

Nyhetsbrev

- med samlade tankar och analyser just nu

*RSD

Lästid: 4-6 minuter

STOCKHOLM 2020.05.06

Hur mycket är lagom mycket parkering?

Parkering är en ständig fråga i köpcentrum och stadskärnor. Man vill ha lagom mycket parkering, med rätt reglering och på rätt avstånd. Men hur tar man reda på vad det är?

Färdmedelsfördelning

Till att börja med är parkering olika viktig för olika typer av centra och olika typer av handel, för ex vis dagligvaror och tyngre varor anses bara kvalitet och sortiment vara viktigare vid kundens val av inköpsställe.

RSD gjorde för några år sedan en inventering av färdmedelsval i en medelstor svensk ort. Den visade att bilkunderna stod för 30 à 35 % av omsättningen i city, men bara för 20 à 25 % av kunderna. Till stadens externa centrum var talen 85 à 90 % av omsättningen och 80 à 85 % av besökarna. Denna relation är väl känd och har påvisats i många orter; bilkunderna är viktiga för omsättningen i centrum.

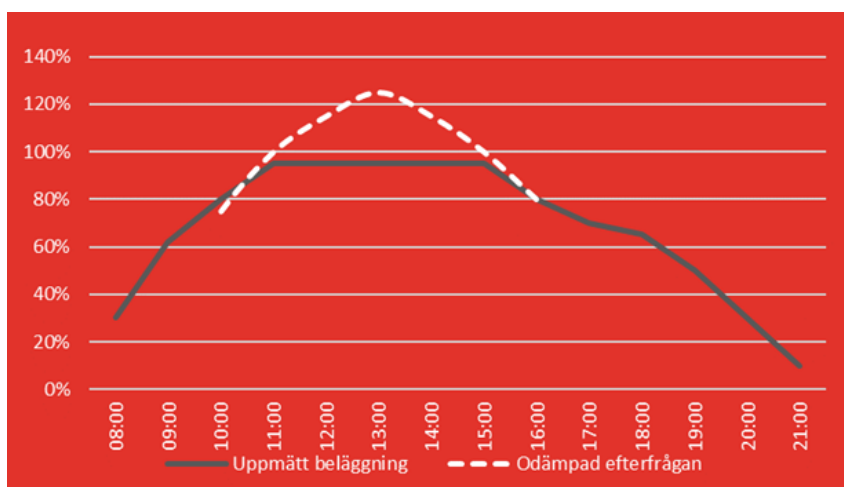
Efterfrågan på parkering och därtill kopplad möjlig försäljning varierar starkt med tiden under året, månaden, veckan och dagen. Dimensionerande tider är vanligen lönehelgerna i maj, september och oktober.

Parkeringsdämpning

För att reda ut om det föreligger s k parkeringsdämpning i ett centrum (försäljningstapp p g a p-underskott) bör först antalet parkerade bilar på den allmänt tillgängliga parkeringen räknas. Den omsättning som i en odämpad situation hade kunnat genereras av bilkunder, men som nu trängs ut till andra tider (OK) och andra utbudsställen (inte OK), representeras av ytan mellan den streckade kurvan, som visar den teoretiska odämpade beläggningen, och den heldragna platta kurvan, som visar den faktiska beläggningen. För att få fram den här kurvan är det viktigt att man räknar ofta under en sammanhängande tid, helst en gång i timmen. Stickprov kan ge en antydning om hur läget är, men för skarpa beräkningar krävs skarpa indata. Då vet vi hur allvarlig situationen är, nu över till hur man beräknar det reella bilplatsbehovet.

Beräkning av framtida bilplatsbehov

Beräkningen kan ske erfarenhetsmässigt: hur fungerar det i andra centra och för andra butiker? Men det går att krångla till det och höja precisionen – jobbigt men viktigt eftersom parkering är dyrt. Då tar man utgångspunkt i bl a uppmätt beläggning, planerade utbyggnader, ev generell omsättningsförändring och möjlig parkeringsutbyggnad.



Här finns formler och väl kända samband, använd sådana, rådgör med RSD eller annan dokumenterad kompetens.

Då parkering vanligen är kostsamt att anlägga (ex vis i garage) är det sällan motiverat att i en komplex stads- eller köpcentrummiljö anlägga alla de bilplatser som rent teoretiskt skulle behövas, utan man accepterar en måttfull parkeringsdämpning, under bevakning av att externa centrumalternativ inte gynnas för mycket.

(fortsättning på nästa sida...)

Parkeringsdämpning, källa RSD

*RSD
www.rsd.se

Bedömning av effekten av parkeringens lokalisering



Om bilplatser tillskapas är det viktigt att de blir nyttiga för kunden – d v s att de finns där och när de efterfrågas. En bilplats tappar i nytta och värde för butiker och andra besöksintensiva verksamheterna med varje minuts ökad gångväg. Parkeringsgarage och parkeringshus är ofta nödvändiga i komplexa miljöer som stadskärnor och

stora köpcentrum, men då skall man komma ihåg att en gångförflyttning i vertikalled ofta av den parkerande betraktas som minst dubbelt så lång som en förflyttning i horisontalled, d v s 30 sekunder i en trappa eller ett motlut motsvarar 1 minut på plan mark.



Effekt av reglering

Då det framtida bilplatsbehovet är framräknat diskuteras lämplig taxesättning och tidsreglering. De olika typerna av bilplatser, med hänsyn tagen till utformning (kantsten, parkeringsanläggning etc) och avståndet till centrums huvudsakliga handel bör få olika reglering. Det kan t ex vara bra att för kortare besök att ha några näraliggande platser med kort parkeringstid, men med hög timtaxa. Det kan också vara nödvändigt att med reglering styra så att rätt personer parkerar på rätt plats, så att inte den mest attraktiva besöksparkeringen i stan blockeras av arbetande – som i stället kan parkera lite längre bort.

Säkraste sätt att beräkna effekterna av ändrade trafik- och parkeringsavgifter för handel och andra besöksintensiva verksamheter brukar vara att översätta avgifterna till en tidskostnad för att ställa detta mot den restidsuppföring centrums kunder har idag. Men tänk då på att ett direkt utlägg i form av en P-avgift brukar anses väga upp till tre gånger så tungt som en för bilisten mer svårvärderad tidskostnad under bilresa.

I de allra flesta fall är det svårt att "räkna hem" parkeringsinvesteringen med hjälp av parkeringsavgiften (det går i princip bara i de allra centralaste delarna av våra storstäder), utan man måste i stället försöka kvantifiera den nytta parkeringen gör för handel och andra verksamheter, samt för de boende i området. Svårt, men helt görligt.



Slutsats

Parkering bör finnas där och när den efterfrågas och till rätt reglering. För lite parkering kan ge negativa effekter på centrums eller butikens/stråkets omsättning och för mycket parkering kan ge negativa hållbarhetseffekter, såväl ekonomiskt som miljömässigt. Därför bör varje åtgärd som påverkar parkeringsefterfrågan eller parkeringsutbudet analyseras m a p lönsamhet och nytta/ohägn, då det alltid är mer hållbart att göra rätt från början. Det här kan vara svårt, men det är nära nog nödvändigt och det finns bra metoder och modeller.

Artikelförfattare:

Lisa Lagéren, Civilingenjör, Partner RSD

Janne Sandahl, Teknologie doktor, seniorkonsult