



Tekniska servicenämnden

## Motion - Parkeringsplatser vid Söderslättshallen

### Bakgrund

Sverigedemokraterna har lämnat in en motion syftande till att utöka antalet parkeringsplatser för bilar och förbättra bussparkeringen på Söderslättshallens parkering. Vidare syftar även motionen till att standarden på parkeringen ska förbättras genom ny asfaltering och förbättrad belysningen. Sverigedemokraterna yrkar även på att förvaltningen ska ”få reda på p-kaoset i villaområdena”.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-05-27 att besvara motionen med att uppdraga åt tekniska servicenämnden att utreda parkeringssituation vid och runt Söderslättshallen, samt att återkomma till kommunfullmäktige i september 2019 med förslag och kostnad.

### Yttrande

Utöver tekniska serviceförvaltningen har även Kultur- och fritidsförvaltningen tagit del av motionen. Kultur- och fritidsförvaltningen delar motionärens uppfattning om att den befintliga parkeringen oftast inte räcker till för den verksamhet som bedrivs i och runt Söderslättshallen. Kultur- och fritidsförvaltningen delar även uppfattningen att det föreligger ett större renoveringsbehov vilket ska ha påtalats för serviceförvaltningen under ett antal år.



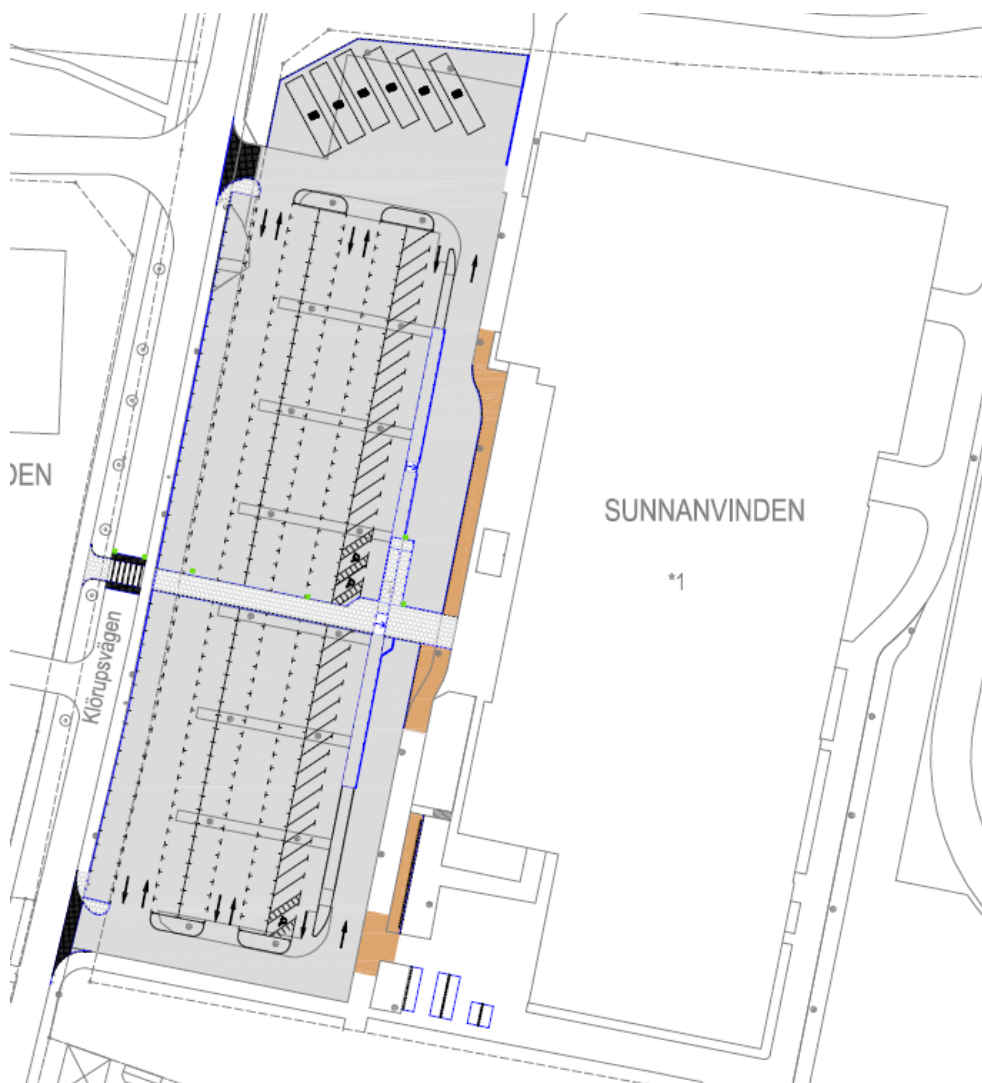
Figur 1: Söderslättshallensparkering



*Figur 2: Söderslättsshallen med anslutande parkering.*

I dagsläget finns det 207 parkeringsplatser och plats för tre-fyra bussar på den cirka 9000 m<sup>2</sup> stora parkeringsytan (se figur 2). 2012 togs det fram ett förslag som maximerar antalet platser på befintlig parkeringsyta vilket skulle generera 240 bilplatser och sex bussplatser (se figur 3). En upprustning enligt förslaget innebär bland annat att belysning och laddplatserna (parkering för elbilar) måste flyttas, vilket skulle öka kostnaderna. Enligt siffror från 2012 skulle enbart kostnaden för ny belysning (exkluderat grävning och återställning av mark) uppgå till 179 000kr ex moms.

I förslaget är inte gräsytan norr om ishallen inkluderad. Delar av gräsytan är planlagd som parkmark och således kan inte parkering anläggas på hela gräsytan. Ett anläggande av parkering på berörd gräsyta skulle även medföra att bilister skulle komma i konflikt med gående och cyklister som anländer norrifrån, med konsekvensen att trafiksäkerheten försämrats. Att hårdgöra ytterligare grönytor kommer även få negativ inverkan på dagvattenhanteringen. Med hänseende till att belägningsgraden är väldigt låg under betydande delar av dagen är det inte heller möjligt att motivera mer parkering utifrån perspektivet effektiv markanvändning.



Figur 3: Förändringsförslag från 2012.

För att Trelleborgs kommun ska uppnå ett klimatneutralt och kapacitetseffektivt transportsystem samt för att trafiksäkerheten ska förbättras och trafikens negativa inverkan på stadslivet ska minska måste Trelleborgs kommuns trafik- och parkeringsplanering ske målstyrt snarare än prognosstyrt. Från 1960-talet har planering och investeringar i transportsystemet generellt sett grundats på förhållningssättet att efterfrågan från biltrafiken ska förutspås och mötas (VTI 2013). För att möjliggöra en attraktiv och effektiv stadsutveckling måste detta förhållningssätt brytas.

Med hänseende till att varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats genererar bland annat antalet platser och lokaliseringen av platserna i förhållande till målpunkten en betydande påverkan för hur hela transportsystemet fungerar (VTI 2013). Att anlägga ytterligare parkeringsplatser för bil vid Söderslätthallen kan möjligen kortsiktigt lösa dagens efterfrågan på parkering. En utökad tillgång till parkeringsplatser medför dock att bilen kommer upplevas som ett än attraktivare färdmedelsval och andra färdmedel som aningen mindre attraktiva till Söderslätthallen. På kort sikt innebär det att något fler väljer bilen som färdmedel

(Goodwin,1996; Hymel et. al.2010). Ur ett längre perspektiv medför det en ytterligare ökad efterfråga på parkeringsplatser och en önskan att mer mark tas i anspråk för parkering. Således påverkar dagens förda parkeringspolitik stor roll för framtidens omfattning av trafikmängder, bränsleförbrukning och trafiksäkerhetsarbete.

Enligt Region Skånes senaste resvaneundersökning har andelen bilresor i Trelleborgs kommun ökat från 2013 till 2018 (se Region Skåne 2013 och Region Skåne 2018). För att Trelleborgs kommun ska undvika framtida problem med kapacitetsbrist i trafiksystemet avråder gatuavdelningen den här typen av utökningar av parkeringsplatser. Tekniska serviceförvaltningen är alltså av uppfattningen att Söderslättshallen inte bör göra anspråk på mer mark till parkering för bilar. Ytans skick är dock undermålig och i enlighet med Kultur- och fritidsförvaltningen delar tekniska serviceförvaltningen uppfattningen att Söderslättshallens parkering är i behov av en upprustning. Upprustningen bör bestå av nyasfaltering, linjemålning, ny skyltning, ny belysning och förbättrade möjligheter att angöra Söderslättshallen med buss. Likaså finns ett behov att förbättra cykelparkeringen vid Söderslättshallen samt utveckla gång- och cykelvägarna som ansluter till Söderslättshallen. Detta för att göra det attraktivare att gå eller cykla till Söderslättshallen för dom som har möjlighet till detta.

Eftersom parkeringen även framgent kommer vara överbelagd vid större event kan evenemangsansvariga använda sig av Mobility Management-åtgärder. Exempelvis kan information angående parkeringssituationen spridas i media och på sociala medier och besökare kan rekommenderas att välja kollektivtrafik, gång eller cykel i första hand om möjligheten finns. Detta för att få så många som möjligt att välja andra färdmedel än bil. Därmed kan också dagens parkeringsplatser bättre täcka efterfrågan från besökare som verkligen måste färdas med bil. Likaså kan det motverka följdverkan att en del fordon parkeras i anslutande bostadsområden.

Tekniska förvaltningen är medveten om att vid större evenemang kommer en hel del av Söderslättshallens besökare från destinationer det inte är möjligt att gå, cykla eller åka kollektivt från. För att skapa bättre tillgänglighet till parkeringsplatserna för besökare som verkligen behöver köra bil kan ett alternativ även vara att införa parkeringsavgifter på parkeringen. På så vis går det skapa en balans mellan utbudet av parkeringsplatser och efterfrågan på dessa. Avgiften blir också ett incitament till att gå, cykla eller åka kollektivt till Söderslättshallen istället för att ta bilen. Med avgift på parkeringen kommer även med stor sannolikhet bilarna som använder parkeringen som boendeparkering försvinna, vilket ökar tillgängligheten till parkeringsplatser ytterligare för besökare som måste ta bilen.

Att det skulle råda ”*parkeringskaos*” i närliggande område i samband med evenemang på Söderslättshallen är inte något som tidigare kommit gatuavdelningen tillkänna. Att det parkeras fordon i närliggande områden i samband med större evenemang får också ses som naturligt och som en effektiv markanvändning, snarare är som en motivering till att utöka parkeringsplatsen. Så länge trafikanterna följer gällande regler för parkering i enlighet med trafikförordningen bör uppställning av fordon på gatumark i närliggande områden inte vara ett stort problem. Trafikanten har alltid ett ansvar att den ställer ifrån sig

sitt fordon i enlighet med rådande lagar och förordningar så att trafiksäkerhet och framkomlighet inte påverkas negativt.

## Avslutning

Tekniska förvaltningen föreslår alltså att antalet parkeringsplatser inte utökas, men att ytan rustas upp. Eftersom ytan är i väldigt dåligt skick krävs mest troligt även en hel del förstärkningsarbete på bärlager vilket kommer driva upp kostnaden. En upprustning av Söderslätthallens befintliga parkeringsyta uppskattas grovt till 4,7 miljoner kronor.

## REFERENSER

Carl J. Hamilton, Helena Braun Thörn. 2013. Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik. 2013 Centrum för Transportstudier. Stockholm

Goodwin, V.P.B., 1996. Empirical evidence on induced traffic. Transportation, 23(1), pp. 35-54

Hymel, K.M., Small, K.A & Dender, K.V. 2010. Induced demand and rebound effects in road transport. Transportation Research Part B: Methodological, 44(10), pp 1220 – 1241.

Region Skåne. 2013. Resvaneundersökning i Skåne 2013.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/resvanor2013skane.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvanor2013skane.pdf)

Region Skåne. 2018. Så reser vi i Skåne, Resvaneundersökning 2018.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/resvaneundersokning\\_2018.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf)