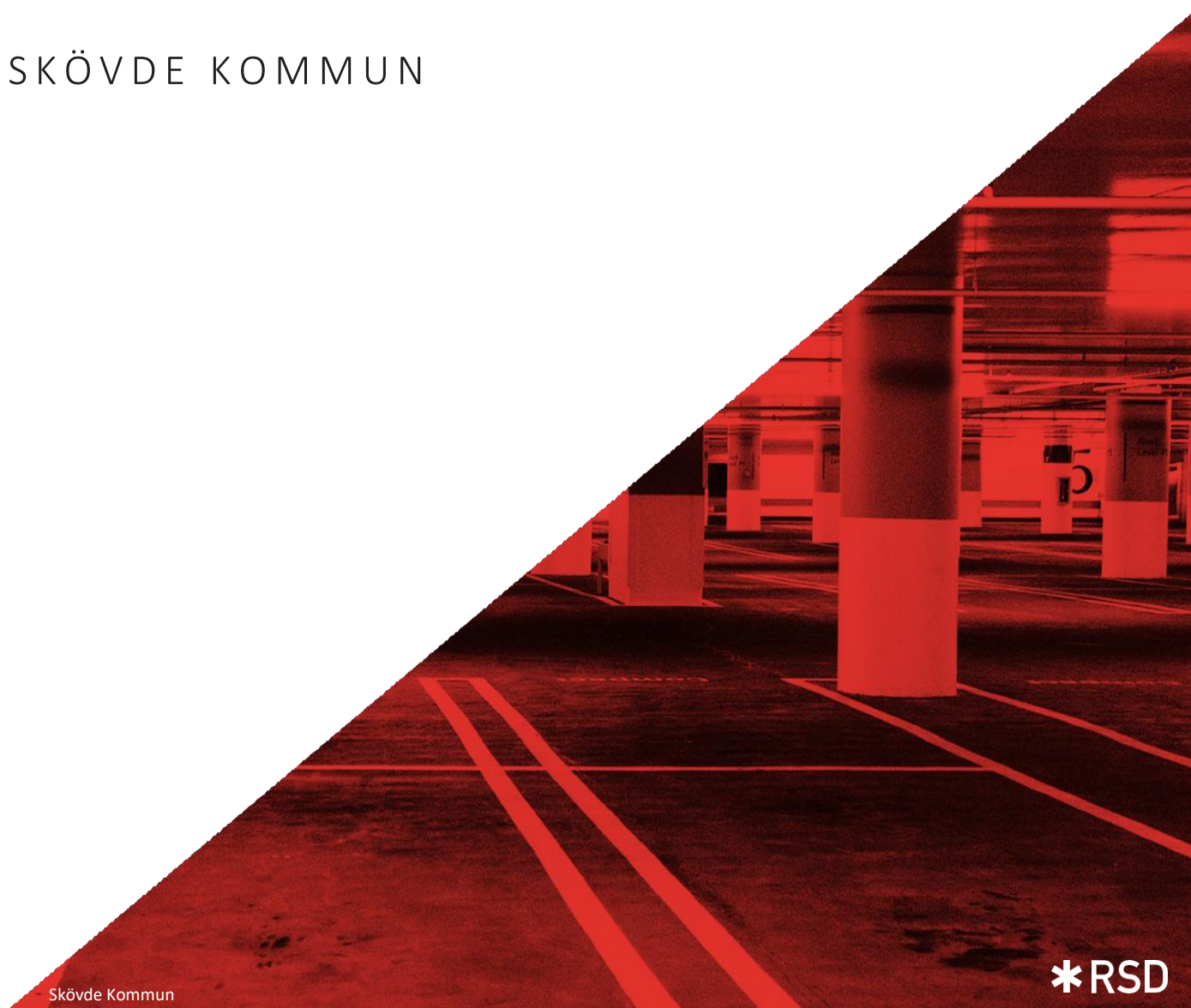


RAPPORT 10 APRIL 2019

# Skövde stadskärna Parkeringsutredning

SKÖVDE KOMMUN



# Innehåll

<b>1. RESULTATSAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
1.1. Bakgrund och avgränsning .....	4
1.2. Dagsläge .....	4
1.3. Framtid .....	4
1.4. Förslag till åtgärder .....	5
1.5. Sammanfattande tabeller bilplatser .....	6
<b>2. ARBETSGRUPP</b> .....	<b>7</b>
<b>3. DEFINITIONER</b> .....	<b>8</b>
<b>4. DETALJHANDELN I SKÖVDE IDAG</b> .....	<b>9</b>
4.1. Kommunen .....	9
4.2. Stads kärnan .....	10
4.3. Kommentarer .....	10
<b>5. DAGENS P-UTBUD</b> .....	<b>11</b>
5.1. Dagens allmänt tillgängliga bilparkering .....	11
5.2. Dagens allmänt tillgängliga cykelparkering .....	13
5.3. Bussupställning .....	13
<b>6. PARKERINGENS NYTTJANDE IDAG</b> .....	<b>14</b>
6.1. Bakgrund .....	14
6.2. Dimensionerande tid .....	14
6.3. Gruppering av parkeringsplatser .....	16
6.4. Beläggning .....	17
6.5. Bilparkeringens intäkter .....	19
<b>7. DAGENS P-EFTERFRÅGAN</b> .....	<b>20</b>
7.1. Bilparkering .....	20
7.2. Cykelparkering .....	20
<b>8. FRAMTIDA P-BEHOV</b> .....	<b>21</b>
8.1. Bakgrund .....	21
8.2. Parkering för tillkommande boende .....	21
8.3. Parkering för tillkommande arbetande .....	22
8.4. Planerade förändringar av parkeringsutbudet .....	22
8.5. Möjligt parkeringstillskott på Rådhusgatan och norr om kyrkogården .....	23
8.6. Totalt antal möjliga bilplatser .....	24

8.7. Ändrat P-behov p g a förändrad mängd handel m m .....	24
8.8. Ändrat p-behov p g a generell förändring av bilresandet.....	26
8.9. Summa tillkommande bilplatsbehov .....	27
8.10. Inverkan av bilpooler, mobility management m m.....	27
<b>9. SCENARIER BILPARKERING .....</b>	<b>32</b>
9.1. Något om teorin bakom.....	32
9.2. Indata samtliga scenarier.....	32
9.3. Scenario 1. 10-minutersparkeringen blir 30-minutersparkering ...	32
9.4. Scenario 2. Arena Väst.....	33
9.5. Scenario 3. Sandtorget.....	34
9.6. Scenario 4. Parkeringshusen.....	35
9.7. Scenario 5. De centrala parkeringarna .....	36
9.8. Scenario 6. Gul taxa .....	37
9.9. Sammanfattande tabell, testade scenarier.....	38
9.10. Arenaparkeringen exploateras .....	38
9.11. Avgifter och reglering i Mode .....	39
<b>10. SLUTSATS &amp; REKOMMENDATION.....</b>	<b>40</b>
10.1. Dagsläget .....	40
10.2. Omedelbara åtgärder .....	40
10.3. Till 2030.....	40
10.4. Sammanfattande tabeller .....	41

**Bilagor:**

Beläggingsstudie

Beräkningsbilaga

Skissning alternativ 1 resp alternativ 2

# 1. Resultatsammanfattning

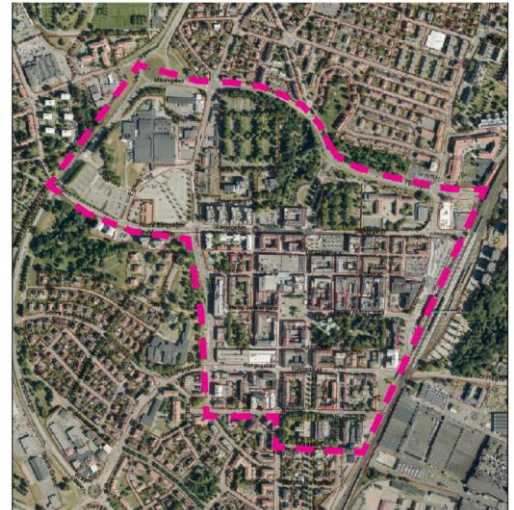
## 1.1. Bakgrund och avgränsning

Ur anbudsunderlaget: "Projektet syftar till att ge en bättre bild av hur parkeringssituationen ser ut i nuläget och hur kommunen på lång sikt ska arbeta med frågan."

Vår analys omfattar allmänt tillgänglig cykel- och bilparkering i Skövde stadskärna, se kartan t h. Dessutom behandlas parkering för boende i stadskärnan i den mån allmänt tillgängliga cykel- eller bilplatser nyttjas.

*Figur 1. Studieområdets (stadskärnans) avgränsning. Källa: Skövde kommun.*

Fokus ligger på parkering för besöksintensiva verksamheter, speciellt detaljhandel.



## 1.2. Dagsläge

Idag finns det ingen parkeringsbrist i Skövde stadskärna, vare sig för bilar eller cyklar. Det fanns under RSDs beläggingsstudie, uppräknad till dimensionerande tid, i september 2018 alltid ca 450 centralt belägna bpl lediga, och ca 130 lediga cpl. De lediga bilplatserna finns framförallt i parkeringshusen Commerce och Vasaporten, men även utmed kantsten. Därtill något hundratal lediga vid Arenan. Beläggningen är dock ojämn parkeringsområdena emellan, varför åtgärder i reglering bör vidtas för att jämna ut detta.

## 1.3. Framtid

I framtiden kommer efterfrågan på **bilparkering** att öka något, men först framåt 2030 kan vi förutse en brist, kanske på något hundratal bpl. Då är dock den reserv som det 2018 öppnade parkeringshuset Mode med 600 bpl inte medräknad.-Denna reserv kommer, efter avdrag för de platser som tas i anspråk av ny bebyggelse och som behövs som ersättning för de platser som försvinner i och med byggnation m m, att vara ca 250 bpl. Dessutom kommer mobility management-åtgärder rimligtvis att minska bilplatsbehovet med ytterligare åtminstone 150 och kanske 300 bpl, vilket leder till slutsatsen att vi i framtiden (år 2030) kommer att ha ett bilplatsöverskott på ca 300 bpl i stadskärnan, se vidare tabellerna i 1.5 nedan.

Den allmänna konjunkturen, ny lagstiftning eller förändringar av regler kring eller attityder till bilresande kan dock påverka den framtida efterfrågan mer än vi antagit här i rapporten, i så fall sannolikt framför allt i bildämpande riktning. Kommunens policy till externhandel kan komma att förändras. När det gäller den allmänna teknikutvecklingen och dess inverkan på mobilitet och e-handel baseras vår rapport på dagens forskning och erfarenheter, men utvecklingen går snabbt, bland annat med hänsyn till klimatutvecklingen och forskning och åtgärdsvilja kring denna. Dessa osäkerheter gör att vi rekommenderar att rapporten ses över inom ca 5 år.

För **cykelparkeringen** visar rapporten inga problem att tillgodose en ökande framtida efterfrågan. Det finns redan idag tillräckligt med cykelparkering. Dessutom är det lätt att under hand korrigera utbudet uppåt, om det skulle kännas motiverat.

## 1.4. Förslag till åtgärder

RSD föreslår att följande åtgärder tas under övervägande redan idag. För **bilparkeringen**:

- **Ändra regleringen på Sandtorget**, så att betaltiden börjar redan kl 8. Detta för att frigöra platser för besökande till stadskärnans verksamheter, dessa blockeras delvis idag av bl a arbetande. Dessutom bör p-tiden ökas till max 3 h i stället för dagens två. Därutöver kan en rak taxa, med 20 kr per timme från timme ett i stället för dagens 10 kr per timme första timmen övervägas, men det är viktigare att de övriga åtgärderna vidtas.
- **Inför avgift på Arena Väst**, till samma taxa som övrig arenaparkering. Detta bör dock inte göras förrän parkeringen blivit asfalterad och därmed har en högre standard än dagens grusade plan. För att säkerställa att den mest arenanära parkeringen inte blockeras av arbetande föreslås en reglering på max 3 h införas på Arena Norr.
- **Ändra 10-minutersparkeringen till 30-minutersparkering**. Det finns idag ett tiotal bilplatser med 10-minutersreglering. 10 minuter är för kort tid för att verkligen göra parkeringen nyttig, och med det lilla antal som har denna reglering skapar det mer förvirring än nytta. RSD rekommenderar att ändra till 30-minutersreglering, vilket skulle föra upp antalet 30-minutersparkeringar till totalt drygt 70 bpl.

Dessa tre åtgärder medför en minskad efterfrågan på bilplatser i centrala Skövde med sammantaget ca 150 à 200 bpl under dimensionerande tid, vilket ger oss en marginal inför framtidens generellt ökade efterfrågan. Påverkan på stadskärnehandels omsättning blir med de här tre åtgärderna marginell, knappt mätbar, mindre än en halv procent av omsättningen.

Övriga studerade åtgärder avseende reglering och avgifter (se avsnitt 9 om scenarier) rekommenderas i dagsläget inte.

Implementering av mobility management-åtgärder enligt avsnitt 8.10 bör påbörjas omedelbart och genomföras under hand, i den mån de inte redan är genomförda. Inte så mycket för att vi har en brist på bilplatser (det har vi inte), utan för att generellt sett minska onödigt bilresande.

Därtill kan den skissade parkeringen utmed Rådhusgatan övervägas inom en relativt snar framtid.

I framtiden, bortåt år 2030, kan fler åtgärder av regleringstyp behöva genomföras, dock är RSDs bedömning att fler allmänt tillgängliga bilplatser än de som skissats här inte behöver anläggas.

För **cykelparkeringen** räcker antalet platser idag, och kommer att räcka i framtiden också. Dock kan övervägas om man skall tillskapa fler högkvalitativa platser, med ex vis tak och pumpmöjlighet för att stimulera cykelresande ytterligare.

För parkering av **turistbussar** föreslås en framtida utökning till 10 à 12 platser, helst i anslutning till de befintliga platserna vid arenan.

## 1.5. Sammanfattande tabeller bilplatser

Nedanstående Tabell 1 visar efterfrågan på allmänt tillgängliga bilplatser idag och år 2030. Efterfrågevärdena för år 2030 (högra kolumnen) inkluderar dagens efterfrågade platser (vänstra kolumnen), dvs de två kolumnernas värden ska inte adderas.

	Idag (2018)	2030
<b>Noll-läge (dagens efterfrågan utan åtgärder)</b>	1 900 à 2 200 bpl	1 900 à 2 200 bpl
<b>Mobility managementåtgärder</b>	- 150 à 300 bpl	- 150 à 300 bpl
<b>Ändrad reglering på Sandtorget</b>	- 10 à 35 bpl	- 10 à 35 bpl
<b>Ändrad reglering på Arena Väst</b>		- 140 bpl
<b>Regionens hus</b>	+ 100 à 150 bpl	+ 100 à 150 bpl
<b>Detaljhandelstillväxt</b>		+ 315 à 500 bpl
<b>Generell tillväxt (arbetande)</b>		+ 290 à 315 bpl
<b>Total efterfrågan</b>	<b>1 665 à 2 190 bpl</b>	<b>2 130 à 2 865 bpl</b>

Tabell 1. Sammanfattande tabell, efterfrågan på allmänt tillgängliga bilplatser i Skövde stadskärna. Källa RSD.

Detta skall jämföras med det antal allmänt tillgängliga bilplatser som finns eller kommer att finnas, se Tabell 2 nedan.

Projekt	Bilplatsutbud fram till 2030, antal bpl
<b>Utbud 2018</b>	2 700 bpl
<b>Mode</b>	+ 600 bpl
<b>Soldaten</b>	-102 bpl
<b>Rådhusgatan</b>	+ 29 bpl
<b>Diana</b>	- 73 bpl
<b>Vid kyrkogården</b>	+ 20 à 80 bpl
<b>Totalt</b>	<b>3 177 à 3 237 bpl</b>

Tabell 2. Sammanfattande tabell, utbud av allmänt tillgängliga bpl i stadskärnan. Dagsläge (2018) och kända förändringar i utbudet samt tillskapade platser vid Rådhusgatan och kyrkogården. Källa Skövde kommun.

Skövde stadskärna kommer alltså, med de föreslagna åtgärderna, att ha ett bilplatsöverskott även år 2030: 3 177 à 3 237 minus 2 139 à 2 865 lika med ca 300 à 1 100 bpl (220 à 1 020 om parkeringen N om kyrkogården avstås). Sannolikt i den nedre delen av detta intervall.

## 2. Arbetsgrupp

Arbetet har från RSDs sida utförts av civing Lisa Lagerén (huvudansvarig) och tekn dr / prof Janne Sandahl, samt arkitekt David Flodén från David Flodén Arkitektur.

Kommunens representanter i utredningen har framförallt varit Daniel Lindh, Peter Svensson och Josefin Vidlund. Dessutom har Maria Leo och Sanna Gerhardsson från Skövde City medverkat med indata och allmän input om handelns förutsättningar.

## 3. Definitioner

Med **bilplats** (bpl) eller **cykelplats** (cpl) avses plats för en bil respektive en cykel. Med **parkeringsplats** eller **parkeringsområde** för bil eller cykel avses ett område med flera bpl eller cpl.

Med **besöksintensiva verksamheter** avses verksamheter, både kommersiella och andra, som har en stor andel tillfälliga besökare, som handel, restauranger, bibliotek, bio etc. Detaljhandeln har i denna rapport indelats i två grupper:

- **DV – Dagligvaror** som innefattar mat & dryck, blommor, kemtekniska artiklar, apoteksvaror, systembolagsvaror m.m. Av dagligvaror är ungefär 60 % livsmedel. Exempel på små specialbutiker inom DV är tobak, pressbyrån, konditorier och bensinstationernas dagligvarudelar.
- **SV – Sällanköpsvaror** är övriga egentliga detaljhandelsvaror, kan indelas i två huvudgrupper:
  - Volymhandel med sällanköpsvaror (vitvaror, möbler, TV, byggvaror m.m.).
  - Shopping (kläder, skor, ur, guld m.m.), som vanligen svarar för ca 60 % av den totala SV-omsättningen.

Stormarknader, ex-vis, säljer med denna definition både dagligvaror och sällanköpsvaror.

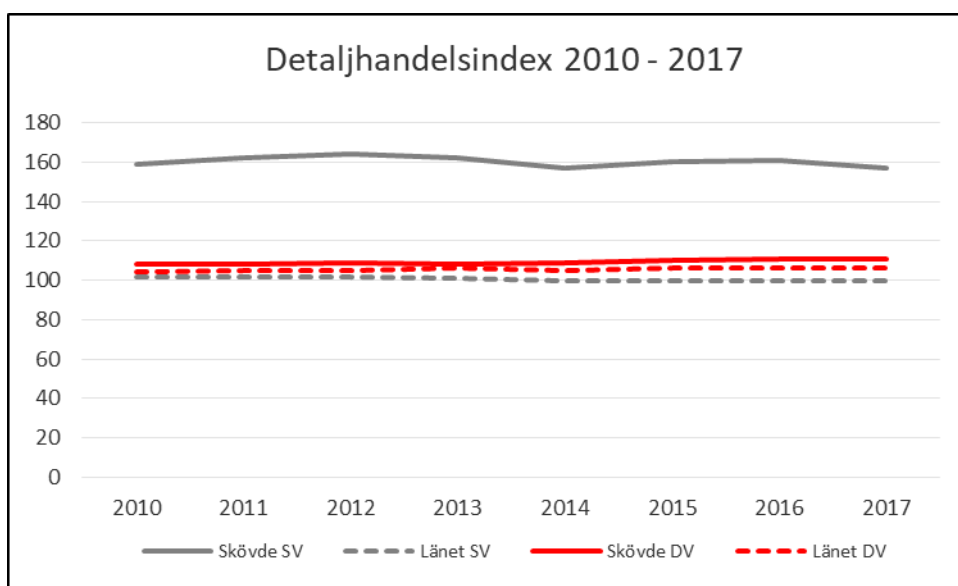
Till detaljhandel räknas i denna rapport inte verksamheter som bilförsäljning, bensinstationer och serviceverksamheter som frisörer, bibliotek, matställen och banker. Årsomsättning: försäljning per år anges inkl. moms i 2017 års priser där inget annat anges.



## 4. Detaljhandeln i Skövde idag

### 4.1. Kommunen

I Skövde kommun omsätts idag (dvs senaste mätår: 2017) totalt knappt 4 800 Mkr detaljhandelsvaror inkl moms. Av detta är nära 2 100 Mkr dagligvaror och nära 2 700 sällanköpsvaror. Skövde har ett positivt s k detaljhandelsindex, d v s handeln omsätter mer än kommuninvånarna själva efterfrågar, Skövdes detaljhandel har alltså ett nettoinflöde. Dagligvaruindexet låg år 2017 på 111 (ett index på 100 innebär att handeln omsätter lika mycket som kommuninvånarna efterfrågar) och sällanköpsvaruindexet på 157. I absoluta tal innebär detta att Skövde har ett inflöde av dagligvaruomsättning på ca 200 Mkr och på sällanköpsvaruomsättning drygt 975 Mkr. Detta är höga siffror för en ort av Skövdes storlek.



Figur 2. Detaljhandelsindex för Skövde kommun 2010 - 2017. Källa: Handeln i Sverige/HUI.

De större köpcentrumen och handelsplatserna i Skövde omsatte år 2017 enligt nedanstående Tabell 3.

	Commerce			Elins Esplanad			Stallsiken handelsområde		
	Area, kvm	Oms, Mkr inkl moms	Yteffektivitet, kr/kvm	Area, kvm	Oms, Mkr inkl moms	Yteffektivitet, kr/kvm	Area, kvm	Oms, Mkr inkl moms	Yteffektivitet, kr/kvm
<b>Dagligvaror</b>	850			10 050			3 300		
<b>Sällanköpsvaror</b>	14 275			15 725			27 950		
<b>Restaurang och café</b>	900			425			350		
<b>Totalt</b>	<b>16 025</b>	<b>479</b>	<b>29 891</b>	<b>26 200</b>	<b>901</b>	<b>34 389</b>	<b>31 600</b>	<b>1 047</b>	<b>33 133</b>

Tabell 3. Uthyrbara ytor och årsomsättning på större handelsplatser i Skövde kommun. Mkr/år inkl moms år 2017 (senaste mätår) i 2017 års priser. Tomma fält betyder att uppgift saknas. Källa: sscd.se.

År 2016 var siffrorna enligt Tabell 4.

	Commerce			Elins Esplanad			Stallsiken handelsområde		
	Area, kvm	Oms, Mkr inkl moms	Yteffektivitet, kr/kvm	Area, kvm	Oms, Mkr inkl moms	Yteffektivitet, kr/kvm	Area, kvm	Oms, Mkr inkl moms	Yteffektivitet, kr/kvm
Dagligvaror	850	55	64 706	10 050			3 300		
Sällanköpsvaror	13 775	392	28 457	15 725			27 950		
Restaurang och café	900	45	50 000	425			350		
<b>Totalt</b>	<b>15 525</b>	<b>492</b>	<b>31 691</b>	<b>26 200</b>	<b>931</b>	<b>35 534</b>	<b>31 600</b>	<b>927</b>	<b>27 665</b>

Tabell 4. Uthyrbara ytor och årsomsättning på större handelsplatser i Skövde kommun. Mkr/år inkl moms år 2016 i 2016 års priser. Tomma fält betyder att uppgift saknas. Källa: sscd.se.

Commerce ökade från år 2016 till 2017 sin uthyrbara yta med 500 kvm eller med ca 3 %, men ökade inte i omsättning, vilket har inneburit en minskad yteffektivitet. Elins Esplanad tappade i omsättning 30 Mkr eller ca 3 % på samma yta som tidigare. Stallsiken ökade däremot omsättningen med ca 120 Mkr eller 13 %, på samma yta som tidigare.

#### 4.2. Stadskärnan

Skövde stadskärnas handel omsatte år 2017 knappt 400 Mkr dagligvaror och knappt 800 Mkr sällanköpsvaror enligt Cityklimatet 2018 (WSP), vilket motsvarar en marknadsandel i kommunen på 20 % på dagligvarusidan och knappt 30 % på sällanköpsvarusidan. Stadskärnans sällanköpsvaruhandel stod still omsättningsmässigt mellan åren 2016 och 2017, medan dagligvaruhandeln i stadskärnan ökade med ca 0,8 %.

#### 4.3. Kommentarer

Stadskärnans detaljhandel stagnerar just nu eller tappar, sannolikt främst beroende på ökad extern konkurrens och ökande e-handel, inte på t ex bristande parkering i stadskärnan.

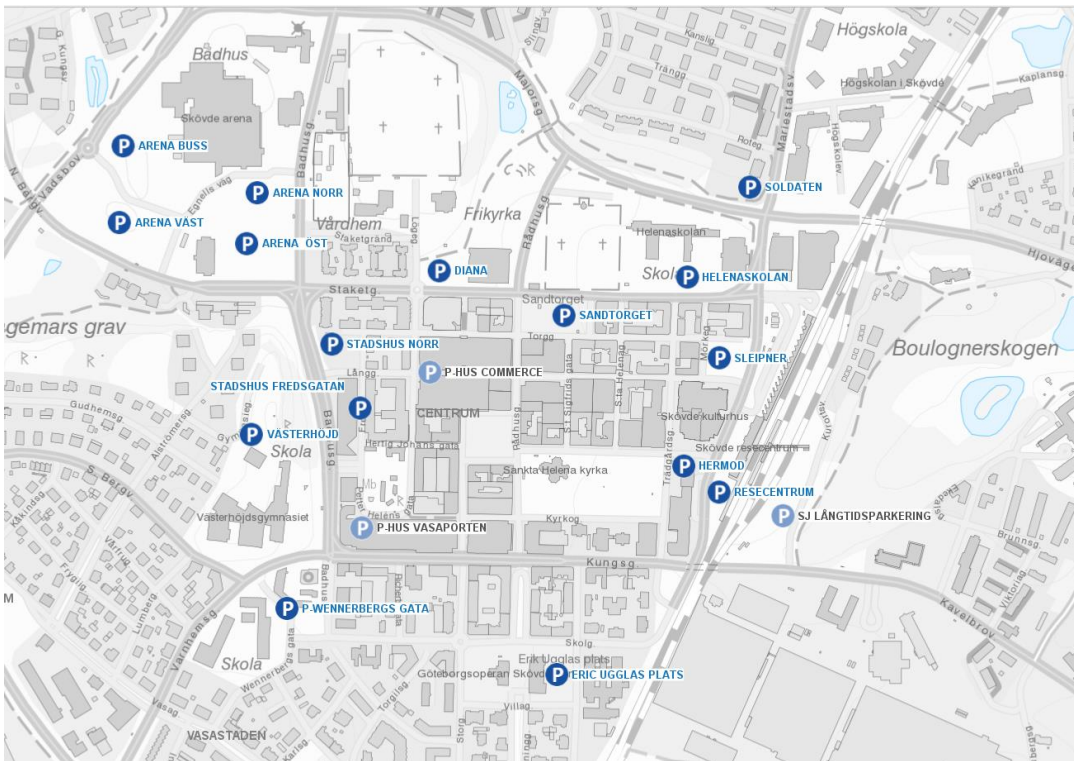
## 5. Dagens p-utbud

Vi behandlar i denna rapport den allmänt tillgängliga parkeringen. Med allmänt tillgänglig parkering avses här både allmänt tillgänglig parkering som förfogas över av kommunen, t ex parkering på gata eller annan allmän platsmark, och sådan som förfogas över av annan part, t ex parkeringarna i Commerce och Vasaporten.

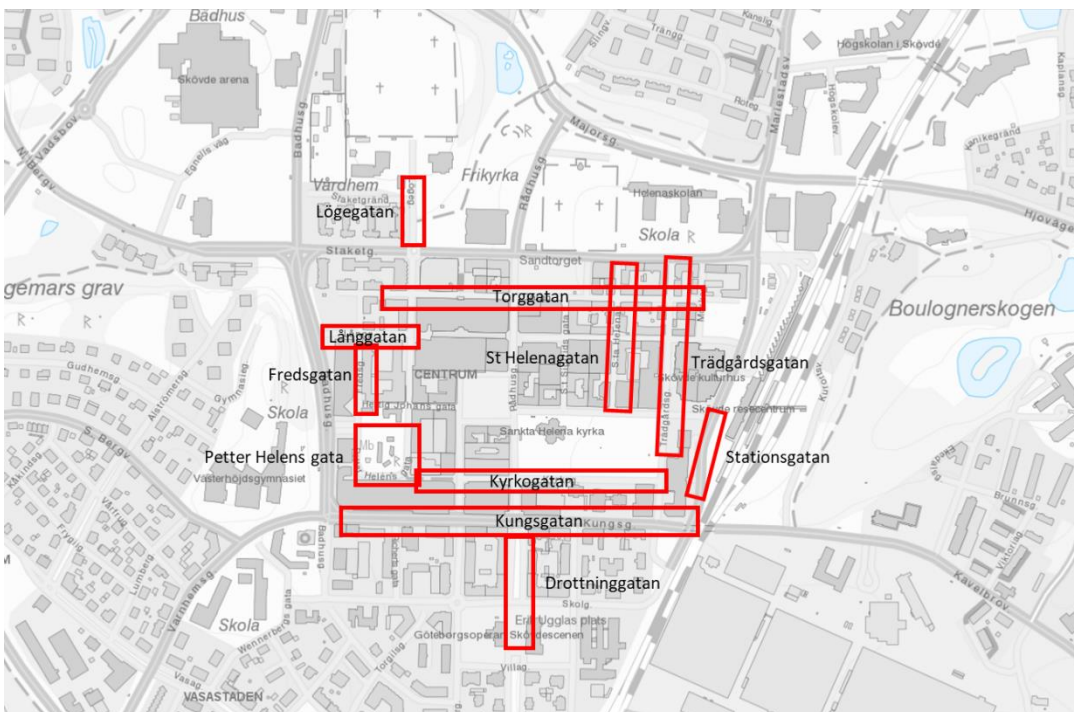
### 5.1. Dagens allmänt tillgängliga bilparkering

Anläggning	Antal bpl	Reglering	Kommentar
<b>Grön taxa</b>			
Arena väst	374	Avgiftsfri	
<b>Blå taxa</b>			
Arena norr	159	Mån-fre 10 – 18, 5 kr/h, 40 kr per dag Lör-sön gratis	
Arena öst	224	Mån-fre 10 – 18, 5 kr/h, 40 kr per dag Lör-sön gratis	
Diana	73	Mån-fre 10 – 18, 5 kr/h, 40 kr per dag Lör-sön gratis	
Soldaten	102	Mån-fre 10 – 18, 5 kr/h, 40 kr per dag Lör-sön gratis	
Eric Ugglas plats	40	Mån-fre 10 – 18, 5 kr/h, 40 kr per dag Lör-sön gratis	Max p-tid 1 h
Kantsten blå taxa		Mån-fre 10 – 18, 5 kr/h, 40 kr per dag Lör-sön gratis	
<b>Gul taxa</b>			
Stadshusparken	31	Mån fre 10 – 18, 10 kr första h, 20 kr andra h Lör 10 - 15, 10 kr första h, 20 kr andra h Sön gratis	Max p-tid 2 h
Sandtorget	99	Mån fre 10 – 18, 10 kr första h, 20 kr andra h Lör 10 - 15, 10 kr första h, 20 kr andra h Sön gratis	Max p-tid 2 h
Sleipner	97	Mån fre 10 – 18, 10 kr första h, 20 kr andra h Lör 10 - 15, 10 kr första h, 20 kr andra h Sön gratis	Max p-tid 2 h
Hermod	22	Mån fre 10 – 18, 10 kr första h, 20 kr andra h Lör 10 - 15, 10 kr första h, 20 kr andra h Sön gratis	Max p-tid 2 h
Kantsten gul taxa	139	Mån fre 10 – 18, 10 kr första h, 20 kr andra h Lör 10 - 15, 10 kr första h, 20 kr andra h Sön gratis	Max p-tid 1 h
<b>Övriga</b>			
Helenaskolan	34	Kväll gratis Lör – sön gratis	Endast kvällar och helger
Gymnasium Skövde Västerhöjd	84	Kväll gratis Lör – sön gratis	Endast kvällar och helger
Vasaporten	480	7 kr/tim, 60 kr/dygn	Ej kommunalt reglerat
Commerce	550	10 kr/h	Ej kommunalt reglerat
SJ långtid	112	5 kr/30 min 75 kr/dygn	Ej kommunalt reglerat
Resecentrum korttid	22	Avgiftsfri	
Kantsten övriga	77	Avgiftsfria	
<b>Summa</b>	<b>2 700</b>		

Tabell 5. Allmänt tillgängliga bilplatser i centrala Skövde 2018. Källa: Skövde kommun. Med centrala Skövde avses stadskärnan och dess närmast angränsande delar, där parkering för stadskärnebesök kan antas finnas.



Figur 3. Allmänt tillgängliga bilplatser, anläggningar, i centrala Skövde 2018. Källa: Skövde kommun.

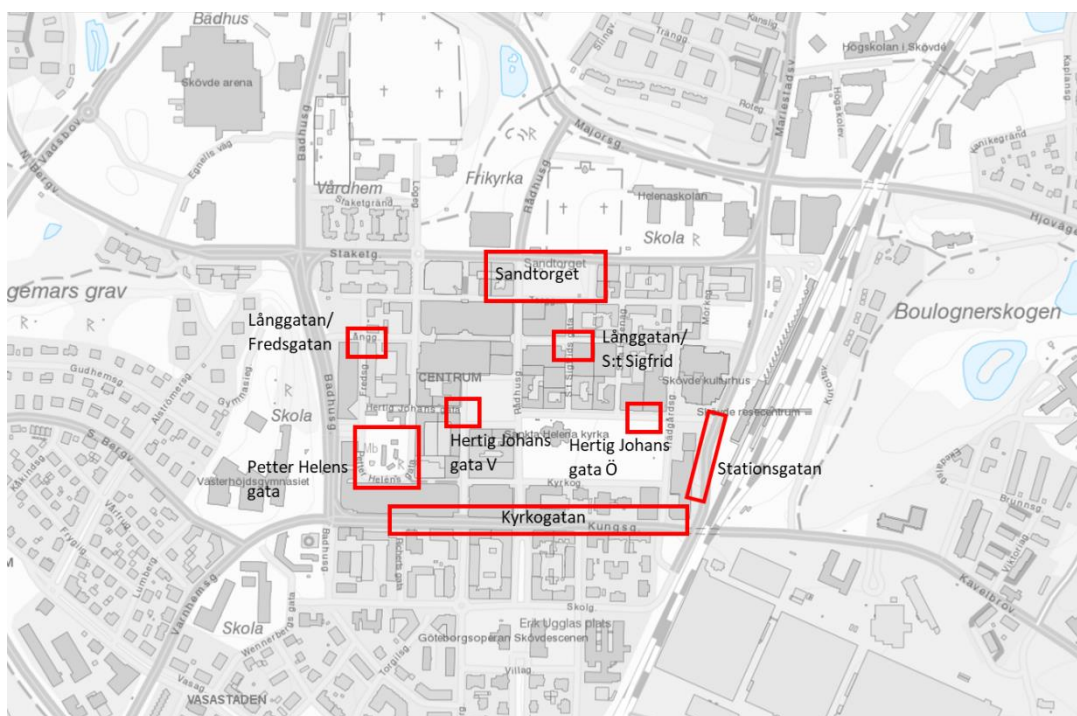


Figur 4. Allmänt tillgängliga bilplatser, kantstensparkering, i centrala Skövde 2018. Källa: Skövde kommun.

## 5.2. Dagens allmänt tillgängliga cykelparkering

Cykelparkeringar	Antal cpl
Petter Helens gata	30
Långgatan/Fredsgatan	50
Långgatan/St Sigfrids gata	40
Hertig Johans gata västra	19
Hertig Johans gata östra	11
Kyrkogatan	80
Sandtorget	50
Stationsgatan vid Resecentrum	300
<b>Summa</b>	<b>580</b>

Tabell 6. Antal anordnade allmänt tillgängliga cykelparkeringsplatser i centrala Skövde 2018. Källa: Skövde kommun.



Figur 5. Anordnade cykelparkeringsplatser i centrala Skövde 2018. Källa: Skövde kommun.

Detta avser parkering på gator och torg. Det finns dessutom cykelplatser på tomtmark, som vi dock inte behandlar i denna studie.

## 5.3. Bussuppställning

Idag finns totalt 8 st anordnade bussupställningsplatser i eller i nära anslutning till stadskärnan, samtliga i anslutning till arenan.

# 6. Parkeringens nyttjande idag

## 6.1. Bakgrund

De allmänt tillgängliga **bilplatsernas** beläggning har registrerats/uppmätts under tre dagar: onsdagen den 26 september, fredagen den 28 september och lördagen den 29 september 2018. Dimensionerande tider för parkering i en stadskärna är vanligen torsdag-fredag-lördag under löneveckorna i maj, september och oktober. Den maximala beläggningen inträffar vanligen i december, under julhandeln, men detta är normalt inte något man kan dimensionera för. Enligt vår bedömning är de valda undersökningsdagarna nära Skövde stadskärnas dimensionerande tid efter ett tillägg på 5 % för besöksparkering, detta utgående från information om besöksfrekvens till stadskärnan samt generella data om besöksvariationer på riksnivå, se vidare avsnitt 6.2.

Beläggningen har registrerats en gång per timme för samtliga parkeringsplatser under tidsintervallet 8-19 under vardagar samt 9-17 under lördagen. Beläggningsstudien genomfördes även utanför de besöksintensiva verksamheternas (ex-vis butiker) öppettider för att ge svar på frågan om och i vilken utsträckning det är andra än stadskärnans besökare som använder den allmänt tillgängliga parkeringen.

**Cykelplatsernas** beläggning har registrerats under samma period, men endast under tre tillfällen per dag, morgon (ca kl 8), lunch (ca kl 12) och kväll (ca kl 18). Den registrerade beläggningen har sedan skrivits upp med 20 % för att nå dimensionerande tid, som för cykel i stadskärnor normalt är maj-juni.

## 6.2. Dimensionerande tid

### 6.2.1. Bilparkering

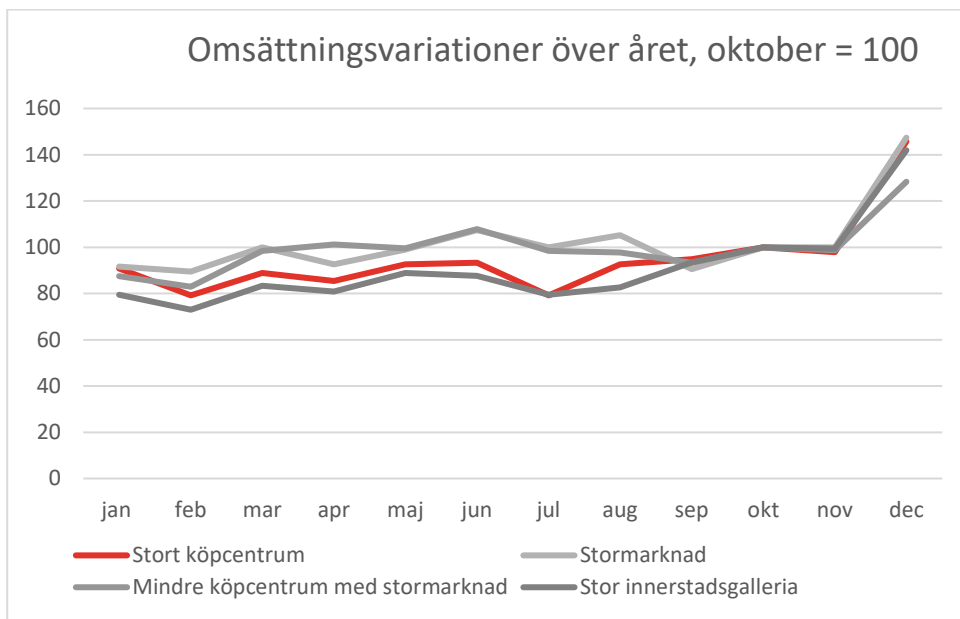
Enligt ovan har 5 % adderats till beläggningsstudiens tal för att få fram dimensionerande tal för Skövde stadskärna. Samtliga bilplatsbeläggningstal och prognostal avseende antal bpl i fortsättningen av rapporten har beaktat detta.

Variationen i omsättning till olika typer av centrum kan vara enligt följande exempel/stickprov, Tabell 7, där oktober har satts till index 100.

	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
<b>Stort köpcentrum</b>	91	79	89	85	93	93	79	93	95	100	98	146
<b>Stormarknad</b>	92	89	100	93	99	107	100	105	91	100	100	147
<b>Mindre köpcentrum med stormarknad</b>	87	83	98	101	100	108	98	98	93	100	99	128
<b>Stor innerstadsgalleria</b>	79	73	83	81	89	88	80	83	93	100	99	142

Tabell 7. Principvariationer för parkeringsbeläggning över året i olika typer av centrum, exempel/stickprov. Källa: RSD.

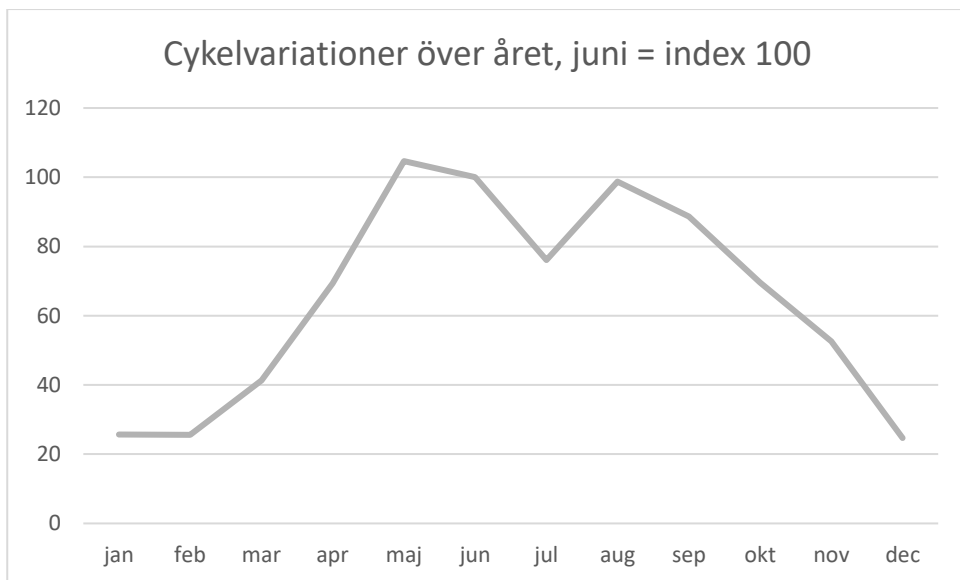




Figur 6. Principvariationer för parkeringsbeläggning över året i olika typer av centrum, exempel/stickprov. Källa: RSD.

### 6.2.2. Cykelparkering

Enligt ovan har 20 % adderats till beläggningsstudiens tal för att få fram dimensionerande tal för cykelparkeringen. Variationen i cykelresande under året ser ut enligt följande Figur 7, där juni har satts till index 100. Då mätningen i Skövde stadskärna skedde i slutet av september har ett snitt mellan oktobers och septembers värden använts för att beräkna rätt uppskrivningsnivå.



Figur 7. Cykelresande. Principvariationer över året. Källa: Ramböll: "Effektsamband - GC-flöden", 2014.

## 6.3. Gruppering av parkeringsplatser

I redovisningen av beläggningsstudien har parkeringarna grupperats enligt nedanstående.

### 6.3.1. Bilparkeringar

Kanstensparkering

- Centralt (Torggatan, St Helenagatan, Kyrkogatan Långgatan, Fredsgatan, Petter Helens gata och Kungsgatan)
- Stationen (Trädgårdsgatan och Stationsgatan)
- Norr (Lögegatan)
- Söder (Drottninggatan)

P-hus och markparkeringar

- Arenan (Arena Väst, Norr och Öst)
- Central mark (Sandtorget, Diana och Sleipner)
- Centralt p-hus (Commerce och Vasaporten)
- Halvcentralt (Soldaten, Helenaskolan<sup>1</sup>, Stadshus Norr, Stadshus Fredsgatan, Västerhöjd<sup>2</sup>, Eric Ugglas Plats och Hermod)
- Resecentrum (Resecentrum korttid och SJ långtidsparkering).

### 6.3.2. Cykelparkeringar

- Centralt (Sandtorget, Långgatan/S:t Sigfrid, Hertig Johans gata V och Kyrkogatan)
- Öster (Hertig Johans gata Ö och Stationsgatan)
- Väster (Långgatan/Fredsgatan, Fredsgatan/Hertig Johans gata och Petter Helens gata)

För fullständig redovisning av siffrorna från beläggningsstudien, se bilaga.

---

<sup>1</sup> Endast lördag

<sup>2</sup> Endast lördag



## 6.4. Beläggning

### 6.4.1. Bilparkering

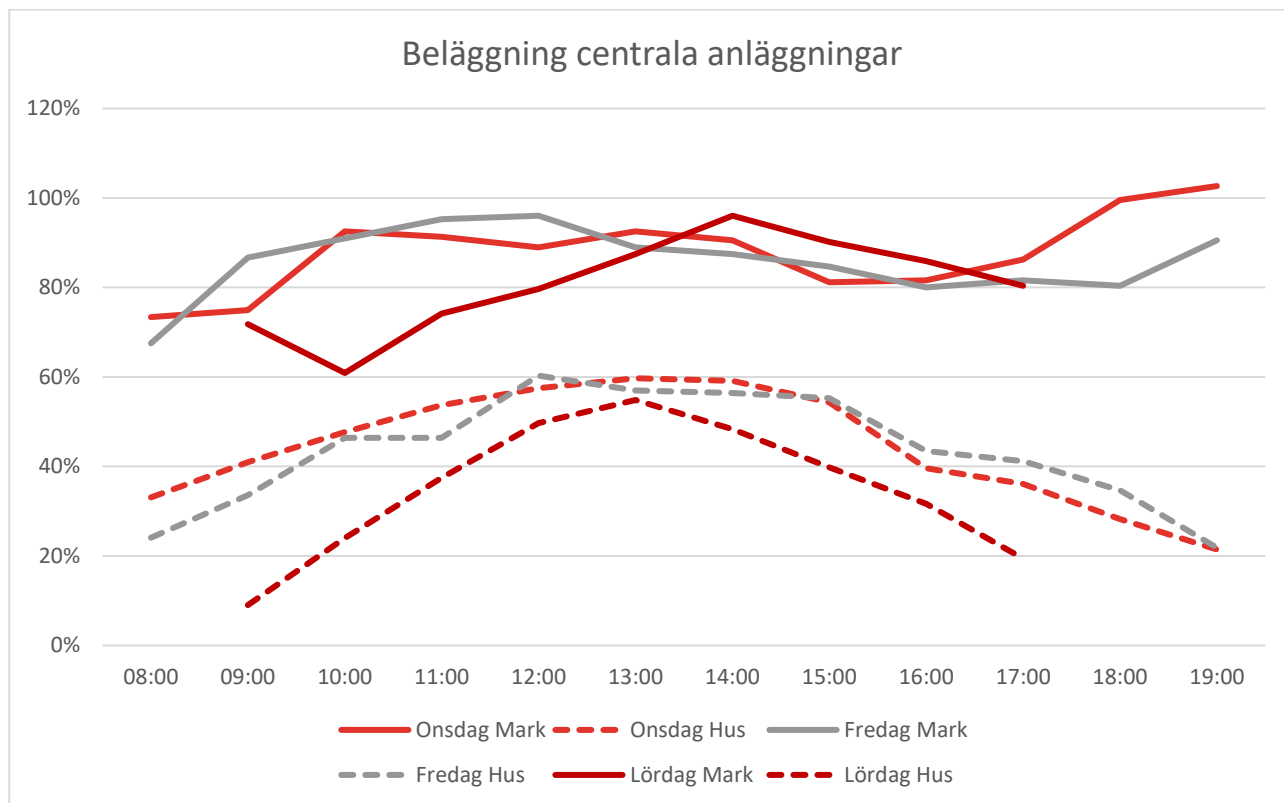
Beläggingsstudien visar att det idag inte föreligger någon generell brist på bilparkering i Skövde stadskärna. Sett till hela det allmänt tillgängliga utbudet var den maximala beläggningen 76 %, vilken inträffade fredag lunch.

	Onsdag 26 sept	Fredag 28 sept	Lördag 29 sept
<b>Antal bpl</b>	2 633	2 633	2 751
<b>08:00</b>	51%	47%	
<b>09:00</b>	60%	57%	30%
<b>10:00</b>	67%	66%	40%
<b>11:00</b>	69%	70%	52%
<b>12:00</b>	70%	76%	59%
<b>13:00</b>	70%	72%	64%
<b>14:00</b>	71%	71%	65%
<b>15:00</b>	67%	70%	58%
<b>16:00</b>	59%	59%	51%
<b>17:00</b>	53%	56%	41%
<b>18:00</b>	51%	51%	
<b>19:00</b>	47%	45%	

Tabell 8. Total beläggning, all allmänt tillgänglig bilparkering i Skövde stadskärna. Mätresultaten uppskrivna med 5 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.

Sett enbart till de mest centrala bilparkeringarna (1 434 bpl i hus, på markparkering och utmed kantsten) når beläggningen som mest 69 %, vilket också inträffade fredag lunch.

De centrala markparkeringarna (269 bpl) är fullbelagda under relativ stor del av dagen, medan husen aldrig når över 63 % beläggning. Det betyder att de allra centralaste delarna av Skövde alltid har ca 400 lediga platser i Commerce och Vasaporten. Därtill ca 50 bpl lediga på gata.



Figur 8. Beläggning i de centrala bilparkeringsanläggningarna, Skövde stadskärna september 2018. Mätresultaten uppskrivna med 5 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.

I figuren ovan ser man hur de centrala markparkeringsarna är fullbelagda under vardagarna, med start redan innan butikerna öppnat, vilket indikerar att de används av ex vis arbetande i stadskärnan, och under lördag eftermiddag, medan husen alla tre dagar har en toppig kurva.

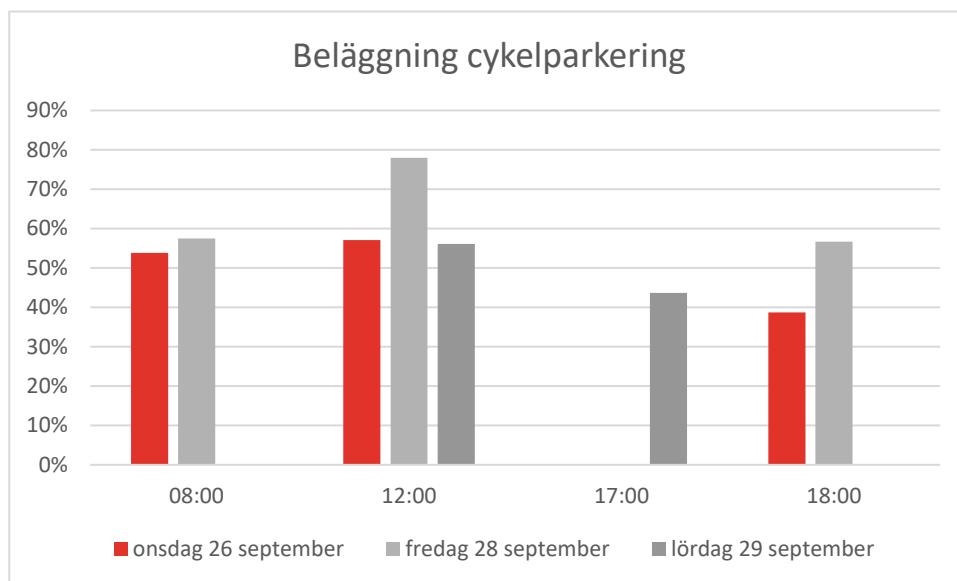
Beläggningen dag för dag redovisas i bilaga 1.

#### 6.4.2. Cykelparkering

Under onsdagen var det riktigt dåligt väder, vilket syns på den registrerade cykelbeläggningen. Under fredagen var beläggningen som högst 65 % eller totalt 375 belagda cykelplatser av de allmänt tillgängliga 580. Uppräknat till dimensionerande tid var antalet belagda cykelplatser ca 450, d v s det finns ca 130 lediga cykelplatser i stadskärnan under dimensionerande tid.

	Onsdag 26 sept	Fredag 28 sept	Lördag 29 sept
<b>Antal cpl</b>	580	580	580
<b>08:00</b>	54%	58%	
<b>12:00</b>	57%	78%	56%
<b>17:00</b>			44%
<b>18:00</b>	39%	57%	

Tabell 9. Total beläggning, all allmänt tillgänglig cykelparkering i Skövde stadskärna under tre mätdagar 2018. Mätresultaten uppskrivna med 20 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.



Figur 9. Beläggning allmänt tillgänglig cykelparkering i Skövde stadskärna september 2018. Mätresultaten uppskrivna med 20 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.

Beläggningen dag för dag (uppskriven med 20 % för dimensionerande tid) redovisas i bilaga 1.

## 6.5. Bilparkeringens intäkter

Den kommunala bilparkeringen hade under 2017 intäkter på totalt knappt 5,9 Mkr, fördelat på drygt 1 000 bpl. Intäkterna inhämtas i automater, som kan försörja flera anläggningar och kantstensparkeringar, varför den i Tabell 10 nedan angivna fördelningen mellan anläggningarna är ungefärlig.

Den genomsnittliga intäkten på dessa bilplatser var drygt 20 kr per dag. Högst intäkter hade Sandtorget, med knappt 60 kr per bilplats och dag.

För att beräkna intäkter per dag har 300 dagar per år använts för de bpl som är avgiftsfria på söndagar och 250 dagar per år för de bilplatser som är avgiftsfria på både lördagar och söndagar. Kantstensparkeringen har en blandning, men de flesta kantstensplatserna har avgift på lördagar, varför 300 dagar har använts för dem. Det viktade snittet för alla bilplatser är då ca 270 betaldagar.

Anläggning	Antal bpl	Antal betaldagar	Total intäkt per år, kr	Totalt antal transaktioner	Intäkt per bpl och år, kr	Transaktioner per bpl och år	Transaktioner per bpl och dag	Intäkt per bpl och dag, kr
Sandtorget	99	300	1 721 439	120 975	17 388	1 222	4,1	58
Diana	73	250	401 303	28 737	5 497	394	1,6	22
Sleipner	97	300	620 507	35 918	6 397	370	1,2	21
Soldaten	102	250	454 995	16 226	4 461	159	0,6	18
Arena öst	224	250	508 468	34 017	2 270	152	0,6	9
Arena norr	159	250	384 822	28 534	2 420	179	0,7	10
Hermod	22	300	252 534	16 911	11 479	769	2,6	38
Eric Ugglå	40	250	248 535	17 244	6 213	431	1,7	25
Kantstensparkering	197	300	1 296 676	102 160	6 582	519	1,7	22
<b>Totalt</b>	<b>1 013</b>	<b>270</b>	<b>5 889 279</b>	<b>400 722</b>	<b>5 814</b>	<b>396</b>	<b>1,5</b>	<b>21</b>

Tabell 10. Intäkter till den kommunala parkeringen 2017. Källa: Skövde kommun.

# 7. Dagens p-efterfrågan

## 7.1. Bilparkering

Beläggingsstudien visar bl a att en stor del av bilparkeringsplatserna är upptagna redan kl 8 på morgonen, vilket betyder att det är andra än besökande till handel och service som står där. Detta gäller även de mest centrala parkeringarna, som Sandtorget, som är fullbelagt mer eller mindre hela dagen.

Med utgångspunkt från den uppskrivna beläggingsstudien gör RSD bedömningen att dagens parkeringsefterfrågan i Skövde stadskärna är enligt Tabell 11.

	<b>Bilplatsbehov 2018</b>
<b>Kontor</b>	1 200 à 1 300
<b>Handel</b>	700 à 900
<b>Totalt</b>	<b>1 900 à 2 200</b>

Tabell 11. Dagens bilplatsbehov i Skövde stadskärna. Källa: RSD.

Detta betyder att Skövde stadskärna idag har ett bilplatsöverskott på mellan 400 och 700 bpl, sannolikt i den övre delen av intervallet. Detta sagt med reservation för i vilken mån överskottsplatserna är reellt nyttiga, dvs ligger där och när de efterfrågas. Idag finns överkapaciteten främst i parkeringshusen samt på arenaparkeringen.

## 7.2. Cykelparkering

Utgående från beläggingsstudien gör RSD bedömningen att efterfrågan på cykelplatser idag är mellan 450 och 500 cpl under dimensionerande tid, vilket betyder ett överskott på mellan 80 och 130 cpl.

# 8. Framtida p-behov

## 8.1. Bakgrund

Föreliggande studie behandlar som framhållits tidigare i texten allmänt tillgängliga cykel- och bilplatser med fokus på parkering för stadskärnans besökande.

Med utgångspunkt från

- resultatet av (den uppskrivna) beläggningsstudien
- planerade ut- eller ombyggnader av handel och andra besöksintensiva verksamheter i stadskärnan
- generell framtida omsättningsförändring i handel och andra besöksintensiva verksamheter
- möjlig parkeringsutbyggnad
- generell framtida förändring i cykel- och bilresandet till stadskärnan

tas en framtida parkeringsefterfrågan och ett framtida behov av parkering fram. Horisontåret eller horisontåren bestäms i samråd med kommunen. Här i detta koncept sätter vi 2030 som horisontår. Steget från efterfrågan till behov inbegriper en diskussion av effekter på miljö, ekonomi och praktiska utbyggnadsmöjligheter samt eventuella managementåtgärder.

Parkeringsbehovet anges i antal platser för cykel och bil. Ev kvarstående/nödvändig parkeringsdämpning beräknas, och hur stor effekt denna i så fall kommer att ha på omsättningen i stadskärnans besöksintensiva verksamheter (handel och viss service).

En allmänt tillgänglig parkeringsanläggning för besökande betraktas i regel som fullbelagd och därmed mindre attraktiv för kunden vid en beläggning på 90 à 95 %, i en så komplicerad miljö som i en stadskärna redan vid 90 % eller strax därunder. Om stadskärnan har ett dynamiskt parkeringsledningssystem ökar talen och närmar sig 100 %. En särskild diskussion förs i avsnitt 8.10 nedan avseende bland annat bilpooler och andra kommande moderna former för bilnyttjande och parkering. Diskussionen kommer att påverka bedömningen av det framtida parkeringsbehovet.

För parkering av turistbussar föreslås en framtida utökning till 10 à 12 platser, helst i anslutning till de befintliga platserna vid arenan.

## 8.2. Parkering för tillkommande boende

I eller i nära anslutning till Skövde stadskärna planeras följande bostäder under de närmaste åren. Med ett genomsnittligt antal personer per lägenhet på 1,8 à 2,2 blir antalet nya invånare enligt tabellen nedan.

År	Projekt	Antal lägenheter	Antal personer
2018	Rönnen	37	65 à 80
2019	Ekedal Södra	202	365 à 445
2020	Soldaten	36	65 à 80
2020	Kurorten	132	240 à 290
2021	Diana	120	215 à 265
2022	Ekedal Norra	175	315 à 385
<b>Totalt</b>		702	1 265 à 1 545
<b>2030</b>	<b>Ytterligare</b>	<b>+300</b>	<b>+500</b>

Tabell 12. Bostadsprojekt i eller i nära anslutning till Skövde stadskärna. Värdet för år 2030 är här i detta koncept ansatt av RSD.

Källa: Skövde kommun.

Bostäderna antas i allt väsentligt komma att klara av sitt eget cykel- och bilplatsbehov på fastighetsmark. I kv Diana finns idag 73 allmänt tillgängliga bilplatser som kommer att försvinna. De antas inte ersättas annat än för att fylla det behov de nya bostäderna i sig genererar, dessa bpl kommer alltså inte att vara allmänt tillgängliga.

Bostäderna antas därmed inte ge någon ytterligare efterfrågan på allmänt tillgänglig parkering jämfört med idag, dock krävs för boendes besökande upp emot 10 bpl under stadskärnans dimensionerande tid.

### 8.3. Parkering för tillkommande arbetande

Det väntas inte i någon större utsträckning tillkomma arbetande i eller nära stadskärnan. Regionens Hus skall byggas i stadskärnans nordöstra del, och inrymma 400 arbetsplatser. Dessa arbetsplatser finns till sin allra största del redan i stadskärnan, men utspritt över en större yta. Om man räknar med att en del av de 400 arbetande är nya för Skövde och att de befintliga stadskärneplatserna fylls med andra, tillkommande arbetande, är det inte ett osannolikt antagande att Regionens Hus ger plats för ca 300 nya arbetsplatser med inflytt 2018. **Dessas – och de besökandes – bilplatsbehov antas i allt väsentligt tas om hand i det nya parkeringsgaraget Mode.**

År	Projekt	Antal arbetande totalt	Antal tillkommande arbetande
2018	Regionens Hus	400	300
2030	Ytterligare (uppskattat)	100	100
<b>Totalt</b>		<b>500</b>	<b>400</b>

Tabell 13. Arbetande i kommande kontorsprojekt i eller i nära anslutning till Skövde stadskärna. Källa: Skövde kommun.

400 arbetande efterfrågar som mest 100 à 150 bpl (inkl besökande), vilket innebär att Mode kommer att ha en överkapacitet på minst 400 bpl.

Värdet för år 2030 är i detta koncept ansatt av RSD.

### 8.4. Planerade förändringar av parkeringsutbudet

År	Projekt	Nettoförändring, antal bpl
2018	Mode	+ 600
2019	Soldaten	-102
2020	Diana	- 73
<b>Totalt</b>		<b>+ 425</b>

Tabell 14. Idag planerade förändringar i parkeringsutbudet i eller i nära anslutning till Skövde stadskärna. Källa: Skövde kommun.

Mode kommer p g a sitt relativt ocentrala läge inte att vara attraktiv som besöksparkering för stadskärnans besöksintensiva verksamheter, t ex handel, något Diana är idag. Däremot kommer Mode att kunna vara nyttig för arbetande i stadskärnan, och därigenom kunna bidra till att frigöra för handeln nyttiga bilplatser. Mode kommer också, med sitt läge nära stationen, helt eller delvis att kunna ersätta den borttagna parkeringen i Soldaten. Detta innebär att Mode kommer att ha en överkapacitet på ca 250 bpl i framtiden, efter avdrag för de bpl som tas i anspråk av nya arbetande enligt ovan.

Mode kommer också att kunna utgöra en reserv vid maxtid, som ex vis under julhandeln och stora evenemang i stadskärnan. Vi räknar i det fortsatta med att den efterfrågan som måste kompenseras är

- en del av Dianas förlorade platser
- den största delen av Soldaten

totalt ca 150 allmänt tillgängliga bilplatser. Stora delar av detta kan fångas upp i Mode.

Det är däremot inte meningsfullt att i Dianas nya garage anlägga allmänt tillgängliga bilplatser för verksamheterna i Diana (befintliga och tillkommande), eftersom dessa kommer att bli för få, kanske 10 - 15 st, för att nå den s k kritiska

massan för allmänt tillgängliga bilplatser i garage. Efterfrågan på allmänt tillgänglig parkering genererad av verksamheterna i kv Diana kommer att kunna uppfyllas på Sandtorget, kantstensparkering samt även i Mode.

### 8.5. Möjligt parkeringstillskott på Rådhusgatan och norr om kyrkogården

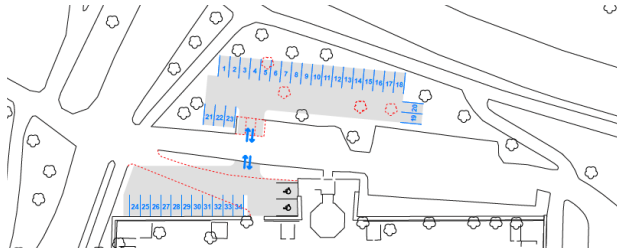
RSD har skissat på möjligheterna till att anlägga parkering på Rådhusgatan och ytan norr om kyrkogården. Vi ser två möjliga alternativ, där ett är lite mer omfattande. För fullständiga skisser över alternativen, se bilaga.



I båda alternativen tillskapas 30 bpl på Rådhusgatan, ett netto på 29 bpl, eftersom en bpl försvinner. Detta innebär inte något större ingrepp på den befintliga miljön, och RSD rekommenderar att möjligheterna att anlägga dessa utreds genast.

Figur 10. Möjliga bilplatser utmed Rådhusgatan. Källa: RSD.

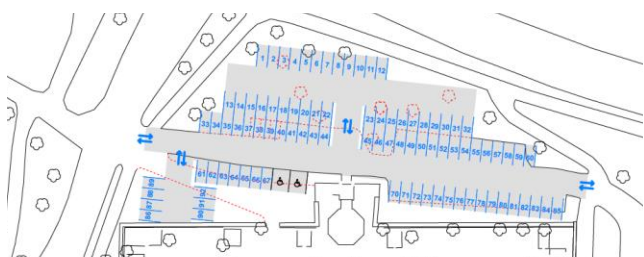
#### 8.5.1. Alternativ 1



I det lite modestare alternativ 1 tillskapas 34 bpl norr om kyrkogården, ett netto på 20 à 25 bpl, eftersom ett tiotal bpl försvinner. Detta innebär inte heller något större ingrepp på den befintliga miljön.

Figur 11. Möjliga bilplatser norr om kyrkogården, alternativ 1.  
Källa: RSD

#### 8.5.2. Alternativ 2



I alternativ 2 görs ett större ingrepp på området norr om kyrkogården, i och med detta kan 92 bilplatser tillskapas, ett netto på 75 à 80 bpl.

Detta kräver dock större ingrepp i den befintliga miljön.

Figur 12. Möjliga bilplatser norr om kyrkogården, alternativ 2.  
Källa: RSD

## 8.6. Totalt antal möjliga bilplatser

Om vi adderar dessa möjliga platser till de övriga kända förändringarna enligt ovan, blir det möjliga antalet bpl enligt nedan.

År	Projekt	Nettoförändring, antal bpl
2018	Mode	+ 600
2019	Soldaten	-102
2020	Rådhusgatan	+ 29
2020	Diana	- 73
2025?	N om kyrkogården	+ 20 à 80
<b>Totalt</b>		<b>+ 474 à 534</b>

Tabell 15. Idag planerade förändringar i parkeringsutbudet i eller i nära anslutning till Skövde stadskärna samt tillskapade platser vid Rådhusgatan och kyrkogården. Källa: Skövde kommun samt RSD.

RSD rekommenderar att p-tillskottet på Rådhusgatan genomförs, men att tillskottet N om kyrkogården avvaktas tills vidare, i alla fall det större alternativet 2. Vi räknar i fortsättningen med tillskottet vid Rådhusgatan och betraktar N om kyrkogården som en reserv.

## 8.7. Ändrat P-behov p g a förändrad mängd handel m m

Kundfrekvensen förändras i takt med att omsättning och yteffektivitet i stadskärnans verksamheter, främst handeln, förändras. I och med detta förändras även bil- och cykelplatsbehovet.

### 8.7.1. Tillkommande ytor

Det planeras inte för någon omfattande utbyggnad av handel och andra besöksintensiva verksamheter i stadskärnan. Något hundratal kvadratmeter kan dock väntas anläggas i kv Diana med inflytt ca 2021. Detta ger en ytterst marginell – enstaka bpl – effekt på bilplatsefterfrågan.

### 8.7.2. Generell förändring av detaljhandelsefterfrågan

Detaljhandelskonsumtionen i Skövde – det som Skövdeborna efterfrågar – var år 2017 1,85 miljarder kr dagligvaror och 1,65 miljarder kr sällanköpsvaror. Därtill 0,6 miljarder kr inom restaurangnäringen. Efterfrågan på handel och restaurationsnäring förändras med befolkningens storlek och struktur samt den generella per capita-konsumtionen.

### Per capitakonsumtionsutveckling

Per capita-konsumtionen riktad mot den fysiska handeln i Skövde väntas öka med 0,1 % årligen för dagligvaror och 0,3 % årligen för sällanköpsvaror efter avdrag för e-handelns ökande andel<sup>3</sup>. Detta ger följande resulterande per capita-konsumtionstal fram till år 2030, Tabell 16.

	2017	2020	2025	2030
DV	33 950	34 052	34 200	34 400
SV	30 450	30 725	31 200	31 650
Rest	10 900	11 738	13 100	14 450

Tabell 16. Per capitakonsumtion av detaljhandelsvaror, rikssnitt. Kr/år inkl moms i fasta priser. Källa: KPG och RSD.

<sup>3</sup> Källa: Konsumtionsprognosgruppen och RSD. KPG = Konsumtionsprognosgruppen tar varje år fram den långsiktiga konsumtionsprognosen. KPG består av ledande aktörer från handeln, fastighetsägare och konsulter. Gruppen har sitt kansli på HUI.



### Befolkningsutveckling

Befolkningen i Skövde beräknas enligt kommunen öka med mellan 0,9 och 2 % per år under perioden, i snitt 1,3 % per år. Det betyder att befolkningen kommer att utvecklas i absoluta tal enligt Tabell 17 fram till år 2030.

	2017	2020	2025	2030
<b>Totalt</b>	54 975	57 986	62 004	65 290
<b>Ökning per år sedan 2017</b>		3 011	7 029	10 315
<b>i %</b>		5,5 %	12,8 %	18,8 %

Tabell 17. Befolkningsprognos för Skövde kommun fram till år 2030. Källa: Skövde kommun.

### Resultterande ökad efterfrågan

Sammantaget ger detta följande ökade detaljhandels- och restaurangefterfrågan i hela Skövde kommun från boende i Skövde kommun fram till år 2030.

	2017	2020	2025	2030
<b>DV</b>	1 866	1 975	2 122	2 246
<b>SV</b>	1 674	1 782	1 934	2 067
<b>Rest</b>	599	681	823	981

Tabell 18. Efterfrågan på detaljhandelsvaror och restaurang från boende i Skövde kommun fram till år 2030. Mkr/år inkl moms i fasta priser, d v s 2017 års priser. Källa: RSD.

Detta betyder en nettoökning från år 2017 enligt nedanstående. 2017 är alltså nollläget i denna tabell.

		2020	2025	2030
<b>DV</b>	Mkr	+110	+255	+380
	%	+5,8 %	+13,7 %	+20,3 %
<b>SV</b>	Mkr	+110	+260	+395
	%	+6,4 %	+15,5 %	+23,5 %
<b>Rest</b>	Mkr	+80	+225	+382
	%	+13,6 %	+37,4 %	+63,7 %

Tabell 19. Ökning av efterfrågan på detaljhandelsvaror och restaurang i Skövde stadskärna fram till år 2030, jämfört med år 2017. Mkr/år inkl moms i fasta priser, d v s 2017 års priser. Källa: RSD.

Om stadskärnan behåller sin regionala marknadsandel (e-handels andel borträknad), och man under år 2017 omsatte knappt 400 Mkr dagligvaror och knappt 800 Mkr sällanköpsvaror, samt ca 250 Mkr restaurang och café, kommer efterfrågan riktad mot stadskärnan att förändras enligt nedanstående Tabell 19 fram till år 2030.

	2017	2020	2025	2030
<b>DV</b>	400	425	455	480
<b>SV</b>	800	850	925	990
<b>Rest</b>	250	285	345	410

Tabell 20. Efterfrågan på detaljhandelsvaror och restaurang riktad mot Skövde stadskärna fram till år 2030. Mkr/år inkl moms i fasta priser, d v s 2017 års priser. Källa: RSD.

Årsomsättningen kan alltså öka med ca 80 Mkr fram till 2030 på dagligvarusidan och med ca 190 Mkr på sällanköpsvarusidan, samt ca 160 Mkr restaurang och café. Omräknat till ytor betyder detta, med en rimlig yteffektivitet, en ökad efterfrågan på detaljhandelsytor enligt nedanstående Tabell 22. En inte obetydlig del av tillväxten kan dock komma att tas upp av den befintliga handeln i stadskärnan, varför nedanstående (Tabell 22) ytor sannolikt inte kommer att behöva anläggas i sin helhet. Dock kommer i så fall de befintliga ytorna bli mer attraktiva än de är idag, d v s generera ett större bilplatsbehov per kvm.

	Yteffektivitet, kr/kvm och år
DV	40 000 à 70 000
SV	20 000 à 35 000
Rest	30 000 à 35 000

Tabell 21. Antagen yteffektivitet för dagligvaror, sällanköpsvaror samt restaurang och café i Skövde stadskärna år 2030. Kr per kvm och år inkl moms. Källa: RSD.

	2020	2025	2030
DV	330 à 580	780 à 1 370	1 160 à 2 050
SV	1 470 à 2 570	3 550 à 6 210	5 370 à 9 390
Rest	950 à 1 100	2 650 à 3 100	4 500 à 5 300

Tabell 22. Tillkommande ytbehov i Skövde stadskärna kvm fram till år 2030. Källa: RSD.

Bilplatsbehovet per 1000 kvm verksamhetsyta är enligt nedanstående för en stadskärna som Skövdes.

	Bilplatsbehov bpl/1000 kvm
DV	30 à 40
SV	20 à 30
Rest	20 à 25

Tabell 23. Antaget framtida bilplatsbehov för dagligvaror, sällanköpsvaror resp restaurang och café i centrala Skövde. Bpl per 1000 kvm. Källa: RSD.

Den nya ytan ger därmed ett tillkommande bilplatsbehov för handel m m i stadskärnan enligt följande.

	2020	2025	2030
DV	10 à 25	25 à 55	35 à 80
SV	50 à 75	125 à 185	190 à 280
Rest	20 à 30	55 à 80	90 à 130
<b>Totalt</b>	<b>80 à 130</b>	<b>200 à 320</b>	<b>315 à 500</b>

Tabell 24. Tillkommande bilplatsbehov för handel m m i Skövde stadskärna fram till år 2030. Källa: RSD.

Restaurang och café har inte samma dimensionerande tid som handel, varför behovet alstrat av restaurang skall reduceras med ca 10 %, vilket för oss till ett resulterande tillkommande bilplatsbehov år 2030 på **305 à 480 bpl**.

Om detaljhandeln i stadskärnan inte utvecklas ökar som förväntat, t ex genom ökad externhandel, kan dessa tal bli mindre.

## 8.8. Ändrat p-behov p g a generell förändring av bilresandet

Bilnehavet per capita har sedan år 2010 ökat med mellan 0,5 och 0,8 % årligen i såväl riket som Skövde<sup>4</sup>. Bilresandet har under samma period ökat med ca 0,1 % årligen på riksnivå och drygt 0,5 % årligen i Skövde<sup>5</sup>.

Efterfrågan på detaljhandelsvaror från detaljhandels kunder och det därav följande bilplatsbehovet är redan beräknat i avsnitt 8.5 ovan. Effekten av Regionens Hus beaktas i avsnitt 8.3 Detta innebär att effekten av generellt ändrat bilresande endast behöver appliceras på stadskärnans övriga arbetande.

<sup>4</sup> Källa: SCB/Trafikanalys.

<sup>5</sup> Källa: SCB/Trafikanalys.

En enkel framskrivning ger då att bilplatsbehovet i stadskärnan kommer att öka enligt Tabell 25.

	2020	2025	2030
<b>Bilplatsbehov</b>	<b>45 à 50</b>	<b>165 à 175</b>	<b>290 à 315</b>

Tabell 25. Tillkommande bilplatsbehov p g a generellt ändrade resvanor för kontor i Skövde stadskärna fram till år 2030. Antal allmänt tillgängliga bilplatser. Källa: RSD.

## 8.9. Summa tillkommande bilplatsbehov

Det tillkommande bilplatsbehovet blir då enligt följande.

	2020	2025	2030
<b>Ersätta försvunnen parkering<sup>6</sup></b>	50	50	50
<b>Handel m m<sup>7</sup></b>	80 à 125	200 à 310	305 à 480
<b>Kontor<sup>8</sup></b>	45 à 50	165 à 175	290 à 315
<b>Totalt</b>	<b>200 à 250</b>	<b>440 à 560</b>	<b>670 à 870</b>

Tabell 26. Tillkommande bilplatsbehov/bilplatsefterfrågan i Skövde stadskärna fram till år 2030. Källa: RSD

Bilplatsöverskottet idag är mellan 400 och 700 bpl enligt avsnitt 7 (Mode oräknat), vilket betyder att den parkering som finns idag nästan räcker fram till år 2030.

Detta utan hänsyn till bilpooler och mobility management-åtgärder, som till om ca 10 år kan antas minska bilplats efterfrågan i stadskärnor av Skövdes typ och storlek med 5 à 10 %, vilket för Skövde stadskärna skulle motsvara mellan 150 och 300 bpl, se vidare avsnitt 8.10. Därtill kommer den överkapacitet/reserv på ca 250 bpl som genereras av Mode enligt avsnitt 8.3 och 8.4. Läget är alltså gott.

## 8.10. Inverkan av bilpooler, mobility management m m

### 8.10.1. Bilpooler

För att minska antalet annars nödvändiga bilplatser kan man, i anslutning till i första hand bostäder men även arbetsplatser, upprätta bilpooler. Bilpoolsplatserna kan tillhandahållas av fastighetsägarna eller parkeringsägarna, men bilpoolen i sig kan med fördel opereras av någon av de firmor som specialiserar sig på just detta.

Nedan följer statistik ur *Vägen framåt för svenska bilpooler*, en enkätundersökning med ett antal bilpooler.

<b>Bilpoolerna i enkätundersökningen</b>	
<b>Antal bilpooler</b>	27
<b>Antal fordon</b>	840
<b>Antal medlemmar</b>	22 500
<b>Antal bokningar</b>	200 000

Tabell 27. Bilpooler som undersökts i "Vägen framåt för svenska bilpooler", Trafikverket 2013.

<sup>6</sup> Del av Diana

<sup>7</sup> Enligt avsnitt 8.5

<sup>8</sup> Enligt avsnitt 8.6

En bilpoolsbil bör vara belagd till 60 - 65 % och rulla ca 2 000 mil per år för att vara ekonomiskt lönsam för "poolföretaget". Kostnaden för en bilpoolsbil är ca 10 000 kr per månad, och med denna bilpoolsbil "försörjer" man i snitt knappt 40 medlemmar.

2011/2012	Tyskland	Schweiz	Sverige
Antal medlemmar	190 000	93 700	17 800
Antal bilar	5 000	2 350	490
Medlemmar per bil	38	40	36
Antal invånare	82 400 000	7 600 000	9 400 000
Andel invånare som är medlemmar	0,23 %	1,23 %	0,19 %

Tabell 28. Bilpoolsdata, Tyskland, Schweiz och Sverige. Källa: "Utvärdering av effektsamband för bilpools", Trafikverket 2012.

Internationella studier har undersökt hur många vanliga bilar en bilpoolsbil brukar ersätta, och kommit fram till mellan 9 och 14 bilar. Vår bedömning är något lägre, sannolikt mellan fyra och fem bilar, beroende på att vi tror på en större andel människor som nyttjar bilpool parallellt med att också äga en egen bil, speciellt vid hög bilpoolsandel, när man närmar sig mättnadspunkten för bilpool. Och det är mot hög bilpoolsandel vi bör sträva. Detta kan ses som en säkerhetsmarginal vid bedömningen av bilplatsefterfrågan.

Bilpool, land	Andel bilpoolsmedlemmar som har gjort sig av med (minst) en bil	Andel bilpoolsmedlemmar som avstått från ett planerat bilinköp	Antal bilar som en bilpoolsbil ersätter	År
Storbritannien				2008
Befintliga medlemmar	40 %	26 %	14	
Nya medlemmar	38 %	24 %	9	
Tyskland				2005
Privatkunder	30 %	55 %		
Affärskunder	21 %	67 %	9	
Tyskland	16 %	33 %		2003
Schweiz	26 %			2005

Tabell 29. Hur bilpoolsbilar kan ersätta privatbilar, Storbritannien, Tyskland och Schweiz. Källa: "Utvärdering av effektsamband för bilpools", Trafikverket 2012.

För besökande till handel och andra besöksintensiva verksamheter har bilpools i princip ingen påverkan på bilplatsbehovet vid besöksmålet.

### 8.10.2. Mobility management

Mobility management innebär enligt energimyndighetens hemsida: "Mobility management är att få människor att ändra resvanor genom att förändra attityder och därmed beteenden och välja mer energieffektivt.

Åtgärd	Regionen	Kommuner	Köpcentra
<b>Övergripande samhällsplanering</b>			
Lokalisering av handel nära höga boendekoncentrationer	X	X	X
Lokalisering av handel i goda kollektivtrafiklägen	X	X	X
Omvandling av befintligt externhandelsområde	X	X	X
Omstrukturering av handel pga e-handel	X	X	X
<b>Planering på områdesnivå</b>			
Hållplatser närmre entré	X	X	X
Gångvägar med hög kvalitet från hållplats till entré		X	X
Hög kvalitet på cykelparkeringsmöjligheter		X	X
Cykelparkeringsmöjligheter närmre entré		X	X
<b>Transportutbud</b>			
Utökad kollektivtrafikutbud med fler stopp/hållplatser	X	X	
Traditionell men utökad hemkörningsservice			X
Taxi-service			X
Uthyrning av cykelkärra och "dramaten"			X
Bilpool och/eller biluthyrning		X	X
Cykelservicefunktioner		X	X
Förvaringsskåp			X
Specifik shoppingpendel		X	X
<b>Reglering/Ekonomiska styrmedel</b>			
Begränsning av antalet p-platser		X	
Restriktioner för trafikflöden i området	X	X	
Större krav på transportåtgärder i planeringsfasen		X	
P-avgifter/Restriktioner		X	X
Parkering miljöbil i bra läge			X
<b>Ny teknik/ITS</b>			
Kollektivtrafikstöd på webbsida	X		X
Förbättrade reseplanerare	X		X
App för gröna inköpsresor	X		X
Elbilsuttag på parkering			X
<b>MM-åtgärder</b>			
Kampanjer på plats	X	X	X
Kollektivtrafikinformation på webbsida	X		X
Gång- och cykelinformation på webbsida		X	X
Infoskärmar på köpcentrum med trafik-info	X		X
Rabatter vid innehavande av Jojo-kort	X		X
Hållbart resande-info i vanliga reklamannonser	X	X	X
Bilpool koppad till Jojo-kortet	X		

Att samordna mobility management med den fysiska planeringen har stor potential att påverka både val av färdmedel och framför allt själva behovet av transporter. Därmed påverkas också energianvändning, koldioxidutsläpp och människors hälsa. Om åtgärder genomförs ensamma har de oftast begränsad effekt. Om mobility management däremot kan integreras med planering av bebyggelse och transportsystem på ett strategiskt plan finns stora vinster att göra."

Konsultföretaget Trivector har i en utredning som framförallt refererar till Skåne, *Hållbara resor till köpcentra* (2011), sammanställt en lista över möjliga åtgärder, som kan minska transportarbetet i samband med resor till köpcentrum. Den ser ut enligt Figur 13, där åtgärderna är uppdelade efter vilken aktör som kan eller ska genomföra respektive åtgärd.

Figur 13. Mobility management-åtgärder uppdelade på olika aktörer. Källa: Trivector 2011.

Trivectors lista ger trots sin ålder en bra översikt. Vi kommer i det följande att komplettera och bryta om den och visa hur vi ser på möjligheterna att arbeta med mobility management just i Skövde stadskärna. En hel del av våra föreslagna åtgärder är redan vidtagna eller planerade.

### 8.10.3. Åtgärder av fysisk karaktär

En del mobility management-åtgärder är av fysisk karaktär och faller egentligen inte formellt inom begreppet mobility management, men de kan ha bra biltrafikdämpande effekt och vi redovisar dem därför ändå tillsammans med de egentliga mobility management-åtgärderna. Observera dock att varken kommunen, eller i de fall det är aktuellt, fastighetsägaren kan ansvara för och besluta om samtliga åtgärder.

#### Bussar

Centralt belägna, väl skyltade busshållplatser stimulerar bussresande. Fastighetsägare kan normalt inte starta reguljära busslinjer, men väl se till så att det finns utrymme för busshållplatser av hög kvalitet nära intensiva stråk och anlägga dessa om/när kommunen finner det motiverat och hänvisar busstrafiken dit.

### Taxi

Det skall finnas plats för rationell och kundvänlig taxiängöring av hög kvalitet i centrala lägen. Dessutom bör det finnas möjlighet att på ett enkelt sätt beställa taxi till centrum, ex vis via webben.

### Cyklar

Kommunen och de fall det är tillämpligt, enskilda fastighetsägare, bör anordna cykelparkeringar av hög kvalitet, med låsbarhet, tak och möjlighet till ex vis att pumpa däcken. De ska ligga nära de intensiva stråken. De ska gärna ha någon form av bevakning.

### Laddstolpar för elbil

Kommunen och i tillämpliga fall fastighetsägarna bör tillhandahålla några tiotal bilplatser där man kan ladda sin elbil under besöket i centrum utöver de 30 som anläggs i Mode.

### Parkering för miljöbil

Fastighetsägaren och kommunen bör se till att det ökande antalet miljöbilar bereds parkeringsplats på attraktiva platser i centrum för att stimulera användandet av sådana.

### "Lastcykelpool"

För att stimulera cykelburen handel även av mer skrymmande varor kan man (kommunen eller särskilt berörd/berörda fastighetsägare) tillhandahålla lastcyklar och/eller cykelkärror som lånas eller hyrs.

### Bilpool

Man kan även överväga möjligheten att medverka i och stimulera nyttjandet av en bilpool, med ex-vis elbilar, där den som handlat skrymmande varor kan låna eller hyra en bil. Bilar från bilpooler kan dessutom ev. få tillgång till bra belägna bilplatser.

### Låsbara skåp

För att underlätta för cyklister och kollektivtrafikresenärer som vill shoppa länge, vilket rationaliserar inköpen och stimulerar till färre besök, bör det finnas lätt tillgängliga låsbara skåp, där man kan förvara sådant man redan handlat vid längre besök.

### Effekter av dessa åtgärder

Vi bedömer att dessa åtgärder skulle kunna öka intresset att välja buss-taxi-cykel med storleksordningen 5 à 10 % jämfört med en situation utan sådana åtgärder. Dock är en del åtgärder uppfyllda redan idag, varför effekterna sannolikt hamnar i den lägre delen av intervallet.

#### 8.10.4. Åtgärder av ekonomisk karaktär

##### P-avgifter och skärpt reglering

Se avsnitt 9.

##### Hemsändning

Kommunen bör uppmuntra stadskärnans handlare till att erbjuda ett effektivt, och kanske samordnat, hemsändningssystem. Detta underlättar för resor med kollektivtrafik eller cykel även då kunden vill handla skrymmande varor.

##### e-handel

Handlarna bör ges möjlighet att koppla butikerna till e-handel, kanske med terminal i butiker och/eller att butikerna kan tjäna som show-rooms.

##### Cykelplatser och bussbiljetter till arbetande

De anställdas och handlarnas egna bilresor bör minimeras. Dels skall det finnas bra cykelparkering även för de anställda, dels kan man tänka sig att man på något vis kan erbjuda fria eller prisreducerade bussbiljetter till och från arbetet.

För att stimulera cykling bland anställda kan ex vis cykelutmaningar, där någon form av belöning utdelas för flitigt cyklande, anordnas. Centrumledningen och kommunen kan vara anordnare av denna.

#### **Effekter av dessa åtgärder**

Vi bedömer att dessa åtgärder kommer att öka intresset att välja buss eller cykel med storleksordningen 10 %, jämfört med en situation utan sådana åtgärder.

#### **8.10.5. Åtgärder av informativ karaktär**

##### **Information i samverkan**

För att verkligen nå effekt måste man ge effektiv information om de fysiska och ekonomiska åtgärderna. Sådan information ska i första hand ges i samverkan med kommunen och stads kärnan i sin helhet. Kommunen och centrumledningen bör givetvis också gå ut med informationen i sina egna kanaler så som hemsida, radio/TV, sociala media och tidningar, gärna samordnat med den reguljära utbudsmarknadsföringen.

##### **Fysisk skyltning och annan info på plats**

Exempelvis:

- Tydlig information om buss- och tågtider, dynamisk skyltning, gärna inomhus.
- Tydlig information om var cykelparkering finns.

##### **Fysisk skyltning på sta'n**

Annonser typ "kom till oss" bör riktas mer mot icke-bilister än bilister, t ex hellre annonser inne i bussar (som riktar sig till bussresenärer) än baktill (som riktar sig till bilister).

Färdmedelsinriktade annonser typ "ta bussen till oss" på platser eller i media med bilprofil.

##### **Hemsida och sociala media**

Vi kan tänka oss att man på kommunen och stads kärnan ex vis har tydlig information om busstider, gärna kopplat till en reseplanerare i samverkan med lokaltrafiken. Därtill information om cykelparkering, laddstolpar, bilpool etc.

##### **Kommunikation till hyresgästerna**

Centrumledningen skall kunna utgöra informations- och sambandscentral för stads kärnan i mobility management-frågor.

#### **Effekter av dessa åtgärder**

Dessa åtgärder har inget eller föga egenvärde, men behövs för att få åtgärderna enligt tidigare att få bärkraft och ge utslag.

#### **8.10.6. Sammanfattning mobility management**

Mobility management-åtgärder i och kring stads kärnan kan enligt vår bedömning ge en reduktion av bilkundsandelen för stads kärnans butiker med åtminstone 5 % eller ca 50 bpl. Därtill kommer som en positiv effekt att stads kärnan kan bli mer intressant som besöksmål.

# 9. Scenarier bilparkering

Vid ett möte med arbetsgruppen i Skövde den 18 oktober 2018 ansattes ett antal scenarier för framtidens bilparkering. Scenarierna behandlar framförallt förändrad reglering och ändrade taxor. Här nedan visas de huvudsakliga resultaten från beräkningarna, i bilaga 2 redovisas RSDs beräkning av vilka effekter man skulle få i de olika scenarierna på beläggning och avgiftsintäkter samt hur stadskärnans handel och andra besöksintensiva verksamheter skulle påverkas.

## 9.1. Något om teorin bakom

Säkraste sätt att kvantifiera effekterna av ändrade trafik- och parkeringsavgifter för handel och andra besöksintensiva verksamheter brukar vara att översätta avgifterna till en tidskostnad och sedan arbeta i ex vis marknadsmodellen TYSK<sup>9</sup>. Dock att ett direkt utlägg i form av en P-avgift brukar anses väga upp till tre gånger så tungt som en mer svårvärderad tidskostnad under bilresa. I denna beräkning kommer vi för att inte riskera överskattning anta att P-avgiften bara väger två gånger restiden.

## 9.2. Indata samtliga scenarier

- Den genomsnittliga **restiden** med bil till centrum, t o r, har bedömts till 30 min inkl terminaltid.
- **Restidskostnaden för arbetande** har bedömts till 150 kr per timme och bil (ca 120 kr per person<sup>10</sup>, i snitt 1,25 personer per bil).
- **Restidskostnaden för besökande** har bedömts till 135 kr per timme och bil (ca 90 kr per person<sup>11</sup>, i snitt 1,5 personer per bil).
- **Bilkundsomsättningen** i stadskärnans handel är antagen till 650 à 850 Mkr (d v s 55 à 65 % av den totala detaljhandelsomsättningen i stadskärnan på ca 1 200 Mkr).
- **Restidsuppostringen** som kommer av parkeringskostnaden väger dubbelt så tungt som restidsuppostringen som kommer av restiden
- **Den genomsnittliga uppehållstiden i centrum för en arbetande** (och besökande till kontoren) är ca 6 h.
- **Den genomsnittliga uppehållstiden i centrum för en besökande** till handel och andra besöksintensiva verksamheter är ca 45 min.

## 9.3. Scenario 1. 10-minutersparkeringen blir 30-minutersparkering

Idag finns 9 bpl i centrala Skövde som har 10-minutersparkering, dessa platser är avgiftsfria och belagda till mellan 75 och 80 % i snitt under butikernas öppettider. 10 minuter är egentligen för kort tid för att parkeringen ska vara nyttig ens för kortare besök, och kräver dessutom strikt övervakning för efterlevnad. Förslaget är att ändra regleringen på dessa 9 bpl till 30 minuter, något som vi har drygt 60 bpl av idag i Skövde stadskärna. Även dessa platser är avgiftsfria.

RSDs bedömning är att en sådan ändring av regleringen inte skulle påverka stadskärnans handel och annan kommersiell service, bl a för att platserna är så få, men göra det lättare att förstå hur länge man får parkera i stadskärnan, vilket kanske skulle kunna ge en liten positiv effekt.

<sup>9</sup> TYSK (TYSK står för Tid, Yta och Servicekoefficient) är en datoriserad marknadsmodell som ger svar på frågor som hur stor en omsättning blir vid ett nytt eller ombyggt centrum och hur detta påverkar andra centrum, men den kan även användas då man ex vis förändrar tillgängligheten i och med t ex införande av parkeringsavgifter eller förändring av restiden. TYSK kalibrerar först sig själv mot aktuella förhållanden om utbud, boende, arbetande, kommunikationer mm i den aktuella regionen och kan sedan ge tillförlitliga svar om vilka effekter man får av ett nytt utbud, en ny väg, fler boende etc. TYSK utvecklades av Rolf H Reimers och Janne Sandahl på Nordplan AB och ägs idag av NIRAS.

<sup>10</sup> Källa: ASEK 6.1, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, Trafikverket april 2018

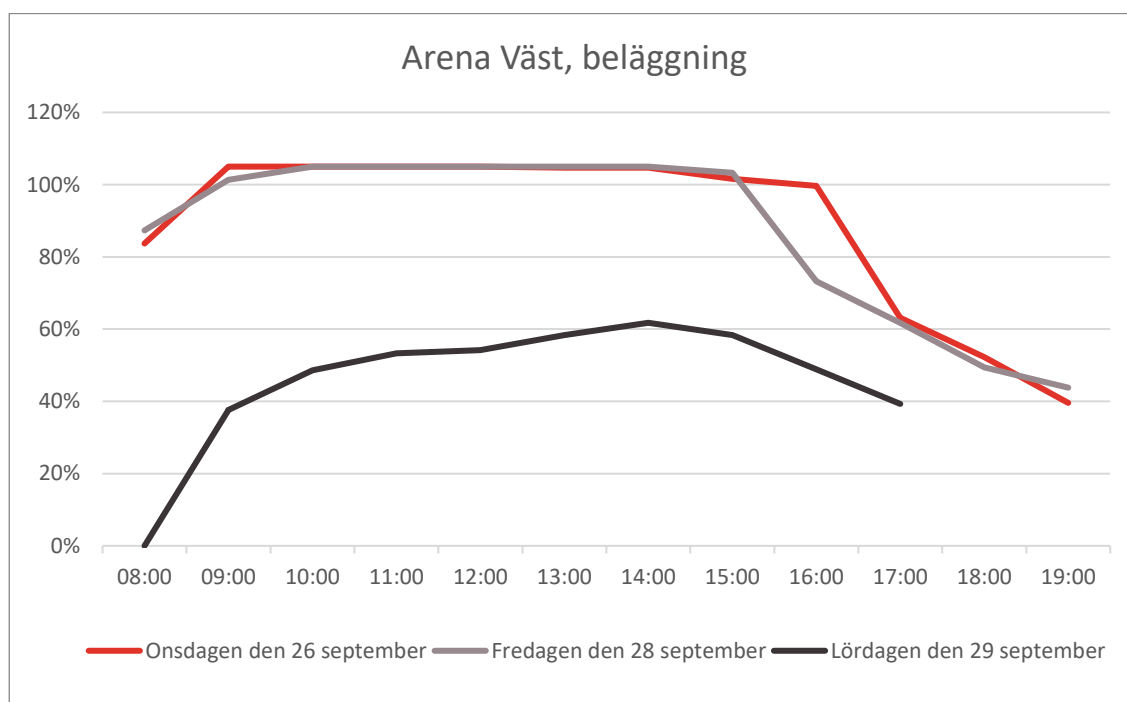
<sup>11</sup> Källa: ASEK 6.1, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, Trafikverket april 2018



## 9.4. Scenario 2. Arena Väst

### 9.4.1. Dagsläget

Arena Väst har 374 bpl på avgrusad plan. Arena Västs parkering, som idag är avgiftsfri, är i princip fullbelagd under vardagar. Den genomsnittliga beläggningen vardagar 8 – 17 är över 95 %. På lördagen är beläggningen betydligt lägre. Detta indikerar att denna parkering framförallt används av arbetade i stads kärnan.



Figur 14. Beläggning Arena Väst, 26, 28 och 29 september 2018. Uppskriften med 5 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.

### 9.4.2. Avgiftsnivå 2 kr/h införes

Om man inför en avgift på 2 kr per timme och 20 kr per dygn kommer beläggningen att minska på Arena Väst, men sannolikt att öka i viss grad på de andra två arenaparkeringarna. Det ger också en intäktsökning på ca 0,5 Mkr i form av parkeringsavgifter.

### 9.4.3. Avgiftsnivå 5 kr/h införes

Om man inför en avgift på 5 kr per timme och 40 kr per dygn, d v s samma som på de övriga arenaparkeringarna, kommer beläggningen att minska till knappt 60 % på Arena Väst, men sannolikt att öka på de andra två arenaparkeringarna, som under dagtid vardagar har en beläggning på som mest 50 % eller en överkapacitet på nästan 200 bpl.

För att inte den mest arenanära parkeringen skall blockeras av arbetande i stads kärnan, som då lika gärna kan parkera här, som på den något mer avlägsna Arena Väst, föreslås att maxtiden på parkeringen sätts till 3 h på de 159 platserna på Arena Norr. Under den huvudsakliga evenemangstiden (kvällar och helger) är regleringen oförändrad mot idag.

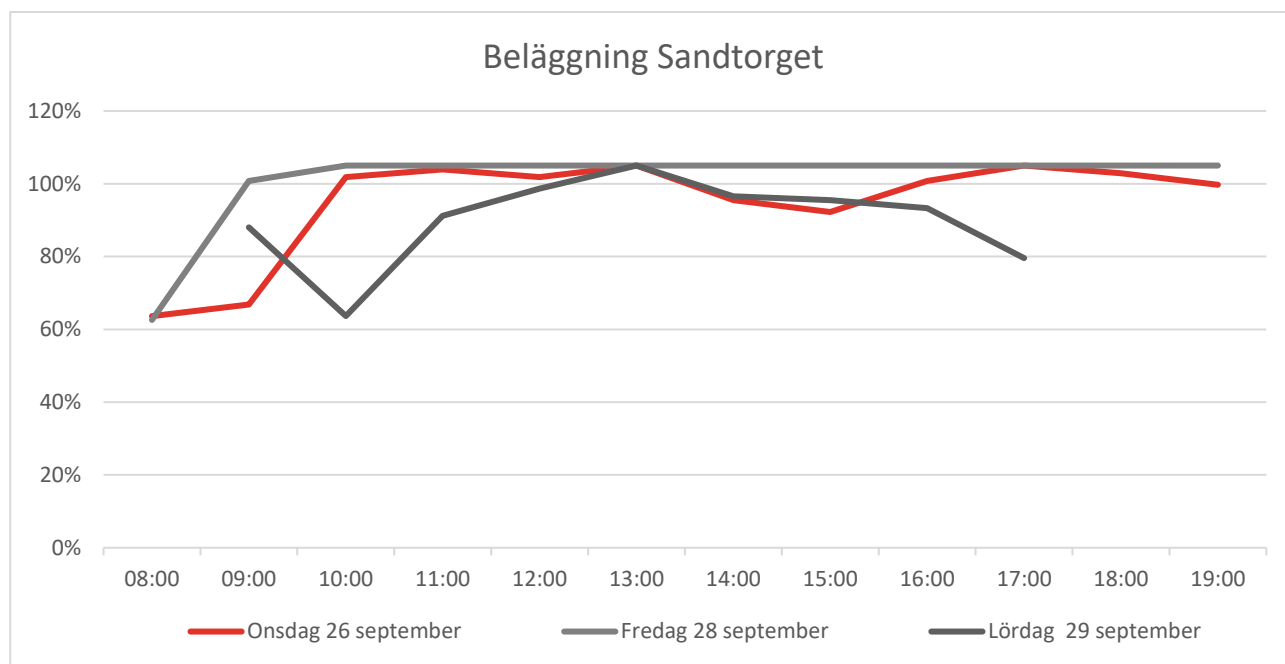
Det ger också en intäktsökning på ca 1 Mkr i form av parkeringsavgifter.

## 9.5. Scenario 3. Sandtorget

### 9.5.1. Dagsläget

Sandtorget är stadskärnans mest nyttjade centrala markparkering. Den är avgiftsbelagd vardagar 10 – 18 och lördagar 10 – 15. Avgiften är 10 kr första timmen och 20 kr andra timmen. Maxtiden är två timmar. Intäkterna till parkeringen på Sandtorget var ca 1,7 Mkr år 2017.

Beläggningen på Sandtorget är hög, i snitt drygt 95 % mellan 8 och 19, och 75 % redan kl 9 på förmiddagen, innan butikerna öppnat och innan avgifterna börjat gälla.



Figur 15. Beläggning Sandtorget, 26, 28 och 29 september 2018. Uppskriften med 5 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.

### 9.5.2. Utökad betaltid och höjd taxa

För att komma till rätta med problemet att det sannolikt är onödigt många andra än besökande till handeln och andra besöksintensiva verksamheter som parkerar på Sandtorget under viktig butikstid kan man tänka sig en ändrad avgiftsstruktur, där avgiften gäller från 8 till 18 på vardagar och från 8 till 16 på lördagar. Dessutom höjs avgiften första timmen, så att det är 20 kr/h alla timmar. Maxtiden ökas samtidigt till 3 h, så att de besökande till stadskärnan hinner både shoppa och ta en fika.

#### Förändrad handelsomsättning och p-intäkt under dagens betaltider

Beläggningen på Sandtorget kommer med föreslagna åtgärder att minska med ca 9 % under dagens betaltider, vilket ger en ökad parkeringsintäkt på ca 1 Mkr per år, samtidigt som årsintäkterna till handel och andra besöksintensiva verksamheter minskar något, med ca en halv procent årligen.

#### Förändrad handelsomsättning och p-intäkt under dagens avgiftsfria tider

Med en genomsnittlig parkeringstid före kl 8 på ca 1 h och restider och kostnader enligt ovan landar vi på att beläggningen minskar till ca 60 % före butikernas öppettider från dagens 75 %. Detta påverkar inte butikernas omsättning nämnvärt, eftersom de inte har öppet vid denna tidpunkt, men ökar intäkten till parkeringen med ca 500 tkr/år.

#### Kommentar

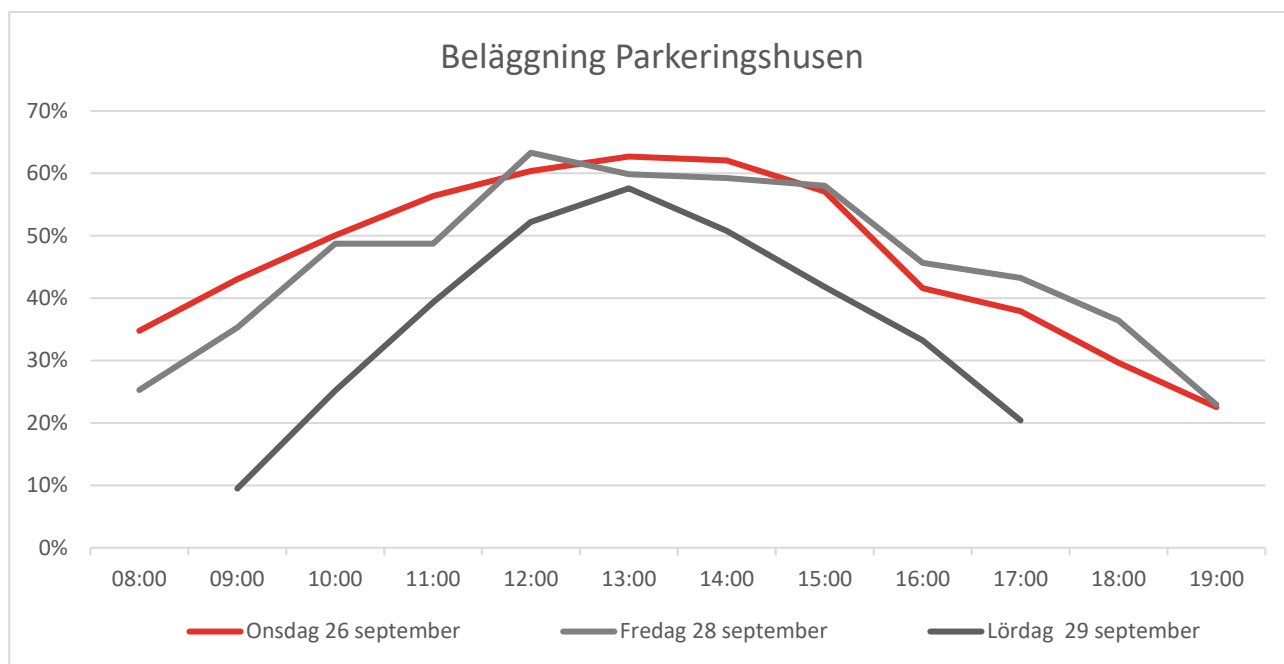
Trots minskad beläggning ökar intäkterna till parkeringen och vi frigör samtidigt parkering som i framtiden kan nyttjas av de som vill handla i stadskärnan. Handelns omsättning påverkas knappast alls. Sandtorget, som stadskärnans mest attraktiva sammanhållna besöksparkering, kan ha en annan reglering än övrig parkering med gul taxa. Övrig parkering

med gul taxa föreslås behållas som idag (med undantag från att 10-minutersparkeringen ställs om till 30-minuters enligt avsnitt 9.3 ovan).

## 9.6. Scenario 4. Parkeringshusen

### 9.6.1. Dagsläget

Parkeringshusen Commerce och Vasaporten har relativt låg beläggning, som under studiedagarna aldrig når över 65 %. Avgifterna är 7 kr per timme eller 60 kr per dygn i Vasaporten och 10 kr per timme i Commerce. Tillsammans har husen 1 030 bpl.



Figur 16. Beläggning Commerce och Vasaporten, 26, 28 och 29 september 2018. Uppskriften med 5 % till dimensionerande tid.  
Källa: RSD.

### 9.6.2. 2 h avgiftsfritt införes

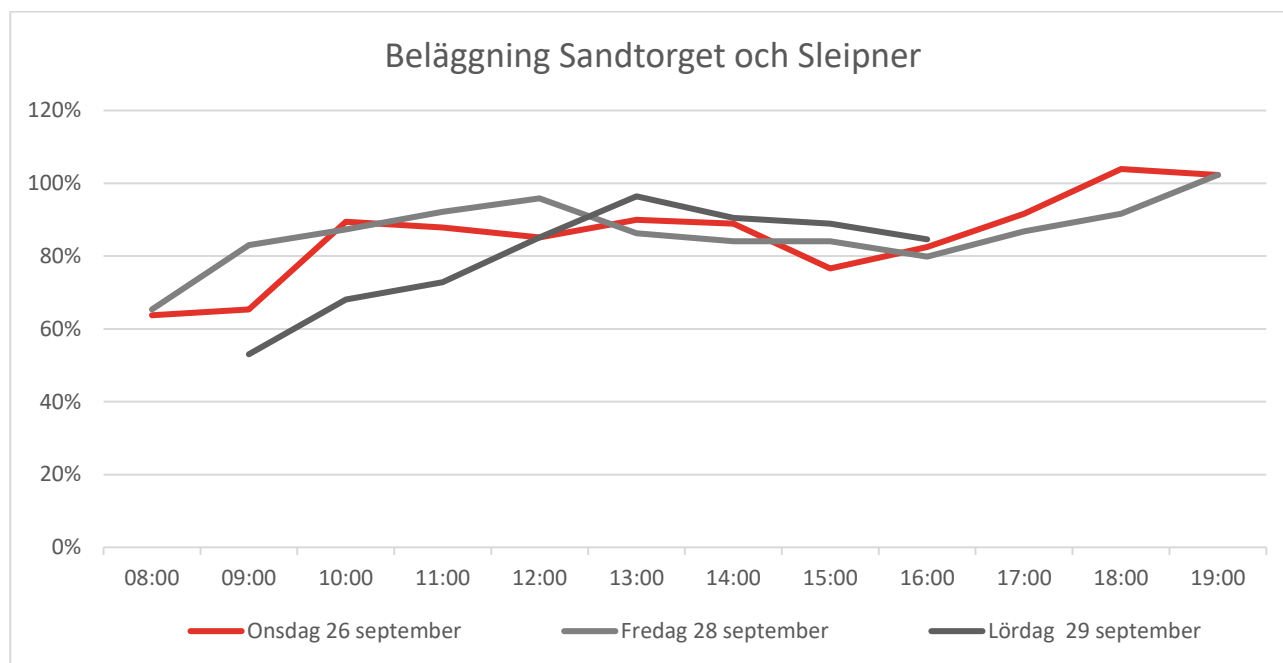
För att öka beläggningen i parkeringshusen kan man tänka sig att införa 2 timmar avgiftsfri (gratis) parkering, därefter avgifter som idag. Det skulle ge en ökad beläggning i parkeringshusen på ca 5 %, till ca 55 %. Samtidigt skulle stadskärnans årsomsättning kunna öka med knappa fem procent.

Intäkterna till parkeringshusen minskar samtidigt, med exakt hur mycket är svårt att avgöra, då dagens intäkter är okända, men en minskning med någon miljon för båda husen tillsammans förefaller inte otrolig.

## 9.7. Scenario 5. De centrala parkeringarna

### 9.7.1. Dagsläget

De två centrala markparkeringsanläggningarna Sleipner och Sandtorget har 196 bpl tillsammans och är avgiftsbelagda vardagar 10 – 18 och lördagar 10 – 15. Avgiften är 10 kr första timmen och 20 kr andra timmen. Maxtiden är två timmar. Beläggningen är lägre på Sleipner än på Sandtorget, men de två anläggningarna når ändå över 90 % på fredagen. Vi ser också att de är högt belagda innan avgiften börjar gälla.



Figur 17. Beläggning Sleipner och Sandtorget, 26, 28 och 29 september 2018. Uppskriften med 5 % till dimensionerande tid.  
Källa: RSD.

### 9.7.2. Utökad betaltid

Under tiden fram till kl 10 är anläggningarna i snitt belagda till 69 %. Om vi inför avgift, 10 kr/tim, kommer beläggningen, med samma förutsättningar som tidigare, att minska till 61 %. Detta skulle endast påverka (en lätt ökning) omsättningen i stadskärnans handel och annan kommersiell service indirekt (genom att platser frigörs för sådana bilister som vill handla i stadskärnan), men öka intäkterna till parkeringen med ca 0,5 Mkr/år.

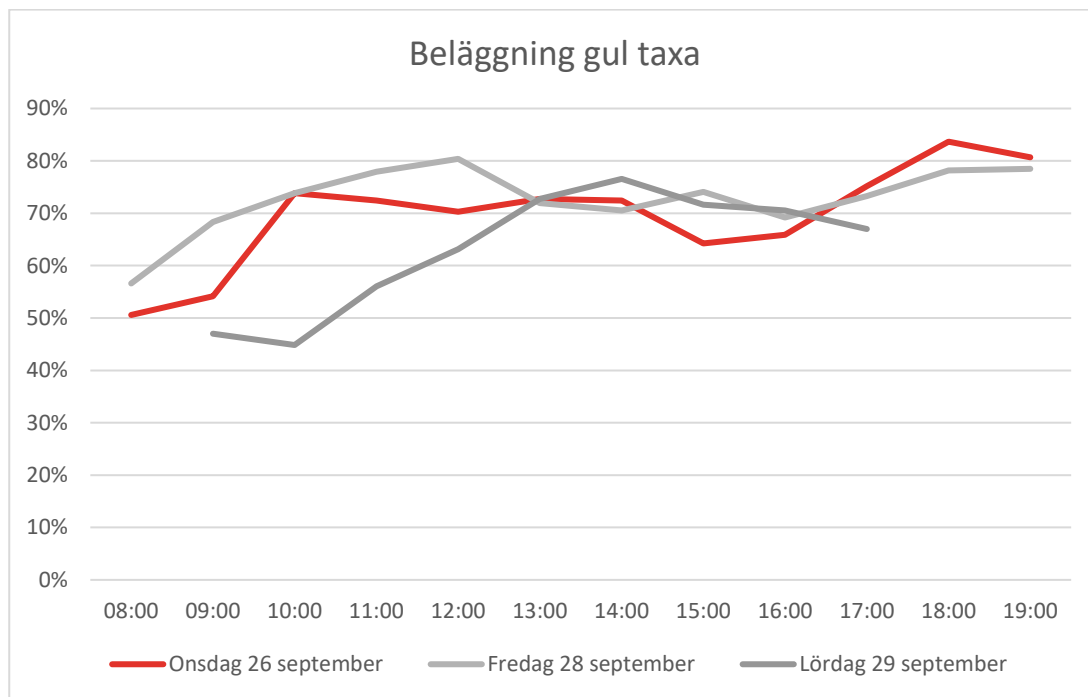
### 9.7.3. Utökad betaltid och höjd taxa

Om vi dels utökar betaltiden och dels höjer taxan till 20 kr båda timmarna minskar beläggningen från dagens genomsnittliga 83 % till 75 % i snitt. Det betyder att omsättningen i stadskärnans handel och annan kommersiell service minskar med ca en procent. Detta kommer i framtiden att kompenseras av att vi får ett större antal tillgängliga bilplatser. Samtidigt ökar intäkterna till parkeringen med knappt 2,5 Mkr/år.

## 9.8. Scenario 6. Gul taxa

### 9.8.1. Dagsläget

Idag finns 385 bpl med gul taxa, anläggningarna Stadshusparken, Sandtorget, Sleipner och Hermod samt 135 kantstensparkeringar. Gul taxa innebär avgift vardagar 10 – 18 och lördagar 10 – 15. Avgiften är 10 kr första timmen och 20 kr andra timmen. Maxtiden är två timmar i anläggningarna och 1 timme utmed kantsten. Beläggningen på dessa platser är som mest 84 %.



Figur 18. Beläggning gul taxa, 26, 28 och 29 september 2018. Uppskrivet med 5 % till dimensionerande tid. Källa: RSD.

### 9.8.2. P-skiva 3 tim införes

Om vi skulle införa p-skiva med fri parkering i tre timmar på de centrala platserna skulle beläggningen öka från dagens genomsnittliga 69 % till 74 % efter reduktion för att ex vis Sandtorget är fullbelagt redan idag och inte kan ta emot fler besökare. Detta skulle innebära en ökad årsomsättning i stadskärnans handel och annan kommersiell service på några procent, dock med en stark reservation för att det kan upplevas som att det inte finns tillgänglig parkering i stadskärnan och att man därför väljer annat besöksmål eller inköpsställe, och att åtgärden därför i stället kan inverka negativt på stadskärnans omsättning.

Intäkterna till parkeringen minskar samtidigt med mellan 3,5 och 4 Mkr/år.

## 9.9. Sammanfattande tabell, testade scenarier

Scenario	Antal bpl	Beläggning idag	Beläggning i framtiden	Skillnad P-intäkter från idag, Mkr/år	Påverkan på stadskärnans handelsomsättning, %
<b>Avgift på Arena Väst:</b> 2 kr/h och 30 kr dygn	374	96%	81%	+ 0,5 Mkr	
<b>Avgift på Arena Väst:</b> 5 kr/h och 40 kr/dygn	374	96%	58%	+ 1 Mkr	
<b>De centrala parkeringarna:</b> <b>Ökad reglering</b>	196	83%	61%	+ 0,5 Mkr	
<b>De centrala parkeringarna:</b> <b>Ökad reglering och höjd avgift</b>	196	83%	76%	+ 2,4 Mkr	- ca 1 %
<b>Sandtorget:</b> <b>Ökad reglering, utökad maxtid och höjd avgift</b>	99	97%	88%	+ 1,5 Mkr	- 0,5 %
<b>Husen:</b> <b>2 h gratis</b>	1 030	50%	ca 55%	- 2 à 3 Mkr	+ ca 4 %
<b>Gul taxa:</b> <b>P-skiva 3 h gratis</b>	384	69%	74%	- 3,5 à 4 Mkr	+ 1,5 à 2 %

Tabell 30. Sammanfattande tabell, testade scenarier för ändrad p-reglering och ändrade p-avgifter i och intill Skövde stadskärna.

Källa: RSD.

Det bör noteras att intäktsförändringarna strikt ekonomiskt hamnar i olika fickor: P-intäkterna berör P-ägarna medan ökad eller minskad handelsomsättning berör butikerna och butiksfastighetsägarna.

## 9.10. Arenaparkeringen exploateras

Om arenaområdet exploateras i sin helhet så att de nära 760 bpl som finns där bebyggs, kommer de att behöva ersättas.

### 9.10.1. Samma reglering som idag

Med den reglering vi har idag efterfrågas det idag, vid dimensionerande tid, ca 570 bpl (utgående från vår räkning uppskriven med 5 %). Om dessa platser ersätts med parkeringshus i samma läge kommer de, utan att ändra reglering (d v s de 374 bpl som ersätts från Arena Väst är alltså avgiftsfria), bli mellan 10 och 20 % mindre attraktiva än dagens markparkering, d v s man skulle bara efterfråga mellan 460 och 510 bpl. De mellan 50 och 100 bilar som skulle avstå från att parkera på arenaområdet kommer i stället att välja annan parkering i stadskärnan, välja annat färdmedel eller avstå besök.

Ett sådant scenario är sannolikt inte realistiskt, eftersom det skulle ge för liten intäkt i förhållande till investeringen.

### 9.10.2. Reglering enligt scenario 2

Om vi applicerar reglering enligt scenario 2, där vi har samma taxa på hela arenaparkeringen, är den totala efterfrågan på bilplatser ca 410 bpl, eftersom efterfrågan riktad mot den största parkeringen, Arena Väst, sjunker drastiskt i och med att den avgiftsbeläggs, skulle efterfrågan riktad mot ett parkeringshus med samma reglering och samma läge vara mellan 330 och 370 bpl.

Även detta scenario skulle sannolikt få lönsamhetsproblem sett ur ett rent företagsekonomiskt perspektiv. Däremot kan det vara samhällsekonomiskt motiverat att staden skall ha tillgång till parkering.

De ca 200 à 250 bilar som skulle avstå från att parkera på arenaområdet kommer i stället att välja annan parkering i stadskärnan, välja annat färdmedel eller avstå besök.

### 9.10.3. Slutsats

Om arenaparkeringen exploateras och parkeringen måste ersättas med ett parkeringshus kommer efterfrågan att minska. Dagens 760 bpl skulle för att möta efterfrågan ersättas med mellan 350 och 500 bpl i hus, beroende på vilken avgift man väljer. Sannolikt kring 400 bpl, vilket är nästan lika stort som Commerce.

Parkeringsytan i p-huset skulle då vara ca 12 000 kvm, vilket brukar motsvara en BTA på ca 15 000 kvm. Om man anlägger parkeringshuset i ex vis fyra plan skulle detta ta i anspråk mellan 3 500 och 4 000 kvm markyta exkl tillfarter och eventuella kringtytor.

## 9.11. Avgifter och reglering i Mode

Det nya parkeringshuset Mode kommer att ha ca 600 avgiftsbelagda bilplatser.

### 9.11.1. Korttidsparkering

För korttidsparkeringen rekommenderar RSD den beslutade taxan på 10 kr per timme och 75 kr per dygn. Efterhand som bilisterna lär sig att hitta till Mode kan taxan justeras till 20 kr per timme och 100 kr per dygn.

### 9.11.2. Månadsabonnemang

Månadskort för privatpersoner och företag (ej öronmärkta platser) bör kosta ca 750 kr per månad, inkl moms för privatpersoner och exkl moms för företag, inledningsvis, som kan höjas till uppemot 1 000 kr när huset blivit etablerat.

### 9.11.3. Hyrbilar

Öronmärkta platser för hyrbilsföretagen bör kosta ca 1 200 kr per månad exkl moms.

# 10. Slutsats & rekommendation

## 10.1. Dagsläget

Idag finns det tillräckligt med såväl cykel- som bilplatser i Skövde stadskärna. Men man behöver se över regleringen på en del platser för att få ett bättre nyttjande av bilplatserna.

## 10.2. Omedelbara åtgärder

RSD rekommenderar följande omedelbara åtgärder för **bilparkeringen**.

- **Ändra regleringen på Sandtorget**, så att betaltiden börjar redan kl 8. Detta för att frigöra platser för besökande till stadskärnans verksamheter, dessa blockeras delvis idag av ex vis arbetande. Dessutom bör p-tiden ökas till max 3 timmar i stället för dagens två. Därutöver kan en rak taxa, med 20 kr per timme från timme ett i stället för dagens 10 kr per timme första timmen övervägas, men det är viktigare att de övriga åtgärderna vidtas.
- **Inför avgift på Arena Väst**, till samma taxa som övrig arenaparkering. Detta bör dock inte göras förrän parkeringen blivit asfalterad och därmed har en högre standard än dagens grusade plan. För att säkerställa att den mest arenanära parkeringen inte blockeras av arbetande föreslås en reglering på max 3 h införas på Arena Norr.
- **Ändra 10-minutersparkeringen till 30-minutersparkering**. Det finns idag ett tiotal bilplatser med 10-minutersreglering. 10 minuter är för kort tid för att verkligen vara nyttig, och med det lilla antal som har denna reglering skapar det mer förvirring än nytta. RSD rekommenderar i stället att ändra dessa till 30-minutersreglering, vilket skulle föra upp antalet 30-minutersparkeringar till totalt drygt 70 bpl.

Dessa tre åtgärder medför en minskad efterfrågan på bilplatser i centrala Skövde med sammantaget ca 150 à 200 bpl under dimensionerande tid, vilket ger oss en marginal inför framtidens ökade efterfrågan. De 150 à 200 bilar som avstår parkering kommer i stället att i huvudsak välja besöksmål utanför stadskärnan, men även till viss del välja annat färdmedel. Påverkan på handelns omsättning blir med de här tre åtgärderna liten, en minskning med mindre än en halv procent av stadskärnans omsättning.

Övriga studerade åtgärder avseende reglering och avgifter (se avsnitt 9 om scenarier) rekommenderas i dagsläget inte.

Implementering av mobility management-åtgärder enligt avsnitt 8.10.2 bör påbörjas och genomföras under hand. Inte så mycket för att vi har en brist på bilplatser (det har vi inte), utan för att generellt sett minska onödigt bilresande till stadskärnan.

Därtill kan den skissade parkeringen utmed Rådhusgatan övervägas inom en relativt snar framtid.

För **cykelparkeringen** föreligger idag ingen brist, men om man vill stimulera cykelresande bör man anlägga, eller se till att fastighetsägare anlägger, högkvalitativa cykelparkeringsplatser enligt avsnitt 8.10.3.

För parkering av **turistbussar** föreslås en framtida utökning till 10 à 12 platser, helst i anslutning till de befintliga platserna vid arenan.

## 10.3. Till 2030

Till år 2030 kan Skövde stadskärna, om prognoserna för handelns tillväxt etc stämmer, komma att ha en liten brist på bilplatser. Denna eventuella brist är liten och kommer sannolikt inte att ge stora effekter på ex vis stadskärnans handel. Bristen kan också i det närmaste helt avhjälpas om man vidtar åtgärderna i reglering och mobility management, som föreslås i denna utredning. RSD bedömer därmed att det inte kommer att vara lönsamt att bygga bort denna



relativt lilla p-brist, utan att i stället arbeta med mobility management och att ändra reglering och hantering i övrigt i takt med att efterfrågan ökar. Ex vis kan vi till år 2030 överväga att inte ha några avgiftsfria parkeringar i stads kärnan, och att utöka antalet bilplatser med en maxtid på 3 timmar. Detta kräver dock vidare utredning när vi börjar närma oss år 2030, ex vis kring år 2025.

#### 10.4. Sammanfattande tabeller

Efterfrågan på allmänt tillgängliga **bilplatser** i Skövde stads kärna blir – med de åtgärder som förutsätts i föreliggande utredning – enligt Tabell 31 nedan.

	Idag (2018)	2030
<b>Noll-läge (dagens efterfrågan utan åtgärder)</b>	1 900 à 2 200 bpl	1 900 à 2 200 bpl
<b>Mobility managementåtgärder</b>	- 150 à 300 bpl	- 150 à 300 bpl
<b>Ändrad reglering på Sandtorget</b>	- 10 à 35 bpl	- 10 à 35 bpl
<b>Ändrad reglering på Arena Väst</b>		- 140 bpl
<b>Regionens Hus</b>	+ 100 à 150 bpl	+ 100 à 150 bpl
<b>Detaljhandelstillväxt</b>		+ 315 à 500 bpl
<b>Generell tillväxt (arbetande)</b>		+ 290 à 315 bpl
<b>Total efterfrågan</b>	<b>1 665 à 2 190 bpl</b>	<b>2 130 à 2 865 bpl</b>

Tabell 31. Sammanfattande tabell, efterfrågan på allmänt tillgängliga bpl i stads kärnan. Källa RSD.

Detta skall jämföras med det antal allmänt tillgängliga bilplatser som finns eller kommer att finnas vid respektive tidpunkt, se Tabell 32 nedan.

Projekt	Bilplatsutbud fram till 2030, antal bpl
<b>Utbud 2018</b>	2 700 bpl
<b>Mode</b>	+ 600 bpl
<b>Soldaten</b>	-102 bpl
<b>Rådhusgatan</b>	+ 29 bpl
<b>Diana</b>	- 73 bpl
<b>N om kyrkogården</b>	+ 20 à 80 bpl
<b>Totalt</b>	<b>3 175 à 3 235 bpl</b>

Tabell 32. Sammanfattande tabell, utbud av allmänt tillgängliga bpl i stads kärnan. Dagsläge (2018) och kända förändringar i utbudet samt tillskapade platser vid Rådhusgatan och kyrkogården. Källa Skövde kommun och RSD.

Skövde stads kärna kommer alltså, med de föreslagna åtgärderna, ha ett visst bilplatsöverskott även år 2030.

För **cykelparkeringen** visar rapporten inga problem att tillgodose en ökande framtida efterfrågan. Det finns redan idag tillräckligt med cykelparkering. Dessutom är det lätt att under hand korrigera utbudet uppåt, om det skulle kännas motiverat.