följande för bostäder:

- Parkering på enskild tomt: 2,0 bilplatser/lägenhet (För enbostadshus krävs att man kan parkera 2 bilar på egen tomt)
- Småhus och bostadsrätt med gemensam parkering: 1,5 bilplatser/lägenhet
- Flerbostadshus i övrigt med gemensam parkering: 1,3 bilplatser/lägenhet samt 0,2 bilplatser/lägenhet för besökare. Totalt 1,5 bilplatser/lägenhet

I parkeringsnormen finns inget parkeringstal för vårdcentral eller andra sjukvårdsinstitutioner.

¹ Plan och bygglag (SFS 2010:900) 8 kap. 9 §

Parkeringsstal vårdcentral

Eftersom det inte finns parkeringstal för vårdcentral eller motsvarande i kommunens parkeringsnorm krävs här en särskild utredning. Denna har utförts genom att jämföra med referensfall och andra kommuners parkeringstal. Andra antaganden som har gjorts under denna särskilda utredning är:

- En vårdcentral motsvarar ungefär ett "glost kontor", p-talet borde alltså vara lägre än vad det skulle vara för kontor. Malmös parkeringstal för kontor i ytterområden ligger på 18 bilplatser per 1000 kvm BTA.
- En vårdcentral har 40 kvm BTA per anställd² vilket i detta fall motsvarar ungefär 21 anställda.
- Det är cirka 100 besökare per 1000 kvm BTA per dag, utifrån ett referensfall för en vårdcentral i Nora.

De referensprojekt som använts i undersökningen är en vårdcentral i Nora, en tillbyggnad av en klinik till sjukhuset i Sala, en vårdcentral i Bara samt Täby kommuns p-norm för vårdcentraler. För alla fyra ligger spannet mellan 10–15 bilplatser per 1000 kvm BTA. En sammanställning av referensprojekten kan ses i tabellen nedan.

Tabell 4. Sammanställning av referensfall för parkering till vårdcentraler.

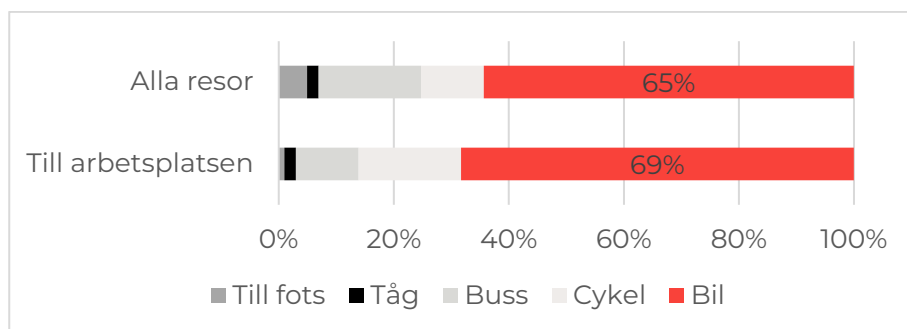
	Nora VC	Sala Klinik	Bara	Täby (p-norm)
Antal anställda	60 (40 på plats samtidigt)	~800		
Yta kvm BTA	1 500	24 000	1 800	
P-tal /1000 kvm BTA	15	10,5	10	10–15 (varav 8–13 för besökare)
Total parkering	~23 (20–25)	214	18	
Personalparkering	14	-		
Besöksparkering	9	-		

Utifrån referensfallen ovan skulle parkeringsbehovet för vårdcentralen i Vellinge vara **10–15 bilplatser**. Det högre talet, 15 parkeringsplatser, skulle motsvara bilparkering för 50 % av besökarna och 30 % av personalen.

Ett annat sätt att beräkna efterfrågan på bilparkering är att använda resultat från Region Skånes resvaneundersökning³ och antagande om antal anställda och besökande för vårdcentralen. Resvaneundersökningen från 2018 och visar att andelen bilresor är 69 % för resor till arbetsplatsen i Vellinge kommun. Det finns ingen specifik kategori för ärenden till vårdinrättningar men samma undersökning visar att 65 % av samtliga resor i kommunen görs med bil.

² PM nyckeltal i planeringsprocessen, stadsbyggnadsförvaltningen Göteborg 2024

³ Resvaneundersökning (Region Skåne 2018),
beslutstod.skane.se/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=documents%5Cresvanor.qvw



Figur 10. Färdmedelsfördelning för samtliga resor och för resor till arbetsplatsen i Vellinge kommun enligt Region Skånes resvaneundersökning 2018.

Om antalet besökare multipliceras med andelen bilresor för respektive grupp, det vill säga andelen bilresor för arbetsresor och för samtliga resor, så framkommer ett parkeringsbehov enligt tabell 5 nedan. Dessa tal tar dock inte hänsyn till samåkning och att det ofta är flera personer i varje bil. De bedöms därför ge en överskattning av efterfrågan på bilparkering till vårdcentralen.

Tabell 5. Parkeringsberäkning för vårdcentralen i Vellinge med färdmedelsandelar utifrån Region Skånes resvaneundersökning 2018.

RVU	Antal bilplatser
Besökare	10
Personal	15
Totala antalet bilplatser	27

Sammantaget bedöms de fyra referensfallen bättre återspegla efterfrågan på bilparkering för en vårdcentral än vad användning av färdmedelsandelar från resvaneundersökningen ger. Bedömningen av efterfrågan på parkering för vårdcentralen bör dock ses som preliminär och behöver preciseras i bygglovsskedet när det finns en aktör som ska driva vårdcentralen. Då kan antagandena ovan verifieras och revideras mot den aktuella aktörens verksamhet och inriktning.

Parkeringstal bostäder

Vellinge kommuns parkeringsnorm anger parkeringstal för bostäder men eftersom de är generella för hela kommunen och inte tar hänsyn till de goda förutsättningar som planområdet har för att resa på andra sätt än med bil har en särskild utredning gjorts även för bostäderna.

Som underlag för utredningen har statistik från SCB om antal personer per hushåll för olika typer av bostäder och bilinnehav använts. I tabellen nedan visas uppgifter om antalet personer per hushåll, uppdelat på boendeform.

Tabell 6. Personer per hushåll utifrån boendeform i Vellinge kommun.

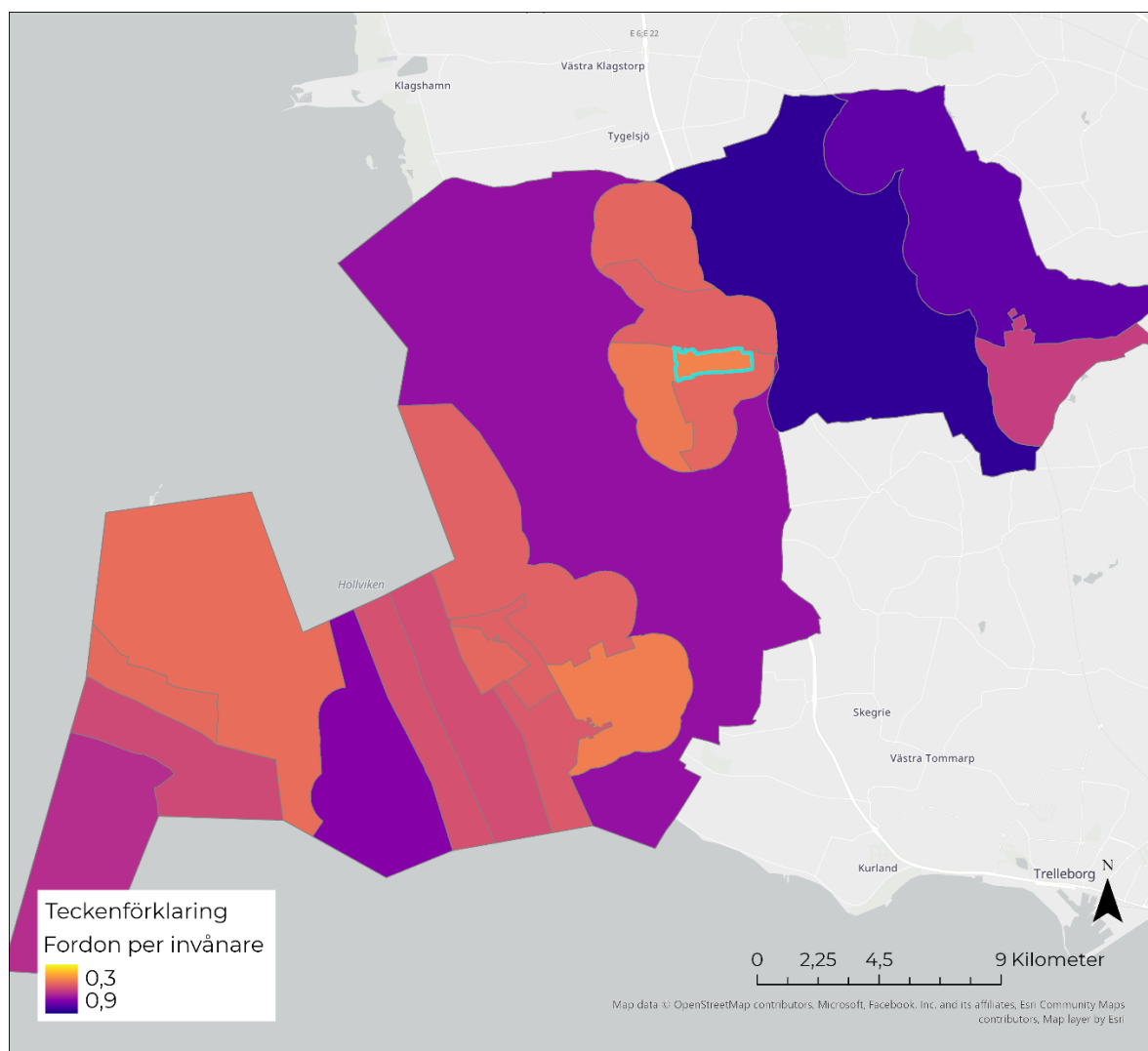
	Flerbostadshus lgh 3-4 rum	Småhus
Personer per hushåll	1,7–2,2	2,1–2,7

Ett slutgiltigt antagande har gjorts att i Flerbostadshusen kommer det bo i genomsnitt 1,9 per lägenhet och i radhusen kommer det bo i genomsnitt 2,5 personer per hushåll. Kommande beräkningar är baserade på dessa antaganden.

I tabell 7 och figur 11 nedan visas antal bilar, invånare och bilinnehav i dels kommunen och dels i det Deso-område som planområdet ligger i.

Tabell 7. Antal registrerade fordon och antal invånare i kommunen och aktuell del av Vellinge tätort.

	Antal bilar	Invånare	Bilinnehav
Kommun	19 037	37 000	51,5%
Aktuell del av Vellinge (Deso)	1 028	2 345	43,8%



Figur 11. Fordon per invånare i olika delar av Vellinge kommun (Deso-områden). Aktuellt Deso-område markerat. Källa: SCB

Genom att utgå från uppgifterna om personer per hushåll och bilinnehav ovan kan ett mer specifikt parkeringstal för boende beräknas. För flerbostadshus blir det **0,83 bilplatser per lägenhet** och för radhus **1,1 bilplats per hus**. Till dessa p-tal läggs även **0,2 bpl/lägenhet till för besökare**, se tabell nedan.

Sammanställning parkeringsbehov för planerad exploatering

Utifrån redovisningen ovan används nyckeltalen i tabell 8 nedan för att beräkna parkeringsbehov för den planerade exploateringen.

Tabell 8. Nyckeltal för beräkning av parkeringsbehov.

	Nyckeltal	Enhet	Kommentar
Lägenheter	0,83	bpl/lgh	Specifikt utifrån WSP:s beräkningar
Radhus	1,1	bpl/lgh	Specifikt utifrån WSP:s beräkningar
Besökare till bostäder	0,2	bpl/lgh	Enligt P-norm
Vårdcentral	15	bpl/1000 kvm BTA	Specifikt utifrån WSP:s beräkningar
Detaljhandel (lokaler)	10	bpl/1000 kvm BTA	Utifrån Malmö stads parkeringsnorm ⁴

Detta ger ett parkeringsbehov per kvarter enligt tabell 9. För kvarter 4 finns tre olika alternativ för planerad exploatering där enbart det alternativ som ger störst parkeringsbehov redovisas vilket i detta fall är alternativ 2, som inkluderar bostäder och vårdcentral, och som resulterar i 54 parkeringsplatser för att täcka behovet i kvarteret. För de övriga två alternativen uppgår parkeringsbehovet till 51 parkeringsplatser för alternativ 1A och 43 parkeringsplatser för alternativ 1B.

Tabell 9. Parkeringsbehov per kvarter för den planerade exploateringen.

	BTA [m ²]	Antal bostäder	Bilparkering (antal platser)		
			Boende	Besökare	Summa
Kvarter 1					
Flerbostadshus	1 628	21	17	4	22
Radhus	1 338	6	7	1	8
Lokaler	146			1	1
Totalt					31
Kvarter 2					
Radhus	1 884	9	10	2	12

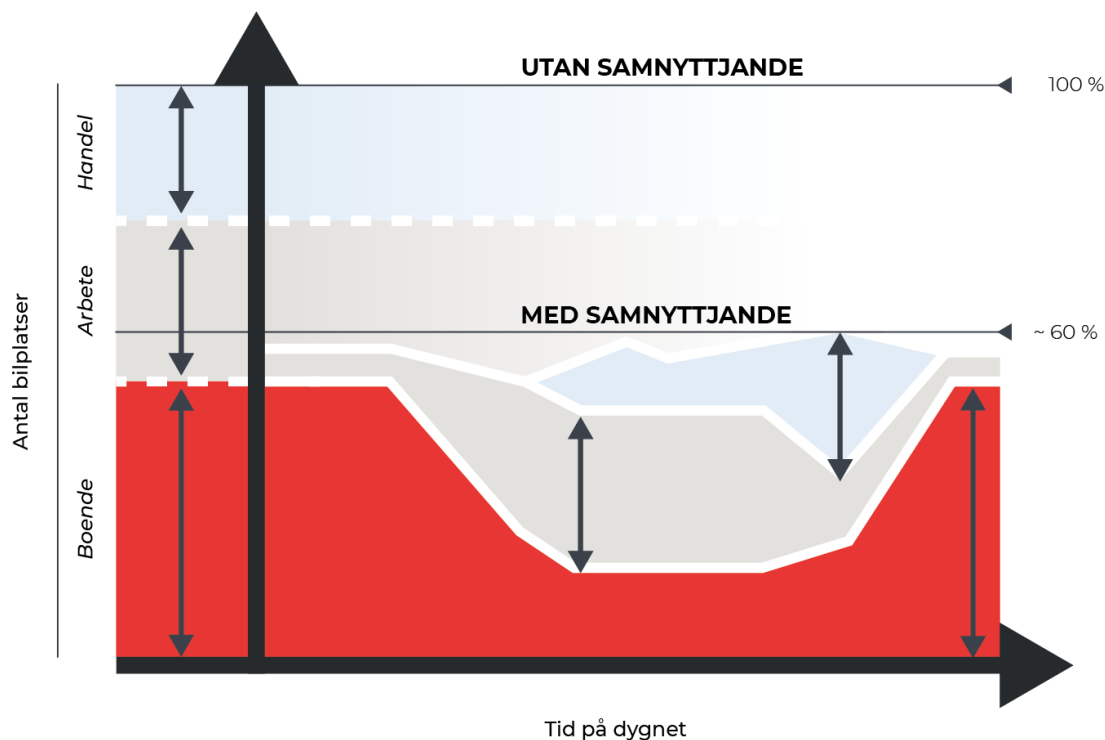
⁴ Vellinge kommuns gällande parkeringsnorm har endast parkeringstal för dagligvaruhandel vilket inte bedöms representativt för de lokaler som planeras. Därför används parkeringstal utifrån Malmö stads norm för detaljhandel i zon 5, det vill säga området utanför Yttre Ringvägen, till exempel Tygelsjö, Bunkeflostrand och Käglinge vilket bedöms motsvara förutsättningarna i Vellinge.

Totalt					12
Kvarter 3					
Flerbostadshus	2 441	28	23	6	29
Radhus	1 144	5	6	1	7
Lokaler	193			2	2
Totalt					37
Kvarter 4 (Alt. 2)					
Flerbostadshus	1 043	10	8	2	10
VC (anställda och besökare)	882			14	14
Besöksparkering centrum				30	30
Totalt					54
Kvarter 5					
Flerbostadshus	3 495	35	29	7	36
Radhus	672	4	4	1	5
Totalt					41

Samnyttjande av parkeringsplatser

Samnyttjande av parkering bygger på att samma parkeringsytor nyttjas för flera verksamheter/ bostäder så att användningen över dygnet jämnas ut, se exempel i figur 12. En förutsättning för att det ska kunna ske något samnyttjande är att alla platser är tillgängliga för alla och att det inte finns några reserverade platser eller platser med någon typ av reglering som gör att de inte kan användas för alla tänkta syften. För att samnyttjandet ska fungera i praktiken bör parkeringen samlas på en eller flera större ytor eller anläggningar som ligger på rimligt gångavstånd från de verksamheter eller bostäder som är tänkta att samnyttja parkeringen.

Potentialen att minska antalet parkeringsplatser genom samnyttjande beror på mixen och omfattningen av olika typer av verksamheter i området. Generellt sett är potentialen störst om det finns en blandning av arbetsplatser med verksamhet dagtid och bostäder eller verksamheter som är aktiva kvällstid. Alla samnyttjanden har dock viss potential att minska behovet av parkering eftersom det är sällan som olika verksamheters besökstoppar sammanfaller helt, särskilt vad gäller verksamheter där besökstopparna inträffar sällan.



Figur 12. Exempel på hur samnyttjande av bilparkering kan effektivisera behovet av bilplatser.

För Mejeriparken finns potential för samnyttjande eftersom parkeringarna i området kommer att nyttjas både av boende och av besökare till vårdcentral och centrum vars besöksmönster skiljer sig åt beroende på tiden på dygnet. För att reda ut när p-området används av olika typer av brukare har tabellen nedan använts. Beläggningsgraden för bostäder och livsmedelshandel är hämtade från Malmö stads parkeringspolicy⁵ och stämmer överens med de beläggningsgrader som även många andra kommuner använder för beräkning av samnyttjande.

Tabell 10. Beläggning i procent, när på dygnet p-området används av olika brukare.

	Beläggning			
Kategori	Vard 9–16	Fre 16–19	Lör 10–15	Kväll+natt
Bostäder				
- Boende	75%	75%	75%	100%
- Besök	10%	40%	70%	50%
Livsmedelshandel	40%	100%	80%	0%
VC	100%	50%	0%	0%

Det skulle teoretiskt vara möjligt att samnyttja samtliga parkeringsplatser i området och på så vis minska det samlade behovet av parkeringsplatser. Kommunen har dock bedömt det som praktiskt svårt att genomföra

⁵ Malmö stad. (2020). Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-infrastruktur/Policy-och-norm-for-mobilitet-och-parkering.html>

och därför är inriktningen att samnyttja parkering endast för kvarter 3 och 4. I tabell 11 visas parkeringsbehovet för dessa två kvarter efter samnyttjande. Detta innebär att parkeringsbehovet för kvarter 3 och 4, med en exploatering enligt alternativ 2, minskar från 92 till 70 parkeringsplatser för bil. Samnyttjande mellan kvarter 3 och 4 utifrån alternativ 1A minskar parkeringsbehovet från 88 till 70 platser, och alternativ 1B från 80 till 65 platser. Parkeringsbehovet i tabellen baseras på alternativ 2 i kvarter 4.

Tabell 11. Parkeringsbehov efter samnyttjande för kvarter 3 och 4. För kvarter 4 bedöms samnyttjandet efter alternativ 2 för planerad exploatering då detta, efter samnyttjande, ger högst parkeringstal.

Kv. 3 och 4 (alt. 2)	Parkeringsbehov (antal platser)			
Kategori	Vard 9–16	Fre 16–19	Lör 10–15	Kväll+natt
Bostäder				
- Boende	28	28	28	37
- Besök	1	3	6	4
Livsmedelshandel	13	32	26	0
VC	14	7	0	0
SUMMA	55	70	59	41

MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder är åtgärder som ger boende och verksamma incitament och möjligheter att resa på andra sätt än med privat bil och därmed minskar efterfrågan på bilparkering. Åtgärderna kan vara både fysiska åtgärder och olika typer av icke-fysiska beteendepåverkande åtgärder såsom kampanjer, tjänster, subventioner och avgifter.

Mobilitetsåtgärder riktas vanligen främst mot boende och anställda men kan i vissa fall också riktas mot besökare. Eftersom effekten av olika åtgärder beror på platsspecifika förutsättningar, demografi, resvanor, pendlingsmönster och liknande är det svårt att ge precisa uppskattningar av hur olika åtgärder kommer att påverka efterfrågan på parkering. Därför har många kommuner i sina parkeringsnormer satt samman paket av åtgärder som ger reduktion av parkeringstalet eller antagit schabloner för olika typer av åtgärder. Hur stor reduktion på parkeringstalet som kan fås varierar men ligger ofta i spannet 15–30 %. Större och mer tätbefolkade kommuner öppnar i allmänhet för större reduktion än mindre och mer glesbefolkade.

Genomförandet och finansieringen av mobilitetsåtgärderna säkerställs vanligen i avtal i samband med bygglovsgivning. I detaljplaneprocessen utreds vilka mobilitetsåtgärder som kan vara möjliga givet den aktuella exploateringen och platsen. Vissa åtgärder kan också behöva säkerställas i detaljplanen, till exempel ytor för bilpool på lämpliga platser. Vid val av vilka mobilitetsåtgärder som kan vara lämpliga för området bör följande förutsättningar beaktas:

- Planområdet är kollektivtrafiknära
- I närområdet finns centrum och dagligvaruhandel med paketutlämning
- Vellinge är en utpräglad utpendlingsort

De åtgärder som WSP bedömer vara aktuella att överväga i Mejeriparken är:

- Synliggjorda parkeringskostnader (både för bostäder, arbetsplatser och besökare)
- Bil- och cykelpool, med specialcyklar som t.ex. lådcykel (bostäder)

- Attraktiv väderskyddad cykelparkering i nära anslutning till entréer med gott om plats för olika typer av cyklar (både vid bostäder och arbetsplatser)
- Subventionerat kollektivtrafikkort under minst en månad till nyinflyttade för att visa på möjligheterna med kollektivtrafiken i området

En framgångsfaktor för att projekt där mobilitetsåtgärder genomförts ska lyckas är att åtgärder är en del i ett paket och integrerade i informationen och marknadsföringen av de nya bostäderna. Storleken på effekterna av mobilitetsåtgärder är dock kontextberoende och därför svårbedömda. Om de föreslagna åtgärderna genomförs bedöms ett minskat parkeringsbehov på 25 % för boendeparkering vara rimligt. Detta skulle ge ett parkeringsbehov per kvarter enligt tabell 12 nedan. För kvarter 4 redovisas alternativ 2 som uppgår till högsta parkeringsbehov av de tre alternativen för planerad exploatering i kvarteret.

Tabell 12. Bedömt parkeringsbehov per kvarter före och efter reduktion vid genomförande av mobilitetsåtgärder för boende (utan hänsyn till samnyttjande).

Kvarter	Utan mobilitetsåtgärder	Med mobilitetsåtgärder	Med mobilitetsåtgärder och samnyttjande
Kvarter 1	31	25	25 (inget samnyttjande)
Kvarter 2	12	9	9 (inget samnyttjande)
Kvarter 3+4 (alt. 2)	92	82	63
Kvarter 5	41	33	33 (inget samnyttjande)

Synliggjorda parkeringskostnader

Avgiftsfri parkering innebär inte nödvändigtvis att den är helt gratis. I stället finansieras den på olika sätt, till exempel via kommunens kassa eller genom att kostnaden är inbakad i hyran eller avgiften för lägenheten. Detta innebär att de som inte äger en bil subventionerar parkeringen för de som använder den. Genom att ta ut avgifter direkt av användarna, det vill säga i aktuellt fall av boende och personer som arbetar i området, skapas incitament att överväga andra mobilitetsalternativ.

Forskning visar att priset på parkering påverkar efterfrågan, färdmedelsval och bilinnehav. Att synliggöra parkeringskostnaderna kan vara en kraftfull åtgärd, särskilt i kombination med andra initiativ som erbjuder alternativ till bilen, som bilpooler eller förstärkt kollektivtrafik.

Vid införande av parkeringsavgifter bör man också överväga hur avgiften tas ut. Till exempel bör arbetsplatsavgifter tas ut på dagsbasis snarare än som månadsavgifter för att uppmuntra anställda att välja andra färd sätt.

Sammanfattningsvis är synliggjorda parkeringskostnader en viktig åtgärd för att påverka efterfrågan på bilparkering. I Mejeriparken kan detta vara aktuellt för boende och personer som arbetar i området, det vill säga för långtidsparkering på kvartersmark. Detta kan kombineras med avgiftsfri parkering en kortare tid för besökare så att platserna kan samnyttjas enligt förslaget ovan.

Bilpool

Bilpool är ett relativt väl beprövat koncept för att minska bilinnehav och därmed efterfrågan på parkering i städer. Två studier som har gjorts på uppdrag av Sunfleet/Volvo Car Mobility visar på att en bilpoolsbil

ersätter mellan fyra och åtta privatägda bilar^{6, 7} och detta har även bekräftats i ett flertal andra studier som visar att användare av bilpooler både minskar sitt bilägande och skjuter upp köpet av en eventuell andra bil⁸.

Det finns olika former av bilpooler, både de som är öppna för alla och olika typer av stängda bilpooler som bara är öppna för boenden i vissa bostadsområden eller bostadsrättsföreningar. Denna typ av stängda bilpooler kan drivas både på kommersiell grund av en av ett företag specialiserat på denna typ av bilpooler eller i kooperativ form av en bostadsrättsförening eller motsvarande. Idag finns ingen etablerad bilpool i Vellinge kommun, varken öppen eller stängd.

Det är framför allt bilpooler i större städer som varit i fokus i de utvärderingar och forskningsstudier som har gjorts. Potentialen och möjligheterna med bilpooler på landsbygder eller i mindre orter är inte studerade i samma utsträckning. Riksdagen tog under 2020 fram en forskningsöversikt av mobilitet på landsbygd där man hänvisar till studier i Nederländerna och Österrike⁹. Dessa studier visar att intresset för bilpool visserligen är lika stort på landsbygder som i urbana områden men att det är svårt att hitta en kommersiellt hållbar affärsmodell eftersom antalet potentiella kunder är mindre på landsbygden. Studierna visar dock att kooperativa bilpooler och olika former av person-till-person-lösningar har potential på landsbygder och att dessa typer av tjänster fungerar bäst om en kommun medverkar i organiseringen.

Det har också gjorts några pilotprojekt i Sverige, till exempel KomLand i Västra Götaland¹⁰ och Mobilitet på Tvärs i Skåne/Region Hovedstaden¹¹. Inom projektet Mobilitet på Tvärs etablerades bilpooler i fyra mindre orter i Skåne och efter att projektet slutfördes kom tre av dem att drivas vidare av den kommersiella aktör som deltog i projektet. En framgångsfaktor i det fallet tycks ha varit en lokal eldsjäl som agerade ambassadör på en av orterna och lyckades att påverka kulturen och beteendet.

Även om det inte finns några kommersiella bilpooler i kommunen i nuläget är exploateringen i Mejeriparken en möjlighet att planera för en framtid där invånarna till större del än i nuläget delar fordon och använder andra former av mobilitet än en privatägd bil. Detta skulle kunna möjliggöra att ytor som annars behöver avsättas för bilparkering kan användas för andra ändamål. Om det inte är relevant för tillfället kan det vara bra att inte omöjliggöra ytor till andra mobilitetsformer för framtida användning.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG LOGISTIK

Planförslaget innebär att Icas nuvarande lastgård byggs in och hamnar på bottenvåningen i en byggnad med lokaler för en vårdcentral på andra våningen. Detta innebär att särskild hänsyn behöver tas till Icas verksamhet och utformningslösningar som i möjligaste mån både tillgodoser Icas behov och skapar möjlighet att bygga över lastgården behöver tas fram.

FÖRUTSÄTTNINGAR GÄLLANDE ICA:S LOGISTIK

I samråd med Ica och Vellingebostäder har följande förutsättningar tagits fram:

- Dimensionerande angöringsbehov är två samtidigt angörande ekipage – en lastbil med släp och en lastbil utan släp
- Samtliga fordon lastas och lossas via baggavellyft

⁶ Trivektor (2014) *Effekt av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner*

⁷ Capgemini Invent (2020) *The sustainability impact of car sharing – Value created for cities, property developers, companies and consumers*

⁸ Trafikanalys (2016) *Nya tjänster för delad mobilitet – Rapport 2016:15*

⁹ Riksdagen (2020) *Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning*

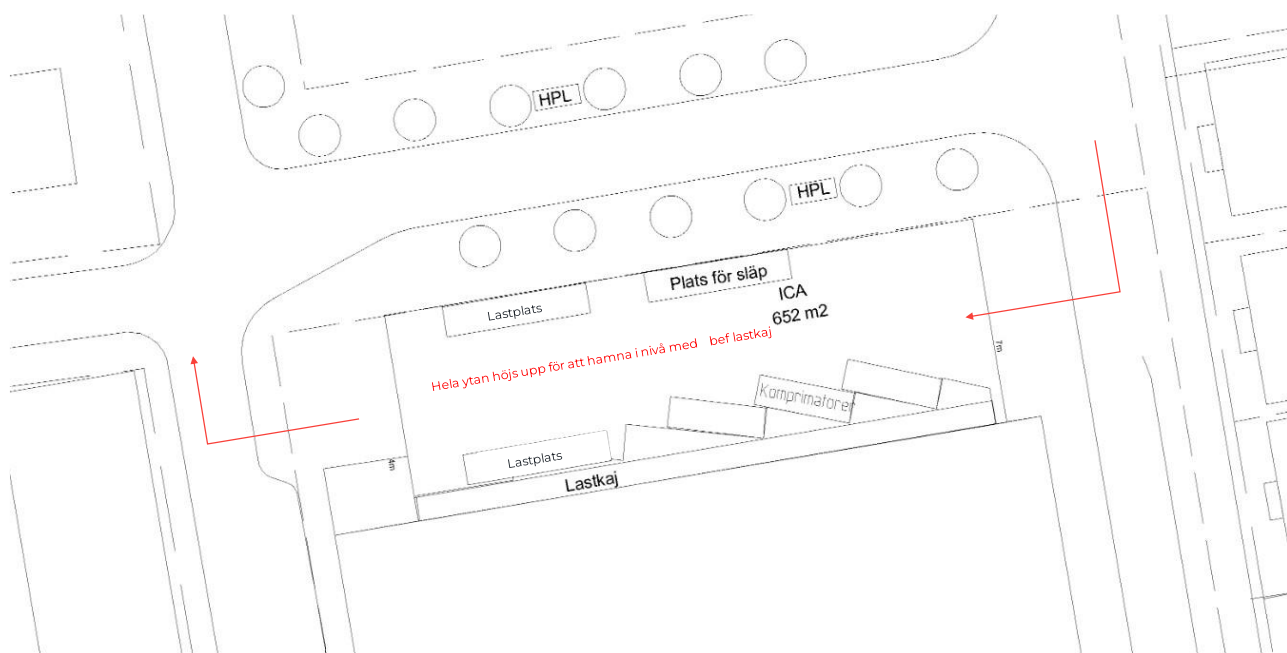
¹⁰ <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/hallbart-resande-vast/projekt/komiland/>

¹¹ <https://innovationskane.com/mobilitet-pa-tvars/>

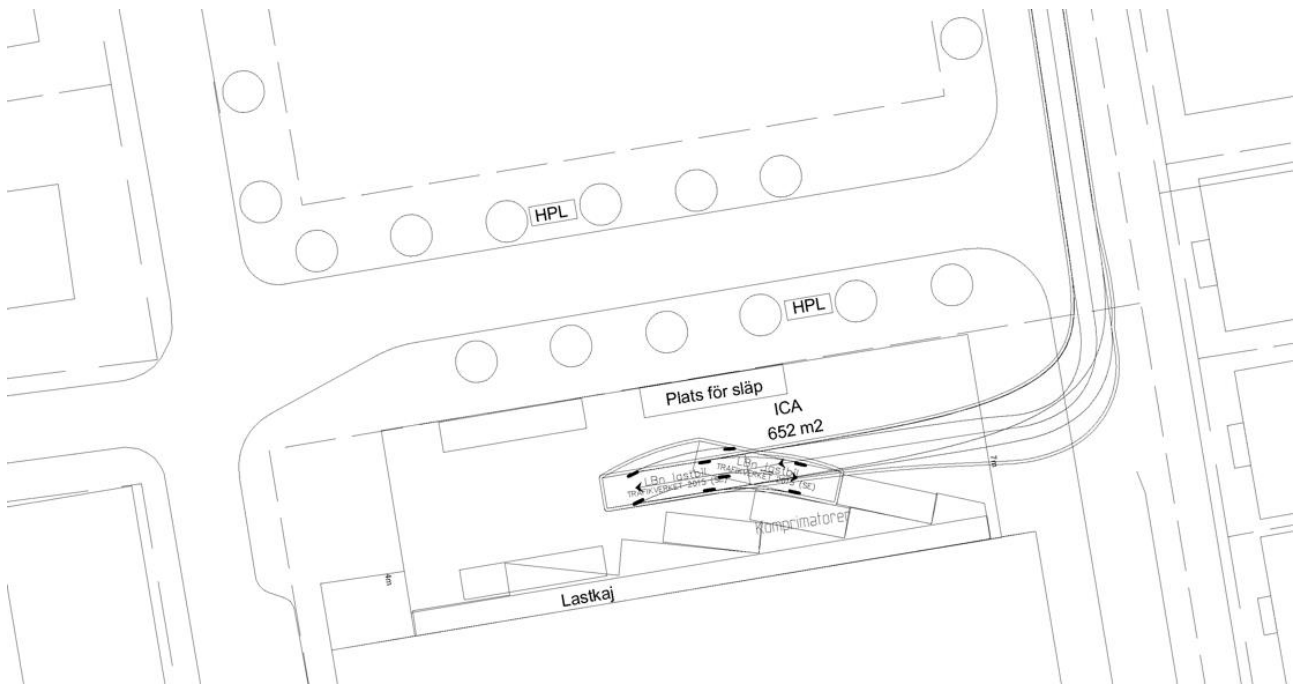
- Släp behöver kopplas av för att lastbil ska kunna lossas
- Avstånd mellan fordon ska vara minst 5 meter
- Övriga funktioner som behöver rymmas är uppställningsplats för pallar, gråbackar, returbaljor och tre stora komprimatorer för avfall.
- Komprimatorer behöver placeras intill byggnaden och behöver kunna tömmas även då det sker leveranser

Dessutom bör backande rörelser på allmän plats undvikas av trafiksäkerhetsskäl. Idag är det inte möjligt att köra in på lastgården med lastbil med släp från öst utan i stället behöver förare backa in med släp och lastbil från Larsgatan väster om Stationsgatan. Det finns inte heller möjlighet att ställa av ett släp inne på lastgården eller utrymme för en tredje komprimator utöver de två som ryms idag. Nya lagkrav kommer att innebära att Ica inom kort behöver tre komprimatorer för avfall.

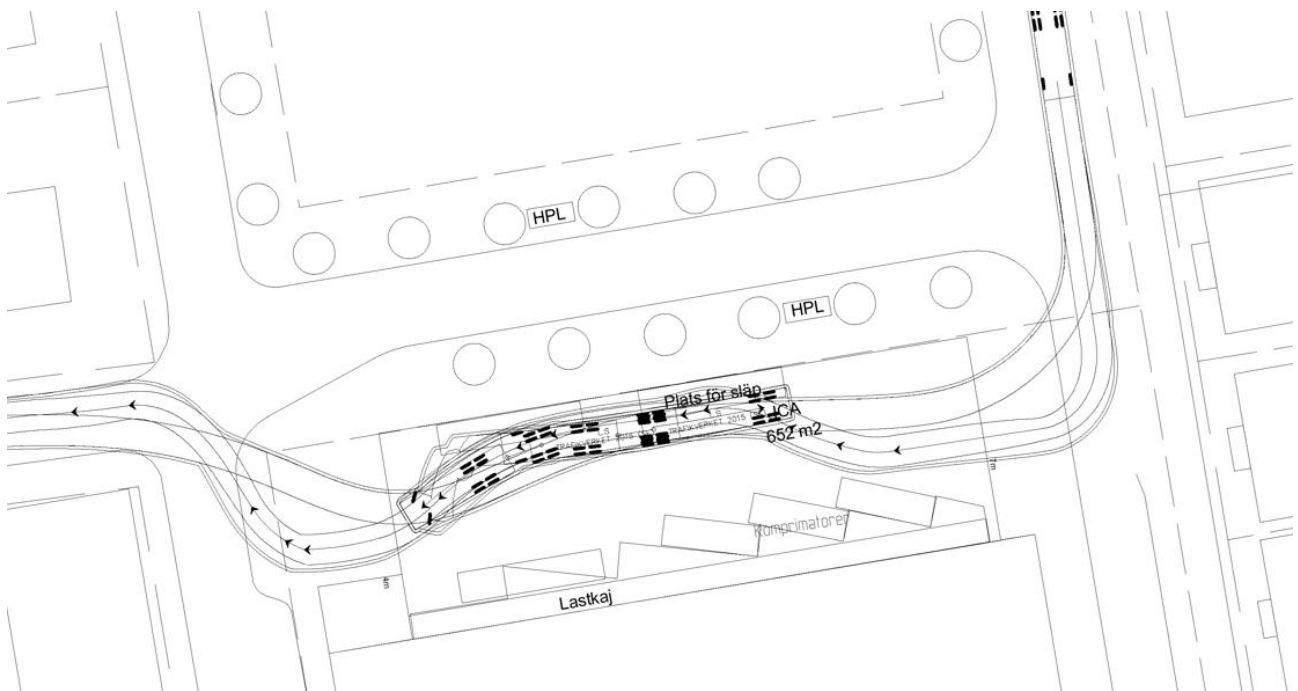
I figur 13 nedan visas ett principiellt förslag på utformning av Icas lastgård som skapar utrymme för de funktioner som behövs och samtidigt innebär att fordon inte behöver backa ut på omgivande gator. Förslaget bygger på att lastgården utökas cirka två meter norrut och att hela ytan höjs upp till nivå med befintlig lastkaj och butiksgolvet. Detta skapar större flexibilitet i placering av lastplatser genom att lastplatserna inte behöver vara placerade direkt intill fasaden. Utformningen har testats avseende körspår för lastbil och lastbil med släp, se figur 14 och figur 15, men detaljutformningen behöver studeras närmare, till exempel med avseende på avvattning och placering av entré, trapphus och hissar till den nya övre våningen.



Figur 13. Förslag på principiell utformning av Icas lastgård.



Figur 14. Körspår för lastbil (typfordon Lbn) som hämtar en av de snedställda komprimatorerna.



Figur 15. Körspår för lastbil med släp (typfordon Ls).

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

