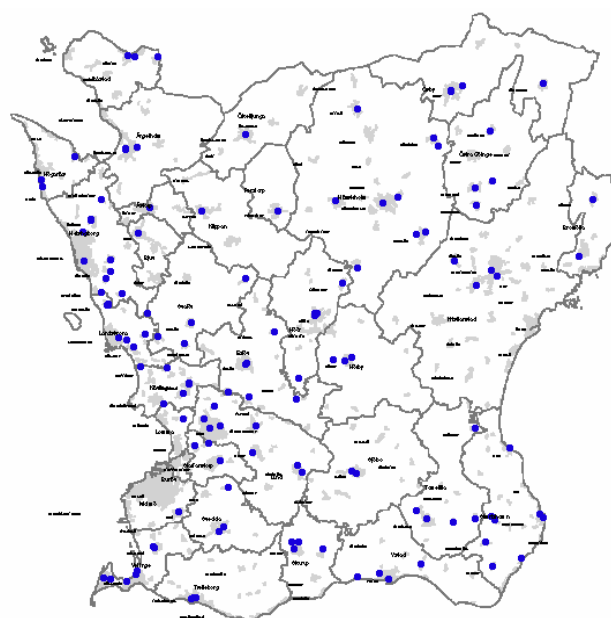


Pendlar- och Samåkningsparkeringar i Skåne

– En inventering och analys



Andreas Nordin

Mikael Thylander

2005

Andreas Nordin
Mikael Thylander

Pendlar- och Samåkningsparkeringar i Skåne

En inventering och analys

2005

Ämnesord:

Pendlarparkering, pendling, samåkning, färdstättval, uppsamlingsområde

Referat:

Pendlingen har ökat de senaste åren. Vi reser längre och oftare. Ökningen av biltrafik leder till problem med köer och negativ miljöpåverkan. Om vi underlättar för folk att kunna åka kollektivt eller samåka kan vi minska dessa problem. Kollektiva transporter kan förflytta ett stort antal människor på liten trafikareal. De är dessutom miljövänliga och kostnadseffektiva om de utnyttjas rätt. Parkeringspendling (p-pendling) har stor potential då den kombinerar bilens rörelsefrihet med kollektivtrafikens miljövänlighet och kostnadseffektivitet. Genom en inventering av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar granskades parkeringarna i syfte att öka användningen och förbättra utformningen.

Citeringsanvisning

Andreas Nordin och Mikael Thylander, Pendlar- och Samåkningsparkeringar i Skåne – En inventering och analys. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2005. Thesis. 135

Förord

Denna studie är ett examensarbete från Institutionen för Teknik och Samhälle vid Lunds Tekniska Högskola i ett nära samarbete med Skånetrafiken och Vägverket. Utan Skånetrafikens och Vägverkets materiella och finansiella stöd skulle det inte ha varit möjligt för oss att genomföra studien. Till alla personer, som varit oss till hjälp när vi skrivit vår rapport vill vi rikta vårt varma tack. Särskilt vill vi tacka Andreas Ekberg på Skånetrafiken och vår handledare Stina Johansson på Institutionen för Teknik och Samhälle för deras stöd och engagemang. Kerstin Åklundh på Vägverket har lånat ut bil, som vi inte skulle ha klarat oss utan och vi tackar henne för denna värdefulla hjälp.

Dessutom skulle vi vilja tacka Håkan Lockby på Lunds kommun för att han kom med den ursprungliga idén till vad som skulle komma att bli vårt examensarbete och Mats Amén på Skånetrafiken för att han förde den vidare till oss. Presentationen av uppsamlingsområdet för pendlar- och samåkningsparkeringarna hade inte varit möjlig utan all hjälp vi fått med bearbetningen av GIS materialet av Daniel Nilsson på Region Skåne. Vi vill också rikta vårt tack till Jan-Erik Biwall, som hjälpte oss att få fram p-pendlarnas adresser ur bilregistret.

Lund, juni 2005

Andreas Nordin
Mikael Thylander

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	i
Summary	v
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte	3
1.3 Lëshänvisningar.....	3
2 Metod	4
2.1 Vetenskapligt förhållningssätt.....	4
2.1.1 Positivismen och hermeneutik.....	4
2.1.2 Författarnas förhållningssätt.....	4
2.2 Metodologisk ansats.....	5
2.2.1 Slutsatser, induktion och deduktion.....	5
2.2.2 Kvantitativa metoder och kvalitativa metoder.....	5
2.2.3 Skillnad mellan Kvantitativa metoder och Kvalitativa metoder.....	6
2.2.4 Författarnas förhållningssätt.....	6
2.2.5 Datainsamling.....	6
2.2.6 Reliabilitet och validitet	7
2.3 Tillvägagångssätt och genomförande	8
2.3.1 Vetenskapligt metodval.....	9
2.3.2 Förstudie och problemställning	9
2.3.3 Pilotstudie	9
2.3.4 Litteraturstudie.....	9
2.3.5 Empirisk datainsamling.....	10
2.3.6 Inventeringen av parkeringarna	10
2.3.7 Enkätundersökning.....	11
2.3.8 Uppsamlingsområdet.....	12
2.3.9 Intervjuer	12
2.3.10 Bearbetning och analys av insamlat material	13
2.3.11 Slutsatser och diskussion.....	13
2.4 Avgränsningar och metodkritik av studien	13
2.4.1 Kritik av källor och metoder.....	14
2.4.2 Kritik av empiriskt material och analysen.....	14
3 Generellt om pendlar- och samåkningsparkeringar	16
3.1 Planering och utformning av pendlarparkeringar	17
3.1.1 Placering	17
3.1.2 Storleken.....	18
3.1.3 Anslutning till kollektivtrafik	19
3.1.4 Parkeringens utformning	19
3.2 Samåkningsparkeringar.....	21
4 Parkeringen	23
4.1 Skåne.....	23
4.2 Urvalet.....	24
4.3 Indelningen av pendlar- och samåkningsparkeringarna.....	25
4.3.1 Antal parkeringar och platsantal uppdelat per kommun	27
4.3.2 Storlek efter platsantal.....	28
4.3.3 Parkeringstyper	29
4.3.4 Utnyttjandegrad.....	32

4.3.5 Avstånd till hållplats	33
4.3.6 Skyltning.....	33
4.3.7 Belysning	33
4.3.8 Insynen på parkeringen	33
4.3.9 Övrig statistik från inventeringsprotokollet.....	34
4.3.10 Fakta som saknades vid inventeringen.....	34
5 Pendlaren	35
5.1 Jämförelse Köpenhamnsområdet – Skåne	36
5.2 Faktorer som påverkar resande.....	36
5.3 Ålder och kön	37
5.3.1 Åldersfördelningen.....	37
5.3.2 P-pendling i ett genusperspektiv.....	38
5.4 Syftet med resan	40
5.5 Hur ofta används p-platsen.....	41
5.5.1 Användningsfrekvens.....	41
5.5.2 Användningstid.....	41
6 Resan.....	42
6.1 Resvägen	42
6.2 Färdsättsval.....	42
6.3 Pendlingsavstånd	43
6.4 Pendlingsparkering i Danmark	45
7 Färdsätt (Bil/Buss/Tåg).....	47
7.1 Möjlighet till kollektivtrafikpendling	47
7.2 Byten om enbart kollektivtrafik används	47
7.3 Parkeringsmöjlighet	47
7.4 Restiden jämförelse.....	49
7.4.1 Jämförelse mellan samåkare och övriga p-pendlare	49
7.4.2 Jämförelse pendlare och p-pendlare.....	49
8 P-pendling.....	51
8.1 Attityd och inställning till p-pendling.....	51
8.2 Inbrott.....	54
8.3 Användning och synpunkter.....	56
8.3.1 Betydelsen av pendlarparkeringarna	56
8.3.2 Parkeringarnas utnyttjandegrad	56
8.3.3 P-pendlarnas omdömen om parkeringarna	57
8.3.4 Belysning	58
8.3.5 P-pendlarnas målpunkter.....	59
9 Uppsamlingsområde.....	61
9.1 Uppsamlingsområdet för de utvalda parkeringarna.....	62
9.2 Uppsamlingsområdet för Tågparkeringarna.....	63
9.3 Uppsamlingsområdet för Bussparkeringarna	64
9.4 Uppsamlingsområdet för samåkningsparkeringarna	66
9.5 Uppsamlingsområde för kända tåg- och busstråk.....	66
10 Slutsats	70
10.1 Slutsatser ur litteraturstudien.....	70
10.2 Anledning till att man p-pendlar.....	70
10.3 Råd och utveckling av pendlarparkeringar.....	72
10.4 Diskussion	73
10.4.1 Åtgärder som påverkar val av färdmedel	74

10.5 Fortsatt arbete	75
10.5.1 Trafikinfo.dk hemsida	76
10.5.2 SL hemsida: www.sl.se/parkera	77
10.5.3 Vägverkets samåkningskarta	78
11 Referenser	80
11.1 Litteratur.....	80
11.2 Internet	81
11.2.1 P-pendlings sidor.....	81
11.3 Muntliga källor	82
12 Bilagor.....	83
12.1 Bilaga 1 Enkäten.....	84
12.2 Bilaga 2 Brevet	85
12.3 Bilaga 3 Inventeringsprotokollet	86
12.4 Bilaga 4 Urvalet.....	90

Sammanfattning

Pendlingen har ökat de senaste åren. Vi reser längre och oftare. Ökningen av biltrafik leder till problem med köer och negativ miljöpåverkan. Om vi underlättar för folk att kunna åka kollektivt eller samåka kan vi minska dessa problem. Kollektiva transporter kan förflytta ett stort antal människor på liten trafikareal. De är dessutom miljövänliga och kostnadseffektiva om de utnyttjas rätt.

Många tror dock att de inte har ett bra alternativ till bilen då den ofta uppfattas som snabb och billig av bilägarna. Bilen har fördelar som komfort, status och ger känsla av kontroll.

Parkeringspendling (p-pendling) har stor potential då den kombinerar bilens rörelsefrihet med kollektivtrafikens miljövänlighet och kostnadseffektivitet.

Syftet med examensarbetet var att undersöka hur pendlar- och samåkningsparkeringar används och hur man genom förbättrad utformning och lokalisering kan öka användningen av parkeringarna. Detta genomfördes i olika etapper. Först gjordes en litteraturstudie, sedan inventerades alla Skånes parkeringar på plats. Alla p-pendlare som stod på parkeringarna vid inventeringen deltog i en undersökning där vi skickade ut en enkät till dem med frågor angående p-pendling och parkeringen. Svarsfrekvensen från enkäten blev 33,3 %. Med hjälp av inventeringsprotokoll och enkätsvar sammanställdes data om Skånes pendlingsparkeringar och p-pendlare. Ur denna sammanställning formulerades sedan slutsatserna av vår studie och idéer till fortsatt arbete.

För att undersöka hur pendlar- och samåkningsparkeringarna används genomförde vi en inventering av ca 150 olika parkeringsplatser runt om i Skåne. Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar har generellt sett en hög utnyttjandegrad med 43 % av parkeringarna med en utnyttjandegrad över 50 %. Utnyttjandegraden varierade beroende på om parkeringen låg i anslutning till en tågstation, busshållplats eller var en samåkningsparkering. Högst utnyttjandegrad hade de pendlarparkeringar som låg i anslutning till en tågstation följt av de pendlarparkeringar som låg i anslutning till en busshållplats. Utnyttjandegraden på de parkeringar som endast används av samåkare var betydligt lägre.

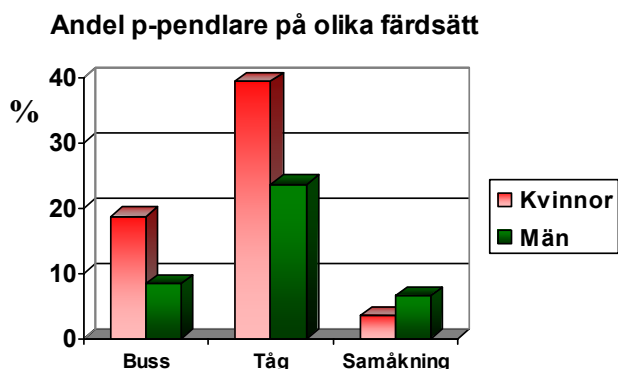
Det är framförallt i Skånes norra kommuner utmed västkust banan och södra stambanan som de flesta pendlar- och samåkningsparkeringar finns. Hässleholms kommun följt av Helsingborgs kommun har flest pendlarparkeringar i Skåne.

De skånska pendlarparkeringarna ligger oftast i anslutning till en tågstation. Hela 40 % av de inventerade parkeringarna låg i anslutning till en tågstation följt av parkeringar som låg i anslutning till en busstation och samåkningsparkeringarna.

Platsantalet på de skånska pendlar- och samåkningsparkeringarna är inte speciellt stort och de flesta parkeringarna har mellan 10-24 parkeringsplatser. Parkeringar med högst 49 platser utgjorde 84 % av det totala antalet av de inventerade parkeringarna. Endast ett fåtal av de inventerade parkeringarna hade över 50 parkeringsplatser.

För att på ett tydligare sätt presentera det inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna valde vi ut ett antal parkeringar för närmare granskning. Parkeringarna valdes så att de skulle vara representativa för hur pendlar- och samåkningsparkeringar generellt ser ut samt för att sammanfatta inventeringen.

Totalt svarade 826 personer på enkäten om pendlarparkering. Av dessa var 60 % kvinnor och 40 % män. Jämförelsen mellan kvinnor och män angående vilka färdmedel de använder visar tydligt hur män reser mer med bil än vad kvinnor gör medan kvinnor i sin tur utnyttjar kollektivtrafiken bättre än män. Kvinnor kombinerar i större utsträckning sina arbetsresor med olika ärenden än män.



Tabellen visar hur fördelningen på olika färdmedel är från pendlingsparkeringen uppdelat på män och kvinnor. Det är tydligt att kvinnor dominerar både inom användandet av tåg och av buss medan män dominerar inom samåkning.

Kombinationen av kvinnors positiva syn på kollektivtrafik och faktumet att kvinnor gärna kombinerar ärenden med arbetsresor gör p-pendling mycket intressant eftersom

man genom att p-pendla har tillgång till bil och kan uträtta ärenden både på väg till och från målpunkten samtidigt som man kan utnyttja den ekonomiskt fördelaktiga kollektivtrafiken på den längsta delen av sträckan.

Av p-pendlarna använder 65 % parkeringen i stort sett varje dag, 19 % några dagar i veckan och 16 % mer sällan. P-pendling verkar passa bäst för de som pendlar regelbundet vilket stämmer överens med att det vanligaste ärendet är arbete (79 %) följt av studier (12 %).

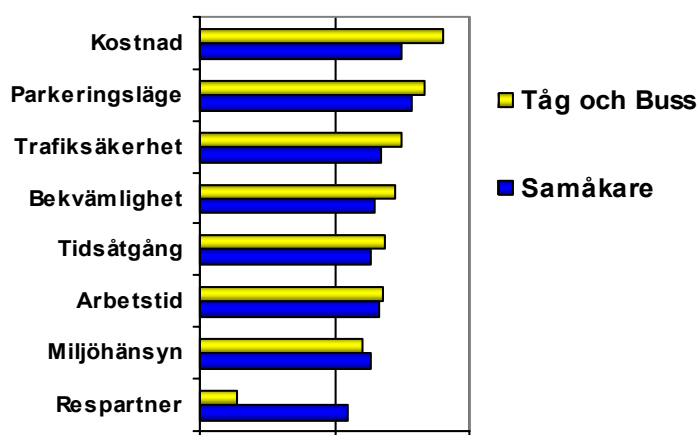
Den genomsnittliga skånska p-pendlaren är en 44-årig kvinna som bor 51 km från sin målpunkt, vilken är hennes arbete. Resan till målpunkten tar ca 53 minuter. Resan kan delas upp i tre reselement. Från hemmet till bytespunkten där kollektivt resande eller samåkning tar vid, huvudresan med tåget, bussen eller samåkningsbilen och slutligen från avstigningsplatsen till målpunkten som oftast sker till fots. Den första biten till bytespunkten vilken p-pendlaren kör med bil är i genomsnitt 9 km. Huvudresan är i genomsnitt ca 41 km. Från avstigningsplatsen till målpunkten är det i genomsnitt 786 m.

Generellt sett är det kortare avstånd och bättre täckning med kollektivtrafik i Skåne än i övriga Sverige. Detta gör att det finns alternativa färdmedel att ta sig till tåg- och busstation och därför tar man inte bilen lika ofta i Skåne som man gör i övriga Sverige.

I Sverige är den vanligaste anledningen till att p-pendla de ekonomiska fördelarna. Man slipper kostnaden för bilparkering i staden och förbrukar bara en liten mängd bensin. I motsvarande undersökning i Danmark kom man fram till att den vanligaste anledningen till att p-pendla var att parkeringsförhållanden var dåliga i stadskärnan.

Förvånansvärt många p-pendlare har haft inbrott i sin bil. Drygt 14 % av dem som svarade på enkäten har haft inbrott i bilen när den stått på en pendlarparkering. Detta gör att man bör tänka igenom om det kanske skulle vara värt att sätta upp övervakningskameror på drabbade parkeringar.

Faktorer som påverkar p-pendling



Enligt p-pendlarnas bedömning har kostnaden bedömts som den viktigaste faktorn som påverkar p-pendlingen. Sedan kommer parkeringens läge vilket samåkarna menar är den viktigaste faktorn följt av trafiksäkerhet, bekvämlighet, tidsåtgång, lämplig arbetstid, miljöhänsyn och slutligen lämplig respartner. Att ha en lämplig respartner bedöms som helt oviktigt av p-pendlarna som använder sig av tåg och buss medan respartners är viktiga för

samåkaren. Även i andra rapporter vi har tagit del av menar p-pendlarna att kostnaden är den viktigaste faktorn för att p-pendla.

Slutsatser

För att sammanfatta de viktigaste anledningarna till att man p-pendlar kan man säga att den viktigaste anledningen är att p-pendling är ekonomisk fördelaktigt. Bilister som vill minska sina pendlingskostnader ges en värdefull service genom pendlingsparkeringarna.

Parkeringens placering är också viktig då parkeringar som ligger avsides och som man måste gå några hundra meter till har lägre användningsfrekvens.

Synen på kollektivtrafik är viktig då många inte anser de har ett realistiskt alternativ till bilen på grund av upplevda problem med kollektivtrafiken.

Många p-pendlare har som nämnts tidigare haft inbrott och detta gör säkerheten till en viktig fråga. Genom att kapa vegetation och förbättra belysning kan man ofta höja säkerhets- och trygghetskänslan.

De flesta p-pendlarna har lång färdväg till sin målpunkt och det gör att restidskvoten måste vara god för att kunna konkurrera med bilen. I vår undersökning var restidskvoten 1,41 för p-pendlarna och den bör enligt TRAST ligga under 2,0 för att vara ett bra.

Parkeringar som ligger vid tågstationer har högre utnyttjandegrad än övriga pendlar- och samåkningsparkeringar. Tågpendling är mer attraktivt för p-pendlarna än busspendling.

P-pendling kan vara det billigaste sättet att ta sig till sin målpunkt. Detta beror på att p-pendling är subventionerat. Kostnaden av att anlägga och driva pendlingsparkeringar är ansevärd och betalas inte av användarna då parkeringarna oftast är avgiftsfria.

Det gör stor skillnad om det finns gott om platser vid målpunkten och huruvida de är avgiftsbelagda. Om det inte finns någon parkeringsplats vid målpunkten väljer de flesta att åka kollektivt.

För att p-pendling ska spela en ännu större roll i framtiden tror vi att man måste uppnå mätbar reduktion i biltrafikmängd eller miljöpåverkan.

Råd för utveckling av p-pendling

Anlägg bara handikapparkering där det bevisligen finns ett behov. Under inventeringen kunde vi konstatera att handikapparkeringarna inte användes. Det finns ett behov av att göra en utredning som behandlar hur många handikappade pendlare som p-pendlar.

Vid ett vägbygge eller vid en ombyggnad eller nybyggnad av ett stationsområde bör man redan på planeringsstadiet undersöka om det finns ett behov av en pendlar- eller samåkningsparkering.

Samordna marknadsföring av pendlarparkering mellan in- och utpendlar kommuner. Om kommuner med hög inpendling och kommuner med hög utpendling samordnar sin marknadsföring angående möjlig p-pendling så blir det lättare att nå rätt kundkrets.

Ta inte betalt av p-pendlarna. Det är viktigt att se till att framförallt de pendlar- och samåkningsparkeringar som är centralt belägna verkligen kan användas av p-pendlarna. På 3 av de 4 avgiftsbelagda parkeringarna vi inventerade var antingen utnyttjandegraden lägre än förväntat eller uppsamlingsområdet mindre eller förskjutet. Vi tycker att det i själva definitionen av begreppet pendlar- eller samåkningsparkering ska ingå att det är avgiftsfritt på att använda parkeringen.

Skylta enhetligt och skapa ett koncept likt ”Park and Ride”. Skyltningen till pendlingsparkeringarna är generellt dålig. Vi tror att en enhetlig skyltning till alla pendlar- och samåkningsparkeringarna inte bara hade underlättat för p-pendlaren utan även bidragit till att marknadsföra parkeringarna. I Danmark, Tyskland och USA använder man ett koncept som kallas ”Park and Ride” för marknadsföring. Vi tror att det behövs ett liknande i Sverige för att göra p-pendling lättare att marknadsföra.

Det finns flera sätt att marknadsföra p-pendling och här presenterar vi några av dem:

- Hemsida som uppdateras och visar info om var det finns pendlingsparkeringar och vart man kan åka från dessa parkeringar med länkar från kommun hemsidor
- Marknadsföring som belyser de ekonomiska fördelarna
- Marknadsföring i samband med relaterade ”happenings” typ vägbyggen
- Reklam vid fulla parkeringar för parkeringar med lediga platser
- I radio skulle man kunna informera om pendlingsparkeringar som kan avlasta trafikinätet
- Informera företag om möjligheterna med samåkning och hjälpa till att ordna bilpooler
- Information till nyinflyttade och nyanställda om pendlarparkeringarna i närområdet

Om man ser till fortsatt arbete så behövs en beräkning av den samhällsekonomiska nyttan av pendlingsparkeringar göras då vi tror att en sådan beräkning skulle visa på en samhällsekonomisk vinst.

Med hjälp av våran studie skulle vi gärna se att en hemsida lades upp som visade möjliga pendlarparkeringar i Skåne. För att detta skulle kunna göras bra kan man ta erfarenheter av redan existerande hemsidor.

Summary

Commuting has increased in the last couple of years. We travel further and more frequently. The increase in traffic leads to congestion and a negative impact on the environment. If we make it easier for people to go by public transport or carpooling, we can lessen these problems. Public transports can move a great number of people in a small traffic space. Public transport is also environmental friendly and cost effective when used right.

Many car users believe there is no good alternative to the car as they consider the car cheap and fast. The car has the advantages of comfort, status and gives a feeling of control.

Park & Ride has a great potential as it combines the freedom of the car with the environmental friendly and cost effective public transport.

The purpose of the thesis is to examine how Park & Ride facilities are used, and how we can increase the use by improved design and better localization. We did this in different stages. First we studied literature, and then we visited all Park & Ride lots in Skåne and made an inventory. The commuters who had their cars in the car parks where asked to fill out a questionnaire regarding Park & Ride that we sent them by mail. 33,3 % answered the questionnaire. From the inventory and questionnaire we compiled the data that was analyzed and made into conclusions and ideas for continued work.

To investigate how Park & Ride facilities are used in Skåne we carried out an inventory of approximately 150 different Park & Ride lots. The level of usage at the Park & Ride facilities of Skåne is generally speaking very high with 43 % of the lots with a level of usage above 50 %. The level of usage varied depending if the Park & Ride facilities were located next to a train station, bus stop or used for car pooling. The Park & Ride facilities that were located next to a train station had the highest level of usage followed by the Park & Ride facilities that were located next to a bus stop. The level of usage at the Park & Ride facilities used for car pooling was considerable lower.

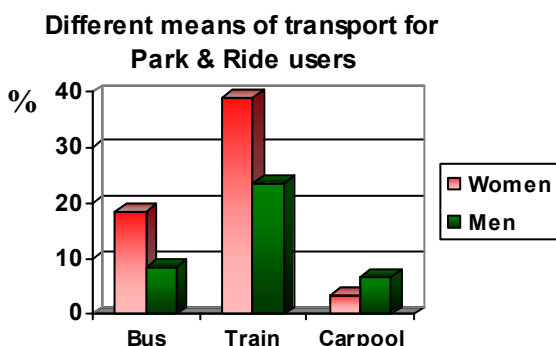
The majority of the Park & Ride facilities are located in Skånes northern municipalities along “västkustbanan” and “södra stambanan”. The greatest number of Park & Ride facilities is found in the municipality of Hässleholm followed by the municipality of Helsingborg.

The Park & Ride facilities in Skåne are in most cases located next to a train station. 40 % of the Park & Ride facilities that we made an inventory of were located next to a train station followed by the Park & Ride facilities that were located next to a bus stop and used for car pooling.

The number of parking places at the Park & Ride facilities is not very high and most of the Park & Ride facilities have between 10-24 parking places. The Park & Ride facilities with no more than 49 parking places constituted 84 % of the total number of Park & Ride facilities that we made an inventory of. Only a minority of the Park & Ride facilities that we made an inventory of had more than 50 parking places.

To present the Park & Ride facilities in an easier way we selected a number of parking places for a closer inspection. The parking places were chosen to represent how Park & Ride facilities generally are designed and so that they would summarize the inventory.

In total 826 persons answered the questionnaire, 60 % women and 40 % men. When comparing men and women on what types of transportation they use one can clearly see that men travel by car more often and women on the other hand use public transport better than men. Women combine their work related trips with other errands more often than men.



The diagram shows the percentage of users on the different means of transportation when using the Park & Ride concept. We make a difference between men and women when making this comparison. It is obvious that women are more frequent bus and train users, while men more often use carpooling than women.

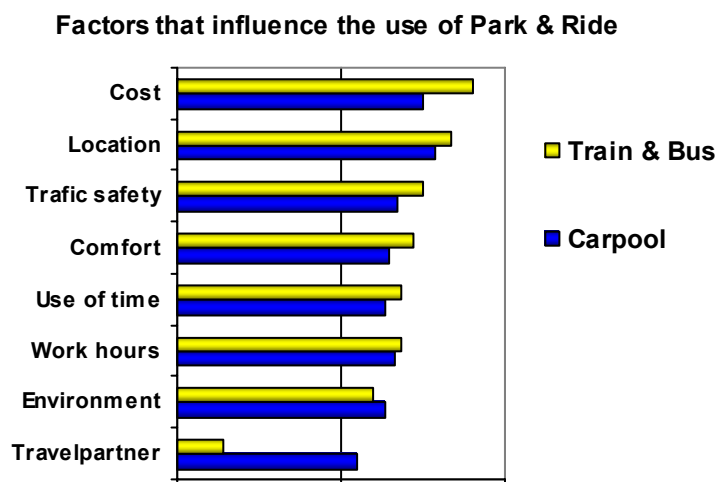
The fact that women like to combine errands with work related travel, combined with the positive attitude towards public transport that women have, makes Park & Ride very interesting because when you use Park & Ride you have access to your car both on the way to and from work. At the same time you can take advantage of the beneficial public transports on the longest part of the trip.

65 % of the Park & Ride users use their parking almost every day. 19 % use it a couple of days a week and 16 % less frequent. Park & Ride seems to suit the frequent users which is consistent with the number one errand being work (79 %) followed by studies (12 %).

The average Park & Ride user in Skåne is a 44 year old woman living 51 km from her work. The trip to work takes 53 minutes and can be divided into three main parts. From home to the car park with car is 9 km, the second part is the main trip with the public transport and is about 41 km, and the last part is from the spot where she leaves the public transport to the target point and that stretch is usually 786 m.

In general the distances are shorter and the public transport system is more available in Skåne than in the rest of Sweden. Because of this the car is not used as frequently in Skåne as in the rest of Sweden when going to the station.

The most common reason for using Park & Ride in Sweden is the economical benefit. You don't have to pay for parking in the city and only use a small amount of petrol. In a similar research in Denmark they found bad parking conditions in the centre of town to be the most common reason for using Park & Ride.



A lot of Park & Ride users have had car break-ins. More than 14 % of the answers that arrived where from people that had had their cars broken into. This fact makes it worth considering putting up surveillance cameras at some parking places.

According to the users, the cost is considered the most important factor influencing the use of Park

& Ride. Second is the location of the Park & Ride facilities which according to the carpool users is the most important factor. Then in descending order is traffic safety, comfort, use of time, suitable work hours, respect for the environment and finally suitable travel partner. To have a suitable travel partner is considered completely unimportant by the users of public transport while the carpool users find it important. In other reports the result with cost being the most important factor is the same.

Conclusions

As a summary to the most important reasons for people using Park & Ride you could say that Park & Ride is economically favourable. Car users who want to reduce their costs for commuting are given a valuable service through Park & Ride.

The location of the parking place is important since distant parking places, to which you have to walk a couple of hundred meters to, have a much lower amount of users.

The view of public transport is also very important since a lot of people think they don't have a realistic alternative to the car because of experienced problem with public transport.

Many Park & Ride users have as mentioned earlier had break-ins in their cars. This makes safety an important issue. By removing some vegetation and enhancing the illumination the feeling of safety can usually be improved.

Most Park & Ride users have a long way from their home to their target point, which makes the travel time quota important. In our research the average travel time quota was 1,41 for the Park & Ride users and according to TRAST it should be less than 2,0 to be good.

If you place a Park & Ride facility next to a train stations it has more users than other Park & Ride facilities. To commute by train is more attractive than to commute by bus according to the Park & Ride users.

Park & Ride can be the cheapest way to get where you are going. This is because of the subventions. The cost of making and managing Park & Ride facilities are substantial and that cost isn't carried by the users since most facilities are free of charge.

It makes a big difference if there are free places at the target point and if they are free of charge. When there are no parking places most people go by public transport.

We believe that if you want to make Park & Ride even more important in the future you must reach a measurable reduction in the amount of car traffic or environmental effects.

Advice for the development of Park & Ride

Parking for handicapped should only be planned if there is a real need. During our study we noticed that the available parking places for handicapped were not used. There is a need for a report concerning how many handicapped commuters that use Park & Ride.

When planning new roads or stations one should investigate as early as in the planning stage if there is a need for a Park & Ride facility.

Coordinate marketing of Park & Ride between municipalities that exchange commuters. If municipalities with a high amount of commuter travelling in and municipalities with a high amount of commuters travelling out coordinate their marketing regarding Park & Ride, it would be easier to reach the right clientele.

Don't charge the Park & Ride users. It is of importance that central Park & Ride facilities really are used by the Park & Ride users. In three out of the four Park & Ride facilities we visited that had a parking fee, the level of usage was lower than expected. We think that in the very definition of Park & Ride it should be included that the parking is free of charge.

The signs should be uniform and Sweden needs a concept similar to the English Park & Ride. In general the number of signs for Park & Ride is not sufficient. We believe that uniform signs for all Park & Ride facilities had not only made it easier for the users but also contributed to the marketing of Park & Ride.

There are numerous ways of marketing Park & Ride and here we introduce some of them:

- A homepage which is updated and displays information on where the Park & Ride facilities are and where you can go from these facilities
- Marketing focusing on the economical advantages
- Marketing in connection with related happenings such as new road construction
- Advertisement at full Park & Ride facilities showing other Park & Ride facilities with free spaces
- Information about Park & Ride facilities through radio
- Information to companies about the possibilities with car pools and help arranging car pools
- Information to new employed and new residents about Park & Ride facilities in the neighbourhood

There is a need for a calculation that shows the social and economic benefit of Park & Ride since we believe such a calculation would show a positive result.

With the help of our work we would like a homepage to be constructed, showing all possible Park & Ride facilities in Skåne. To be able to make this homepage in a satisfying manner already existing homepages should be used for reference.

1 Inledning

I detta kapitel förklarar vi bakgrunden till studien och dess syfte.

1.1 Bakgrund

Under efterkrigstiden har välbefindandet ökat i Sverige och resandet har i takt med det vuxit kraftigt. Bilismens inträde är den enskilt viktigaste faktorn som har påverkat vårt resande under de senaste 50 åren. Den snart 150-åriga järnvägen är dock fortfarande ett mycket konkurrenskraftigt transportsystem. Allt bättre kommunikationer gör att vi kan resa längre och längre sträckor på kortare tid. Priset för pendlingen t.ex. till arbetet blir att vi får göra större uppoffringar i restid för att kunna kombinera attraktivt boende med större utbud av arbeten och en allt större grupp lägger mycket tid på resor mellan hem och arbete.

Att pendla innebär att färdas fram och åter (mellan bostadsort och arbetsplats) (Svenska Akademiens Ordbok, www.saol.nu). I vår definition tar vi även med de andra målpunkterna fritid och studier. För i stort sett alla kommuner i Sverige har pendlingen ökat under en längre period. Ungefär 29 % eller 1,2 miljoner av den arbetande delen av befolkningen pendlade över en kommungräns år 2000. Man kan se tydliga samband mellan goda kommunikationer och pendling samt mellan en bra arbetsmarknad och pendling. I kommuner som har en bra arbetsmarknad har inpendlingen ofta ökat kraftigt (Svenska Kommunförbundet, 2003).

Det finns många viktiga konsekvenser av förbättrade pendlingsmöjligheter:

- Människor får fler alternativ när det gäller val av boende och arbete
- Utbudet av arbetskraft kan lättare möta efterfrågan
- Sårbarheten vid omstrukturering på lokal nivå minskar
- Ökat utbyte av idéer, kunskap och erfarenheter mellan aktörer på arbetsmarknaden

(Svenska Kommunförbundet, 2003)

Den ständiga ökningen av biltrafik och dess påverkan på miljön har lett till ett ökat intresse att hitta acceptabla lösningar för att minska biltrafiken. Detta leder oss in på olika sätt att minska trycket från biltrafiken genom att få folk att välja alternativa färdmedel. Då är pendlarparkering ett alternativ.

Vad innebär då pendlar- och samåkningsparkering?

När en bilburen pendlare byter från ett individuellt till ett kollektivt färdmedel använder pendlaren sig av en pendlar- eller samåkningsparkering. Övergången mellan det individuella och kollektiva färdmedlet kan ske på många olika sätt, man kan dels byta från bil till buss eller tåg dels byta mellan bilar för att samåka. För att kunna byta måste den bilburne pendlaren kunna ställa ifrån sig sin bil och använda sig då av en pendlar- eller samåkningsparkering.

Pendlingen ökar ständigt i omfattning både avseende på reslängd och antal resor. Detta gör att det finns bra förutsättningar också för ökad pendlarparkering. Ökad pendling innebär ökad energiförbrukning, ökade emissioner, ökat buller, ökad trängsel, ökade olycksrisker och större tidsåtgång. Ingrepp i den fysiska miljön i form av barriäreffekter och köbildning är andra effekter av denna utveckling. Detta har lett till ett ökat intresse bland politiker och allmänheten att hitta acceptabla metoder för att minska biltrafiken i centrala områden i städer.

Mer utbrett utnyttjande av pendlarparkering kan däremot göra att dessa nackdelar minskar. Färre antal bilar och minskat trafikarbete innebär mindre miljöpåverkan och mindre trängsel,

dessutom sitter kollektivresenärer inte låsta bakom ratten och kan därför använda sin tid bättre.

Bilens fördel är att den kan ta sig hela vägen fram till målet och stanna på vägen vid inköpscentrum och för andra ärenden utan att restiden förlängs drastiskt. Fördelen med kollektiva transporter är att de kan förflytta ett stort antal människor bekvämt in till centrum och arbetsplats etc. på en liten trafikareal. Om de utnyttjas rätt är dessutom kollektiva transporter mindre energikrävande, luftförorenande och ger inte upphov till trängsel som bilar. Pendlingsparkering, eller p-pendling som vi kommer att kalla det härnäst, kombinerar bilens frihet med kollektivtrafikens kostnadseffektivitet och miljövänlighet.

Ett problem med att byta mellan bil och annat färdmedel är att många inte tror de har ett realistiskt alternativ till bilen. Ett annat problem är att bilresor uppfattas som billiga för dem som redan har en bil. Många tror därför att bilen är ett ekonomiskt jämställt alternativ till kollektivtrafik. Bilen har fördelar som hög komfort och flexibilitet. Den tillfredställer även andra behov såsom status, prestige och känsla av kontroll.

Frågan är om, och i så fall hur, antalet p-pendlare kan ökas som ett led i strävan efter ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsamhälle. Kombinationen av bilarnas flexibilitet och kollektivtrafikens kapacitet och miljövänlighet kan göra att det samlade transportsystemets effektivitet förbättras till fördel för både den enskilde resenären och samhället som helhet och det är detta som är tanken bakom pendlarparkeringarna.

P-pendling ger ett alternativ till bilpendling och kollektivtrafik hela resan och har potential. Bilanvändandet reduceras för dem som bor i områden som inte har tillgång till ett bra kollektivtrafiknät genom att ge ett alternativ till att ta sig till samåkningsparkeringen och buss- eller tågstationen.

P-pendling kan även öka användningsgraden på redan befintlig kollektivtrafik. Detta i sin tur tillåter ett större antal resor in till städerna trots samma antal fordon och samma utnyttjande av vägyta. Trafikstockningar i städerna kan minska genom att öka utnyttjandegraden hos fordonen men hålla antalet resor konstant.

Färre bilar i städerna ger färre parkeringar och värdefull central mark kan användas till annat. Bilpendlarna och deras bilar slipper ansträngningen av bilköer och lokalisering av parkeringsplatser.

Genom att minska den uppfattade kostnaden av att åka in till stadskärnan via erbjudanden om pendlingsparkering billigare än vad det kostar att köra själv, tror vi att detta i sin tur kan generera fler resor in till städerna.

P-pendling har klara miljömässiga fördelar gentemot bilpendling som kan användas för att uppnå miljömål angående mindre utsläpp från bilanvändning eller minskad trafiknivå i städerna.

Eftersom utnyttjandet av parkeringar för samåkning och byte till tåg och buss har ökat kraftigt de senaste decennierna har parkeringar byggts ut i strategiska punkter. I vissa fall har utnyttjandet blivit mycket högt, medan satsningarna i andra fall inte slagit lika väl ut. Kunskapen om hur parkeringarna används och varför utnyttjandet varierar mellan olika

platser med likartad potential vet vi i nuläget inte mycket om. Det ligger i samhällets intresse att stimulera dessa kombinerade resor och därför behöver vi större kunskap inom området.

Detta examensarbete var från början en studie tänkt att utföras av en projektanställd på Skånetrafiken. Det blev i stället så att vi genomförde studien för Skånetrafiken med hjälp av LTH sakkunniga och Vägverket som bidrog med bil.

Arbetet med att studera och inventera Skånes pendlarparkeringar har vi delat upp i olika faser:

- Insamling av erfarenheter av pendlingsparkering från andra områden i Sverige och från utlandet
- På plats studera förhållandet hos de skånska pendlarparkeringarna genom att besöka dem med hjälp av tåg eller bil
- Skicka ut enkäter till användarna av pendlarparkeringarna för att ta reda på vad de anser om denna form av pendling och parkeringarna
- Sammanställa materialet från de tidigare faserna och på så sätt få en övergripande bild av potential och användning av parkeringarna
- Formulera strategi för fortsatt arbete

1.2 Syfte

Syftet med examensarbetet är att undersöka hur pendlar- och samåkningsparkeringarna används och hur man kan förbättra utformning och lokalisering samt öka användningen av parkeringarna.

1.3 Lëshänvisningar

För den som är intresserad av området och skulle vilja läsa vidare rekommenderar vi Anna-Lena Lindström Olssons licentiat avhandling *"Factors that influence choice of travel mode in major urban areas – The attractiveness of Park & Ride"*. I Danmark har det gjorts studier på området och en bra startpunkt för att hitta intressant litteratur är HURs hemsida (www.hur.dk). När det gäller samåkning så finns det svenska studier gjorda av bland annat Vägverket och Trivektor. Se även referenslistan för mer relaterad litteratur.

2 Metod

Detta kapitel beskriver hur vi har gått till väga då vi genomförde vår studie. Kapitlet börjar med en kort sammanfattning av vetenskapliga teorier och förhållningssätt och avslutas med en genomgång av tillvägagångssättet av studien.

2.1 Vetenskapligt förhållningssätt

2.1.1 Positivismen och hermeneutik

Positivismen är en av två stora vetenskapliga huvudinriktningar. I den positivistiska kunskapsteorin finns det två centrala antaganden: kunskap om faktiska förhållanden uppkommer genom iakttagelse och logik och att kunskap som inte bygger på faktiska förhållanden handlar om förhållandet mellan idéer. Detta ger enligt positivismen människan endast två sätt att skaffa kunskap, att iaktta verkligheten med sina fem sinnen och att räkna ut med sin logik. Logik brukar definieras som läran om korrekta resonemang. ”Tänker man logiskt tänker man rätt. Tänker man ologiskt tänker man fel” (Hansen, 2003). Positivismen motsätter sig all kunskap som bygger bl a på traditioner, spekulationer och auktoriteter och kan sägas vara en antireligiös, antispekulativ och sekulär filosofi. Enligt positivismen ska alla iakttagelser och bedömningar helst kvantifieras, mätas och behandlas statistiskt för att ge så tillförlitlig kunskap som möjligt. Positivismen används mycket inom naturvetenskapen som är den sammanfattande benämningen på de vetenskaper som studerar naturen (Thurén, 1992).

Hermeneutik är den andra av de två stora vetenskapliga huvudinriktningarna och betyder fritt översatt ”tolkningskonst”. Inom många vetenskapsområden har hermeneutiken använts för att tolka en text på bästa sätt. Då man inom positivismen med iakttagelser och logik kan förklara en mängd fenomen kan man inte sätta sig in i en situation som kräver att man kan tolka någonting utifrån erfarenheter som har med människors känslor och upplevelser att göra. Hermeneutik bygger på att man genom sina egna minnen, sina egna upplevelser och sin egen förståelse gör en tolkning av en situation för att komma fram till en slutsats. Kort sagt kan man säga att när man genom att tolka något efter sin egen referensram till en text, handling eller upplevelse använder sig av hermeneutik. Det är populärt att beskriva hermeneutiken som motsatsen till positivismen men de är båda varianter av en empirisk kunskapsteori. Hermeneutik används mycket inom den humanistiska vetenskapen som teologi och juridik.

Positivismen och hermeneutiken bygger på olika tillvägagångssätt och som ofta skapar stora motsättningar inom olika vetenskapliga inriktningar. Positivismen bygger på ett kvantitativt tillvägagångssätt där man samlar in empiriska och kvantifierbara data som man sammanfattar i statistisk form för att utifrån dessa data kunna analysera utfallet och jämföra det med testbara hypoteser. Hermeneutiken bygger på ett kvalitativt tillvägagångssätt som innebär att man försöker fånga innebörden av mänskliga handlingar eller innebörden av dessa handlingar genom att man själv försöker sätta sig in i den situationen som givit upphov till dessa handlingar. Kvalitativ metodik kan mer kortfattat tolkas studiet av hur människor upplever och tolkar olika fenomen (Wallén, 1993).

2.1.2 Författarnas förhållningssätt

Denna studie bygger mycket på införskaffandet av säker kunskap. Genom hela inventeringen och under enkätutskicket har vi huvudsakligen arbetat med den positivistiska huvudinriktningen.

2.2 Metodologisk ansats

2.2.1 Slutsatser, induktion och deduktion

Slutsatser kan dras av antingen induktion eller deduktion. Induktion bygger på empiri och deduktion på logik. Genom induktion drar man allmänna slutsatser genom empiriska fakta vilket förutsätter kvantifiering.

Exempel

”Premiss: Alla människor vi känner genom hela världshistorien har dött.

Slutsats: Alltså är alla människor, inklusive jag själv dödliga.”

(Thurén, 1992)

En induktiv slutledning kan aldrig vara hundra procentig säker eftersom den bygger på empiriskt material. Empiriskt material har sällan en fullständig uppräknings och även om de är grundade på ett enormt material finns det åtminstone en teoretisk möjlighet att de inte stämmer.

Deduktion ger härledning eller bevis med hjälp av deduktiv metod eller som det även kallas genom logik. En slutledning genom deduktion anses vara giltig om den är logiskt korrekt men behöver inte vara sann bara för att den överensstämmer med verkligheten. En stor skillnad mellan induktion och deduktion är att man vid induktion inte kan vara hundra procent säker på att det inte finns något undantag från premisserna medan det inte kan finnas något undantag från premisserna vid deduktion. Märk väl att detta inte innebär att premisserna alltid är sanna vid deduktion.

Exempel

”Premiss: Alla människor är dödliga.

Premiss: Jag är en människa.

Slutsats: Alltså är jag dödlig.”

(Thurén, 1992)

Trots att det bara finns två distinkta sätt att dra slutsatser så är det en kombination av dem bägge som kallas för hypotetiskt – deduktiva metoden eller abduktion som favoriseras inom positivismen. Vid abduktion ställer man upp hypoteser som premisser varpå man gör en deduktiv slutledning för att slutligen se om dessa stämmer överens med verkligheten. Denna metod har den stora fördelen att den låter användaren successivt utforma teori- och empiriunderlag under arbetets gång.

2.2.2 Kvantitativa metoder och kvalitativa metoder

När man använder sig av kvantitativa metoder brukar man tala om metoder som är formaliserade och strukturerade och som skapar stor kontroll för forskaren. Genom en redan på förhand uppställd struktur definierar metoden vilka förhållanden som är av intresse utifrån vald frågeställning samt ger tänkbara svar. Dessa svar ges ofta i form av siffror, rådata, som ofta behandlas till statistik. Kvantitativa metoder använder sig ofta av statistiska mätmetoder för att analysera kvantitativ information. Avståndet till informationskällan samt selektivitet används när man tillämpar metoden. Detta är en nödvändighet för att kunna genomföra formaliserade analyser samt göra jämförelser och pröva om resultatet har hög reliabilitet (Holme & Solvang, 1997).

Det man främst vill när man använder sig av kvalitativa metoder är primärt att skapa förståelse (Holme & Solvang, 1997). Till skillnad från den kvantitativa metoden så har den kvalitativa metoden en mycket ringa grad av formalisering utan kännetecknas snarare av att vara en mycket flexibel metod. Istället för att söka efter någon generell giltighet så försöker man skapa sig en djupare förståelse av problemet genom att beskriva helheten av olika sammanhang. Den kvalitativa metoden kännetecknas ibland av närheten till den källan som man hämtar sin information ifrån (Holme & Solvang, 1997).

2.2.3 Skillnad mellan Kvantitativa metoder och Kvalitativa metoder

För att lättare beskriva skillnaden mellan den kvantitativa och kvalitativa metoden ställer vi tre av de utmärkande dragen i varje metod mot varandra:

Kvantitativa metoder	Kvalitativa metoder
Precisionen är mycket viktig. Forskaren strävar efter en så god avspeglning av den kvantitativa variationen.	Följsamhet är mycket viktigt. Forskaren eftersträvar efter en så korrekt återgivning av den kvalitativa variationen.
Metoden går på bredden och ger ringa eller ingen information om en stor del av undersökningsenheterna.	Metoden går på djupet och ger rikligt med information om få undersökningsenheter.
Systematiska och strukturerade svarsalternativ. Enkätundersökningar med fasta svarsalternativ.	Osystematiska och ostrukturerade observationer. Djupintervju eller intervjuer utan fasta svarsalternativ eller frågor.

Tabell 2.1 (Holme & Solvang, 1997)

2.2.4 Författarnas förhållningssätt

Vad vi försökte uppnå med enkätutskicket var att genom ett visst representativ urval av befolkningen, dvs pendlarna och samåkarna, försöka studera och finna vissa samband inom gruppen. Detta är precis vad kvantitativa undersökningar ofta används till där man genom att mäta eller som i fallet med enkätutskicket försöka studera samband av en större population. Även om enkätundersökningen gjordes som en kvantitativ undersökning innefattar den vissa kvalitativa bedömningsfrågor. För att förstå vissa typer av värderingar, bedömningar och önskemål/klagomål som pendlarna och samåkarna uttryckte i enkäten lämpade sig det kvalitativa tillvägagångssättet bättre. Detta för att, i motsats till det kvantitativa tillvägagångssättet, utifrån egna erfarenheter kunna analysera svaren från enkäterna.

Både inventeringen och enkätundersökningen har huvudsakligen genomförts med hjälp ett kvantitativt angreppssätt och bara undantagsvis med inslag av ett kvalitativt angreppssätt. Vid den empiriska datainsamlingen har vi använt oss av induktiv slutledning för att dra generella och teoretiska slutsatser om det kvantitativa materialet. Studien som helhet har analyserats med hjälp av både teori och empiri.

2.2.5 Datainsamling

Det är vanligt att dela in uppmätt eller på annat sätt införskaffad information i primär- och sekundärdata. Primärdata är information som hämtas direkt från källan. Informationen som hämtats från källan hänvisar direkt till den som har anskaffat den dvs. den har inte tolkats eller bearbetats av en tredje person. Primärdata brukar vanligtvis vara att föredra då närheten till källan är större och mer ändamålsinriktad. Sekundärdata hämtas bland annat med hjälp av

litteraturstudie. När man använder sig av sekundärdata så använder man sig av data som någon annan har samlat in. Detta gör det mycket viktigt att kritiskt och så objektivt som möjligt granska alla data för att se hur tillförlitlig den är (Arbnor & Bjerke, 1986)

I vår studie kan man dela in de olika typerna av data enligt följande:

Primärdata

Huvudsakliga källor:

- Sammanställning av inventeringsprotokollen och enkäterna
- Intervjuer med pendlare och samåkare samt med anställda på Skånetrafiken
- Statistik från Skånetrafiken och Vägverket

Sekundärdata

Källor som huvudsakligen användes:

- Material från Skånetrafiken och vägverket
- Facklitteratur och relevanta rapporter

2.2.6 Reliabilitet och validitet

Då man gör en kvantitativ, induktiv undersökning är det viktigt att man använder korrekta värden och antagande i sina mätningar. Reliabilitet handlar ofta om att mätningarna måste vara representativa och korrekt gjorda för att undersökningen ska vara tillförlitlig. Man vill i så hög grad som möjligt eliminera slumpfaktorn så att samma metod ska kunna utföras av olika personer och nå samma resultat. Kan man uppnå detta säger man att undersökningen har hög reliabilitet och resultaten kallas då intersubjektivt testbara (Thurén, 1992).

Det är en sak att man genomfört undersökningen på ett korrekt och tillförlitligt sätt och en annan att man verkligen undersökt det man ville undersöka. En undersökning kan granskas med resultatet att den har mycket hög reliabilitet men det kan råda stor oenighet om validiteten. Frenologin får stå som exempel på hur det kan finnas stora skillnader mellan reliabilitet och validitet. Inom frenologin så mätte man som bekant storleken på skallen för att bland annat avgöra en människas intelligens. Undersökningen genomfördes med stor noggrannhet och kunde mer eller mindre exakt göras om med samma resultat dvs. den hade mycket hög reliabilitet. Idag vet man att skallens form inte har något att göra med intelligensen dvs. det var en felaktig slutsats, undersökningen saknade validitet (Thurén, 1992).

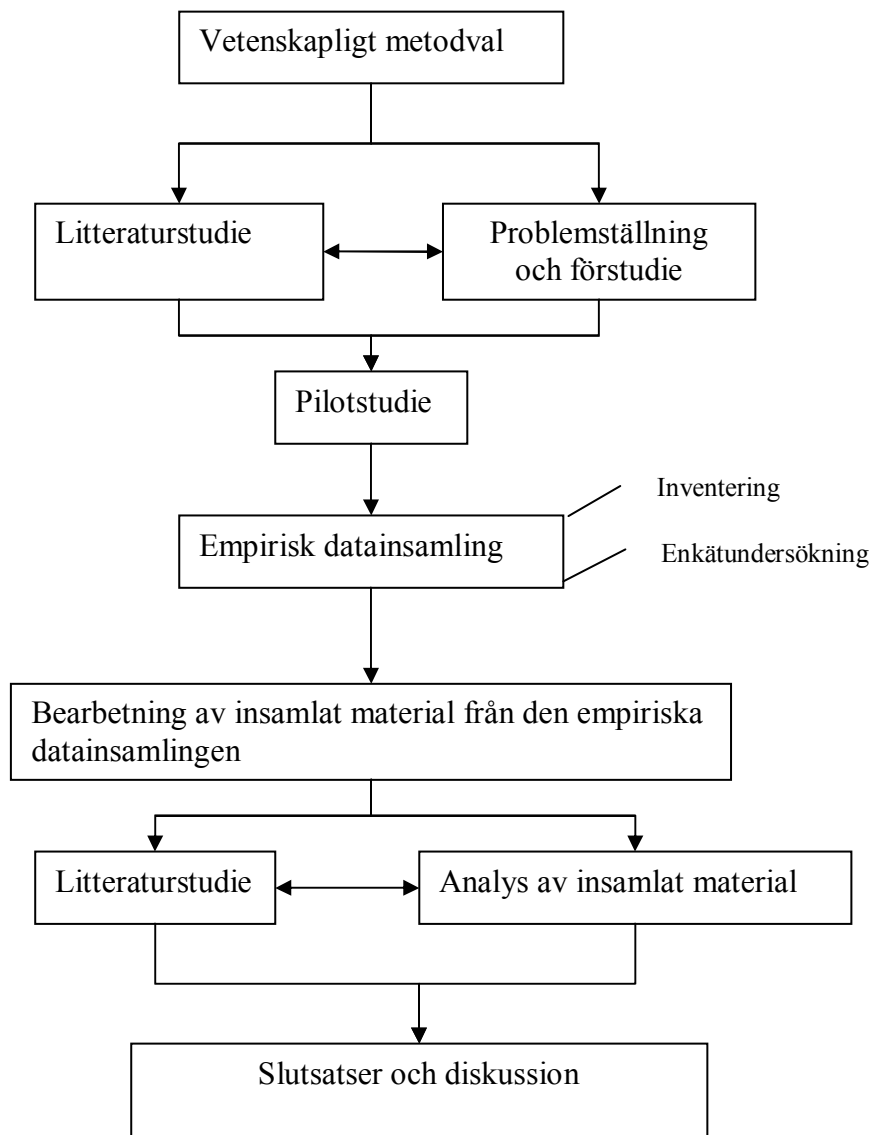
Det är alltså mycket viktigt att metoden man använder är relevant för vad man vill komma fram till med undersökningen. Ställde vi rätt frågor i enkäten eller speglar datainsamlingen vi gjorde i inventeringsprotokollet det vi ville undersöka och i så fall har vi gjort allt på ett korrekt sätt. Detta har varit några av frågeställningarna när vi gjorde enkätutskicket och inventeringen. Omfattningen och utformningen av inventeringen och enkätundersökningen har bidragit till att en reliabilitets- eller validitetsprövning inte varit möjlig. Reliabilitetsprövning av enkäten har inte varit möjlig att göra då vi endast gjort ett utskick med samma enkät. För att kunna göra en fullgod reliabilitetsprövning krävs att man antingen testar en individ två gånger med samma enkät eller skickar olika versioner av enkäten och jämför utfallet. Validitetsprövning av enkäten är svår att göra då det inte finns något verkligt utfall att jämföra med, något det ställs krav på vid en validitetsprövning (Ejvegård, 1996).

Både vid genomförandet och vid sammanställningen av inventeringen och enkätundersökningen har vi eftersträvat en så hög reliabilitet och validitet som möjligt. Vi har under hela inventeringsfasen försökt vara så objektiva som möjligt och verkligen försökt mäta

det som vi avsett att mäta. Trots detta är vi medvetna om att genomförande och resultat inte är helt värderingsfritt och i vissa fall kanske inte kan vara tillräckligt generaliserbart för att kunna överföras till andra situationer.

2.3 Tillvägagångssätt och genomförande

Från början var det tänkt att studien skulle genomföras som ett projektarbete i samarbete mellan Banverket, Skånetrafiken och Vägverket men istället kom studien att genomföras som ett examensarbete vid LTH. Detta medförde att vi fick anpassa studien för att uppfylla de krav som ställs på ett examensarbete vid LTH. Det var redan från början ganska klart att studien skulle genomföras med hjälp av en till största del kvantitativ inventering och i samband med detta en till största del kvantitativ enkätundersökning på Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar. Vi fick övergripande instruktioner om studiens upplägg som senare reviderades för att passa detta examensarbete. Som man kan se av figur 2.1 genomfördes studien enligt ett relativt enkelt schema.



Figur 2.1 Studiens tillvägagångssätt

2.3.1 Vetenskapligt metodval

Eftersom vi båda är teknologer har vi en vana att kvantifiera och logik analysera problem vi ställs inför varför det främst är det positivistiska synsättet som har präglat studien.

2.3.2 Förstudie och problemställning

För att kunna börja med inventeringen var vi tvungna att göra en ganska omfattande förstudie. Eftersom det inte fanns något färdigt inventeringsprotokoll eller någon färdig enkät var vi tvungna att sammanställa dem själva. Detta gjorde vi samtidigt som vi började arbetet med att lokalisera Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar. Att lokalisera Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar var ett omfattande arbete. Arbetet pågick under drygt två veckor under vilka vi kontaktade ansvariga vid de tekniska förvaltningarna på Skånes alla kommuner samt intervjuade personal på Skånetrafiken och Vägverket.

2.3.3 Pilotstudie

När lokaliseringsarbetet var färdigt och vi hade tagit fram en enkät och ett inventeringsprotokoll genomförde vi en pilotstudie på ett antal pendlar- och samåkningsparkeringar i Lund med omnejd. Pilotstudien gav en tydlig indikation om att det fanns brister som behövdes rättas till med inventeringsprotokollet, enkäten och sättet som enkäten distribuerades till p-pendlarna. Inventeringsprotokollet korrigerades så att det blev tydligare vilket gjorde det lättare att statistiskt behandla insamlad data från de olika pendlar- och samåkningsparkeringar. Ett stort problem som uppmärksammandes vid pilotstudien var den låga svarsfrekvensen från enkätundersökningen. Under pilotundersökningen så distribuerade vi enkäterna genom att sätta dem på bilrutan vilket visade sig vara helt ohållbart då detta gav en mycket låg svarsfrekvens. Många alternativa distributionssätt diskuterades varefter det bestämdes att enkäterna skulle skickas till p-pendlarna till den adress som var bunden till bilens registreringsnummer. Adresserna som var bundna till registreringsnumren införskaffades via det offentliga bilregistret vilket skedde i samarbete med Vägverket. Enkäten kompletterades även och gjordes tydligare. Arbetet med att färdigställa enkäten gjordes i samverkan med våra handledare samt med hjälp av inkomna enkätsvar från pilotstudien.

2.3.4 Litteraturstudie

Denna studie är främst baserat på en större inventering av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar samt ett enkätutskick som genomfördes parallellt med inventeringen. Detta medförde att litteraturstudien kom att genomföras i två omgångar. Vi gjorde en mindre litteraturstudie för att på ett korrekt sätt kunna sammanställa det inventeringsprotokoll och den enkät som vi använde oss av under inventeringsfasen. När det gällde inventeringsprotokollet kom den mesta av litteraturen och från Mats Amén och Andreas Ekberg på Skånetrafiken. Enkäten som användes sammanställdes med hjälp av litteratur och förslag från Stina Johansson på LTH och Andreas Ekberg på Skånetrafiken.

Den andra litteraturstudien genomfördes i slutet av inventeringsfasen då vi började få en bättre bild av vad vi ville analysera samt vilka teorier som kunde användas för att på ett så tillfredsställande sätt som möjligt tolka och dra riktiga slutsatser av det insamlade materialet. Denna litteraturstudie genomfördes huvudsakligen genom att vi sökte efter litteratur och rapporter som var relevanta för vad vi ville analysera. Förslag på lämplig litteratur har tillhandahållits av bland annat professor Bengt Holmberg och Stina Johansson på LTH samt av Andreas Ekberg och Mats Amén på Skånetrafiken. Mycket av litteraturen har inhämtats på Lunds Universitetsbibliotek.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att mycket av litteraturen inte har varit relevant för den genomförda studien. Mycket av informationen från litteraturen har varit svår att applicera på vår specifika studie då ämnet antingen varit för brett eller för smalt. Många rapporter och uppsatser som behandlar pendlar- och samåkningsparkeringar är inte generellt tillämpbara utan endast intressanta för det studerade fallen.

2.3.5 Empirisk datainsamling

Detta var vad vi kallade den så kallade inventeringsfasen då huvuddelen av allt material till examensarbetet samlades in. Inventeringsfasen inleddes så fort pilotstudien var avklarad och vi hade ett inventeringsprotokoll och en enkät som var granskad och godkänd av alla parter. Beslutet med att skicka hem enkäten till p-pendlarna via det offentliga bilregistret diskuterades mycket angående hur vida det var integritetskränkande eller inte. Tillslut beslutades det att ett förklarande brev skulle följa med enkäten. Vi hade en ganska klar uppfattning om vad vi ville att brevet skulle innehålla för att på ett så tillfredställande sätt som möjligt förklara för p-pendlarna varför studien genomfördes och att alla inkomna svar behandlades anonymt. Brevet skrevs och sammanställdes slutligen av en pressansvarig på Vägverket för att det skulle vara så tydligt och lättförståeligt som möjligt, se bilaga 2 för brevet i sin helhet.

Bara själva inventeringsfasen varade från slutet av januari till i mitten av april medan sammanställningen av enkätutskicket avslutades först i mitten av maj 2005. Under inventeringsfasen besökte vi 152 olika pendlar- och samåkningsparkeringar samt skickade eller delad ut drygt 3300 enkäter. Majoriteten av pendlar- och samåkningsparkeringar inventerades en gång. Det var endast ett fåtal pendlar- och samåkningsparkeringar som inventerades en andra gång och då främst med avseende på beläggningsgraden.

2.3.6 Inventeringen av parkeringarna

Vid inventeringen av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar använde vi oss av ett inventeringsprotokoll som innehöll 20 svarsalternativ, se bilaga 3 för inventeringsprotokollet i sin helhet. Från varje inventerad parkering nedtecknades ett antal kvantitativa data i inventeringsprotokollet. Många frågor i inventeringsprotokollet var subjektiva bedömningsfrågor så som belysningen på parkeringen, trygghetskänslan på parkeringen osv. Det stora flertalet av pendlar- och samåkningsparkeringarna inventerades endast vid ett tillfälle. Anledningen till att vissa pendlar- och samåkningsparkeringar besöktes två gånger var på grund av att det vid det första besöket var så pass dåligt väder att reliabiliteten av inventeringen bedömdes som låg.

Vid varje inventeringstillfälle fotograferades även varje parkering ett antal gånger från olika vinklar och bilderna sparades sedan i en bildbank. En av de viktigaste punkterna i inventeringsprotokollet var att ta reda på utnyttjandegraden på varje parkering. Detta gjorde vi genom att räkna antalet bilar på varje parkering. I samband med att vi räknade bilar på parkeringarna nedtecknades även deras registreringsnummer som vi använde för att göra en enkätundersökning samt för att studera respektive parkerings uppsamlingsområde.

2.3.7 Enkätundersökning

Vi valde att använda oss av en enkät för att ta reda på bakgrundsfakta och vad p-pendlarna tycker om parkeringarna de står på, hur de använder dem och p-pendling i allmänhet. Vi tror att detta var det effektivaste sättet att nå så många som möjligt inom uppsatt tidsram. Utformningen av enkäten gjordes med hjälp av studier av andra enkätundersökningar, Bengt-Erik Anderssons bok om enkät utformning (Andersson, 1985), våran handledare Stina Johansson och Andreas Ekberg på Skånetrafiken. Utskicken av enkäter (bilaga enkät 1) gjordes i sex omgångar mars – april 2005, i och med det fjärde och femte utskicket gjordes återutskick till dem som inte svarat på omgång ett och två. Med enkäten skickades ett brev (bilaga brevet 2) undertecknat av högt uppsatta personer inom Lunds Tekniska Högskola, Skånetrafiken och Vägverket. När pendlarparkeringarna besöktes antecknades registreringsnumren på bilarna och från bilregistret kunde vi sedan få adresser till ägarna. På detta sätt valdes de som deltog i enkätundersökningens utskick ut. På parkeringarna vid Höör station och Hässleholm station delades enkäter även ut på plats till dem som ville delta i undersökningen. Ett fåtal enkäter delades ut till personer som påträffades vid inventering av parkeringar och vid förfrågning av vad vi gjorde.

Svarsfrekvens

Sista dagen för enkätsvar sattes till 16/5 2005 eftersom folk då hade haft gott om tid att svara även från det sista utskicket. 173 enkäter är utdelade på plats. 2310 skickades ut i ordinarie utskick och 834 skickades ut i återutskick till några av dem som inte svarat på ordinarie utskick. Svarsfrekvensen var 50,3 % på de utdelade, 26,9 % på ordinarie utskick och endast 14,0 % på återutskicket. Den totala svarsfrekvensen blev 33,3 %. Eftersom detta rörde sig om en frivillig riktad enkätundersökning så förväntade vi oss inte en hög svarsfrekvens.

Utlämnade enkäter totalt		3317
Varav	Utdelade på plats	173
	Utskickade i ordinarie utskick	2310
	Utskickade i återutskick	834

	Inkomna	Tillfrågade	Svarsfrekvens (%)
Utskick 1	213	637	33,4
Utskick 2	200	511	39,1
Utskick 3	75	303	24,8
Utskick 4	105	357	29,4
Utskick 5	87	360	24,2
Utskick 6	59	142	41,5
Utdelade Hässleholm	34	76	44,7
Utdelade Höör	35	79	44,3
Utdelade och svar direkt	18	18	100
SVAR TOTALT	826	2483	33,3

Tabell 2.2 Svarsfrekvens från de olika utskicken och utdelningarna av enkäten. På utskick 1 och utskick 2 gjordes återutskick till dem som inte hade svarat efter fyra veckor.

Bortfallsanalys

Svarsfrekvensen på 33,3 % tror vi är ganska låg för en enkätundersökning. När vi jämför med andra enkätundersökningar visar det sig att svarsfrekvensen varierar kraftigt beroende på hur undersökningen genomförts och vilken målgrupp den riktar sig till. Vi hittade ingen undersökning som var särskilt lik vår vilket gör att det är svårt att bedöma om svarsfrekvensen

är ovanligt låg. Ett enkätutskick som gjordes i Jönköping 2001 med återutskick till samtliga gav en svarsfrekvens på 63 % (Jönköping kommun, www.jonkoping.se). En annan enkätundersökning som gjordes av SFS fick en svarsfrekvens på 25 % (Sveriges förenade studentkårer, www.sfs.se).

Den största enskilda anledningen till att folk inte svarar på enkäten är troligtvis att de helt enkelt inte bryr sig om studien och inte vill eller orkar ta sig tid att svara. Andra mindre betydande anledningar till att svarsfrekvensen är så låg är att samma personer har fått flera brev på grund av att de kan ha flera bilar registrerade på sig eller att de stått på olika pendlarparkeringar vid olika tillfällen då vi besökt dem och på så sätt kommit med två gånger. Vissa parkeringar var vi tveksamma till att deras huvudsyfte var pendlingsparkering och icke pendlare kan på så sätt ha fått enkäten hemskickad. Då alla registreringsnummer skrevs av för hand i varierande väderförhållanden och sedan manuellt skrevs in i dator, kan det ha blivit fel vid någon avskrivning eller inskrivning och därmed har brev skickats till en icke p-pendlare som inte svarat på enkäten. Eftersom enkäten skrevs på svenska och alla mottagarna inte kunde svenska har de inte förstått vad brevet handlat om och således inte svarat. Efter att ha samtalat med några av de utvalda som ringt upp oss tror vi också att en del av bortfallet kan bero på att folk är misstänksamma mot att lämna ut uppgifter om när och hur de använder sin bil och pendlarparkeringen. Även om svarsfrekvensen kan tyckas låg så anser vi oss ha fått användbara resultat.

2.3.8 Uppsamlingsområdet

En mycket viktig del i studien av Skåne pendlar- och samåkningsparkeringar var att ta reda på vilket geografiskt uppsamlingsområde parkeringarna har. Eftersom vi i samband med inventeringen antecknade registreringsnumret på alla bilar som stod parkerade på parkeringarna visste vi p-pendlarnas postadresser. Reliabiliteten för uppsamlingsområdet måste anses som mycket hög då alla postadresser tillhörande registreringsnumret för bilarna som stod parkerade på de inventerade parkeringsplatserna användes för att få en bild av respektive parkerings uppsamlingsområde. Man kan jämföra det med reliabiliteten vi hade haft på enkätundersökningen om vi fått en 100%-ig svarsfrekvens. Förutom att koordinatsätta postadresserna koordinatsattes först alla inventerade parkeringar med hjälp av en GIS applikation hämtad från Kristianstad kommun. Med hjälp från Daniel Nilsson på Region Skåne kunde vi koordinatsätta de drygt 2700 postadresserna samt binda dem till tillhörande parkering. För att inte peka ut en enskild p-pendlare har vi använt oss av kilometer rutor för att visa var p-pendlarna kommer ifrån. Även om låt säga tre p-pendlare kommer från samma ställe visas det endast med en ruta osv. Viss statistik presenteras dock men inte så att man kan binda någon enskild p-pendlare till en specifik postadress. Ett visst bortfall av antalet parkeringar blev det då de parkeringar där det stod mindre än fyra bilar parkerade inte togs med. Totalt rör det sig om ca 30 parkeringar som inte togs med då dessa inte har något uppsamlingsområde eller att det vid inventeringstillfället var för få bilar parkerade där för att kunna dra någon slutsats angående uppsamlingsområdet.

2.3.9 Intervjuer

På plats vid några av de besökta platserna genomfördes intervjuer med användarna om de använde parkeringen när vi besökte den. Frågorna vi ställde då liknade de på enkäten och vi frågade även vad som var deras spontana åsikt angående den aktuella parkeringen. På pendlarparkeringarna i Höör och Hässleholm genomfördes intervjuer i samband med att enkäter delades ut. Resultatet från intervjuerna användes som kompletterande material till

sammanställning av inventering och enkätundersökning och kommer därför inte att presenteras separat.

2.3.10 Bearbetning och analys av insamlat material

Data som vi fick från inventeringsprotokollet och enkäterna under inventeringsfasen sammanställdes successivt i ett exceldokument men det var först när vi inventerat alla pendlar- och samåkningsparkeringar som materialet bearbetades till statistik. Vi använde oss även av Excel då materialet behandlades statistiskt då detta ansågs smidigare än att använda ett annat statistikprogram som t.ex. SPSS eller MatLab. Resultatet presenterades vid en halvtidsrapportering. Halvtidsrapporteringen var ett sätt för oss att presentera det stora statistiska materialet som vi sammanställt samt visa på samband mellan teoretiska och empiriska antaganden angående pendlar- och samåkningsparkeringarna och dess användare.

För att få fram respektive parkerings uppsamlingsområde koordinatsattes alla parkeringar och postadresser vi fått från det offentliga bilregistret. Genom att använda en databas som innehöll alla Skånes postadresser med tillhörande koordinater kunde alla postadresser koordinatsättas. När alla postadresser och parkeringar hade var sin X- respektive Y-koordinat kunde deras exakta position visas på en Skånekarta med hjälp av en GIS applikation. Arbetet med att konvertera koordinaterna från siffervärden till att bli punkter på en karta gjordes till största del av Daniel Nilsson på Region Skåne.

När vi analyserade det kvantitativa materialet från inventeringsprotokollet och enkätundersökningen försökte vi att på ett så objektivt sätt som möjligt dra slutsatser av den framtagna statistiken. Relevant litteratur har också använts för att på ett så korrekt sätt som möjligt ta fram intressanta samband ur det kvantitativa materialet.

2.3.11 Slutsatser och diskussion

Även om i stort sett hela studien bygger på ett empiriskt material har vi använt oss av en kombination av induktion och deduktion för att dra slutsatser. Slutsatserna bygger trots allt på både empiri och logik.

2.4 Avgränsningar och metodkritik av studien

Som geografisk gräns satte vi Skånes gräns. Vid inventeringen besökte vi Skånes 152 pendlar- och samåkningsparkeringar vid minst ett tillfälle. Det var dock endast ett fåtal pendlar- och samåkningsparkeringar som besöktes flera gånger, detta trots att vi hade velat göra återbesök till alla. Detta var dock ekonomiskt och tidsmässigt omöjligt eftersom det tog ca 30 arbetsdagar att bara köra runt till alla parkeringarna en gång. Den största begränsningen har varit tiden. Vi ville göra studien på 20 veckor men insåg att detta inte var möjligt när vi höll på med bearbetningen och fick förlänga tiden till ca 25 veckor för att kunna sammanställa resultaten på ett tillfredsställande sätt. Vi har valt att utgå enbart från dem som redan använder pendlar- och samåkningsparkeringar idag då dessa är lättare att identifiera och bättre insatta i ämnet än icke-användare. Vi valde att närmare granska 26 av parkeringarna då vi inte har utrymme till att presentera en granskning av alla. Detta urval anser vi visar en representativ sammanfattning av hur Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar ser ut.

Den studerade populationens sammansättning utgör en avgränsning i sig. Bara personer som redan pendlar studerades. Nya tänkbara pendlare som i dagsläget inte pendlar kunde vi av tidsskäl inte inkludera i studien. Ett av problemen vi ställdes inför var hur vi skulle kunna bidra till att få fler att börja p-pendla genom att studera redan ”befintliga” p-pendlare. Genom

enkätundersökningen försöker vi ta fasta på vad dagens p-pendlare anser vara bra och dåligt vilket vi hoppas ska kunna bidra till att öka andelen p-pendlare.

Under arbetets gång med denna studie har vi vid ett flertal tillfällen varit tvungna att se över och ändra tillvägagångssättet och metodval. Detta beror på en mängd faktorer men främst på grund av att vi inte fick en tillfredsställande svarsfrekvens på enkätutskicket när vi började göra enkätundersökningen och att inventeringsprotokollet till en början inte på ett tillfredsställande sätt täckte alla faktorer. Problemet med den låga svarsfrekvensen och det bristfälliga inventeringsprotokollet försökte vi dock i möjlig mån rätta till vid pilotstudien. Det är mycket viktigt att uppmärksamma att denna studie är ett direkt resultat av valda metoder. Inventeringen gjordes med hjälp av en till största del kvantitativ undersökning på plats samt en i huvudsak kvantitativ enkätundersökning i kombination med intervjuer med utvalda p-pendlare och samåkare. Både inventeringen och enkätutskicket har begränsningar i utförlighet men detta beror främst på tidsbrist och studiens omfång. Det är viktigt att vara medveten om att det är på grund av metodvalet som vissa saker har utelämnats.

2.4.1 Kritik av källor och metoder

Ett av de stora problemen med att hitta relevant litteratur har varit att studien har genomförts inom ett relativt outforskat område. Studiet av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar behandlar ett område inom ”mobilt management” som det har varit mycket svårt att hitta relevant litteratur om. Många av källorna behandlar bara delvis relevanta fakta för denna studie och många är föråldrade. Eftersom infrastrukturen ständigt förändras med nya pendlings- och samåknings mönster har det varit svårt att hitta källor som kan användas vid analysen av inventeringen och enkätutskicket. Mycket av materialet som ingick i litteraturstudien som behandlar pendlar- och samåkningsparkeringar har dessutom haft en väldigt regional prägel.

2.4.2 Kritik av empiriskt material och analysen

Inventeringen kan kritiseras utifrån flera infallsvinklar. Vi besökte varje plats en gång när vi gjorde inventeringen. Detta skapar en ögonblicksbild av hur pendlar- och samåkningsparkeringarna såg ut just vid inventeringstillfället och kan påverka reliabiliteten. Trots att vi har gjort vårt bästa för att alla mätningar och bedömningar ska vara så korrekta som möjligt kan en ny inventering ge ett annat resultat på en mängd olika faktorer. En del av innehållet i inventeringsprotokollet bygger på kvalitativ metodik som t ex bedömningen av säkerheten på platsen vilken kan tolkas olika medan en del av bygger på kvantitativ metodik som t ex beläggningsgraden som är lätt att med hög precision kvantifiera.

Urvalskriterierna vi arbetet efter för att lokalisera Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar baserades främst på muntliga källor. Vi har ansträngt oss för att i studien bara inkludera parkeringar som vi är säkra på är en pendlar- eller samåkningsparkering. Vi är dock medvetna att detta inte är någon garanti för att endast parkeringar som används för pendling eller samåkning inkluderats i studien men genom inkomna enkätsvar från respektive parkering kunde vi under arbetets gång sälla bort ej relevanta parkeringar.

Den relativt låga svarsfrekvensen vi fick från enkätutskicket, ca 33 %, kan kritiseras. Vi är även medvetna om att vi inte har gjort någon reliabilitetsprövning av enkäten något som vi ansåg låg utanför studiens omfattning. Vi är medvetna om att detta sänker reliabiliteten men svaren från enkätutskicket kan ändå användas för att stärka analysen av de besökta pendlar-

och samåkningsparkeringarna tillsammans med teori och den utförda inventeringen. Det är mycket viktigt att inse att vi endast använder svaren vi fick som en indikator och det är tillsammans med inventeringen av pendlar- och samåkningsparkeringarna som vi försöker göra en helhetsbedömning av platserna vi besökt.

3 Generellt om pendlar- och samåkningsparkeringar

Pendla eller samåka är begrepp som de flesta i Sverige känner till. Som vanligt när ett begrepp är allmänt känt och används i många olika sammanhang är det också svårt att hitta en definition som täcker in hela dess betydelse. I detta kapitel kommer vi att försöka klargöra begrepp som vi har använt oss av under inventeringen och i samband med enkätutskicket.

När vi påbörjade vår studie av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar hade vi en vag uppfattning om vad begreppet pendlar- eller samåkningsparkering innefattar. I Sverige som är ett förhållandevis glesbyggt land finns det inget generellt begrepp som används för att beskriva en pendlar- eller samåkningsparkering. En vanlig definition utomlands av vad vi i vår studie kallar parkeringspendling är ”Park and Ride” som fritt översatt betyder ”parkera och åk”. Fördelen med att ha ett generellt uttryck som allmänheten känner till är att det blir lättare att marknadsföra parkeringspendling, något som vi i Sverige är dåliga på. Danmark har kommit betydligt längre än Sverige med att marknadsföra och utforma strategier för att göra allmänheten mer intresserad av ”Park and Ride” (PORSH, 2003). Vi har inte hittat eller identifiera en enhetlig strategi för varken planering, utformning eller marknadsföring av pendlar- och samåkningsparkeringar i Sverige. Troligtvis beror detta på att det ofta är kommunerna som bestämmer var och hur en parkering ska utformas och det verkar inte som om kommunerna samverkar sinsemellan angående frågor som gäller pendlar- och samåkningsparkeringar.

Dokumentationen över strategier för hur man ska utforma och förbättra parkeringspendlingsmöjligheterna i Sverige är i stort sätt obefintlig men ett flertal studier har genomfört i Danmark och då framförallt på huvudstadsregionen. Vi har i detta kapitel försökt att sammanställa hur man på ett bra sätt planerar och utformar en pendlarparkering. För att göra detta har vi främst använt oss av dansk och amerikansk litteratur vilket har medfört att många av de råd och förslag för planering och utformning av pendlarparkeringar är baserade på respektive lands regionala förhållande. I USA ligger fokus främst på planering och utformning av samåkningsparkeringar medan man i Danmark främst fokuserar på parkeringar som ligger i anslutning till någon form av kollektivtrafik (Parsons Brinckerhoff, www.pbworld.com) (PORSH, 2003).

Så vad menas då med begreppen pendlarparkering och parkeringspendling, vår översättning på ”Park and Ride”? Pendlarparkering är en förutsättning för parkeringspendling och definieras som *”en ordningställd plats avsedd för uppställning av fordon för personbilister som istället fortsätter sin resa kollektivt eller samåker till stan, arbete, skola osv.”*(Inventering av Pendlarparkeringar i Jämtlands län). Lägga märke till hur man i definitionen både kallar pendlar- och samåkningsparkering för pendlarparkering något som vi inte har gjort i vår studie av praktiska skäl med tanke på att vi klassificerar parkeringarna efter vilken typ av forskattningsmedel p-pendlarna använder för sin fortsatta resa. Begreppet parkeringspendling definieras bäst av danskarna som *”kombinationen av bil och kollektiv transport dvs. de situationer där bilisten kör från bostaden till en station, eller en busshållplats, parkerar bilen och reser vidare med tåg eller buss. På hemresan sker bytet i motsatt ordning.”* (Parsons Brinckerhoff, www.pbworld.com) (PORSH, 2003). I begreppet *parkeringspendling* lägger Danskarna inte i byte till annan bil, dvs. samåkning, något som vi gör i vår studie.

3.1 Planering och utformning av pendlarparkeringar

Förutsättningen för att en pendlarparkering ska uppfylla sin funktion är att den ligger i anslutning till kollektivtrafik eller i närheten av en större motorled (Parsons Brinckerhoff, www.pbworld.com). Om inte dessa förutsättningar finns kan parkeringen vara hur väl utformad som helst utan att fylla sin funktion. Finns inte dessa infrastrukturella förutsättningar har parkeringen ingen funktion. Vi har inte hittat någon enhetlig svensk strategi för planering och utformning av pendlar- eller samåkningsparkeringar men följande fysiska egenskaper bör beaktas vid byggnation av en parkering. Viktiga fysiska egenskaper hos en pendlarparkeringen kan graderas efter betydelse enligt följande:

- Placering
- Platsantal
- Anslutning till kollektivtrafik
- Parkeringens utformning

3.1.1 Placering

Placeringen spelar en stor roll och vid nybyggnation av en pendlarparkering finns det många faktorer att beakta. Parkeringens geografiska läge ska ha ett tillräckligt stort arbetskraftsuppsamlingsområde. Med arbetskraftsuppsamlingsområde menar vi i denna studie det område inom vilket p-pendlarna kommer ifrån dvs. på vilken plats p-pendlarnas startpunkt är lokaliserad. Arbetskraftsuppsamlingsområde definieras ofta i denna studie som uppsamlingsområde. Har parkeringen inte ett stort arbetskraftsuppsamlingsområde spelar det mindre roll om parkeringen i övrigt uppfyller ställda krav angående utformningen och de övriga faktorerna som gäller parkeringens placering är uppfyllda. Höör är en mindre tätort några mil från Malmö och Lund som har ett stort arbetskraftsuppsamlingsområde. Pendlarparkeringen på Höör central uppfyller således kravet på ett stort arbetskraftsuppsamlingsområde.

Bara en bra geografisk placering räcker inte då parkeringen även måste ligga på en plats med goda kollektiva förbindelser både vad gäller turtäthet och restid. Man kan föra ett liknande resonemang när det gäller placeringen av en samåkningsparkering med den skillnaden att parkeringen ska placeras i närheten av en större motorled.

Desto större uppsamlingsområde parkeringen har desto lättare måste det vara att nå parkeringen från närliggande huvudled. Samma krav finns inte på en parkering som har ett litet uppsamlingsområde och mest används lokalt. En parkering med ett stort uppsamlingsområde bidrar till att öka trafikmängden på och runtomkring det området den är ligger vid (PORSH, 2003).

Desto större parkering desto mer trafik genererar den. Även om det är fördelaktigt med närliggande bostadshus ur säkerhetssynpunkt kan en ökning av trafikmängden på de befintliga vägarna vara en säkerhetsrisk för de boende i närheten. Ett känt samband mellan olyckor och trafikmängd är att desto fler fordonspassager på en plats desto större risk för olyckor (Holmberg & Hydén, 1996).

Man ska alltid försöka att placera en pendlarparkering så att p-pendlarna kör så kort sträcka som möjligt med bil innan de byter till att åka kollektivt. Det är ur miljömässig och samhällsekonomisk synpunkt bättre att man går, cyklar eller tar stadsbuss till stationen eller busshållplatsen varför det är viktigt att man i möjligaste mån inte placerar parkeringen så att

den endast går att nå med bil. Det har gjorts undersökningar som visar att en majoritet av p-pendlarna hade använt sig av kollektivtrafik för hela resan om inte pendlar- eller samåkningsparkeringen hade funnits (Lindström Olsson, 2003).

3.1.2 Storleken

Studier om p-pendlare från Köpenhamnsområdet visar att de främst använder sig av pendlarparkeringar nära bostaden. Detta talar för många små decentraliserade parkeringar, istället för några få centraliserade större parkeringar. Enligt studien hade de flesta av parkeringarna mellan 50 – 250 platser. Generellt kan man säga att det endast är befogat att bygga större parkeringar vid stora tågstationer eller bussterminaler samt vid större trafikplatser (PORSH, 2003). Några argument för att bygga fler pendlarparkeringar med färre platser är att anläggningskostnaderna blir lägre och att det blir lättare att anpassa utbudet till förändringar i rese-mönstret samt att bilisterna får fler valmöjligheter.

Skillnaden för p-pendlaren kan vara stor beroende på om det är en stor eller liten pendlarparkering. Det är svårt att definiera vad som är en stor respektive liten parkering men i en dansk rapport som behandlar samåkningsparkeringar har man gjort följande indelning:

- Stor plats: 50-100 parkeringsplatser
- Mellanstor plats: 25-50 parkeringsplatser
- Liten plats: 10-25 parkeringsplatser

(Vejdirektoratet, 2002)

Tabellen nedan visar på ett överskådligt sätt några skillnader mellan små- och stora pendlarparkeringar.

Egenskaper	Små pendlarparkeringar	Stora pendlarparkeringar
Trygghet	Lätt att överskåda vad som sker på parkeringen. Kan vara relativt öde om parkeringen inte placeras i anslutning till eventuell närliggande bebyggelse. Dyrt med videoövervakning.	Svårt att överskåda vad som sker på parkeringen. Desto större parkering desto mer rörelse jämt utspritt under dagen vilket kan öka säkerheten.
Gångavstånd till buss eller tåg	Oftast kort	Kan vara långt då anläggningen tar större plats och ofta måste placeras längre bort från tågstationen eller busshållplatsen.
Lediga platser	Parkeringsplatserna på små parkeringar är oftare fullbelagda vilket blir ett mindre problem om man bygger många små anläggningar tätt inpå varann.	Antalet lediga platser kan utnyttjas bättre på en stor parkering i förhållande till många små parkeringar. Finns det en ledig plats på en stor parkering är det lättare för p-pendlarna att utnyttja denna i förhållande till en ledig plats på fyra mindre parkeringar.
Kapacitet och flexibilitet	Förhållandevis flexibla med möjlighet till att utöka antalet platser om omgivningen tillåter det.	Om man på planeringsstadiet övervärderat behovet av parkeringsplatser finns det risk för låg beläggning. Det kan dessutom bli svårt och dyrt att bygga om till något annat.
Anläggningskostnader	Förhållandevis små investeringskostnader för att anlägga parkeringen i anslutning	Kan innebära stora investeringskostnader för att anlägga parkeringen i anslutning

	till tillhörande anläggning*.	till tillhörande anläggning*. Att anlägga många platser på en gång brukar vara relativt billigare än att anlägga några i taget.
Marknadsföring	Svårt att marknadsföra då det är svårt att få överblick av de enskilda parkeringarna. Marknadsföringen riskerar att bli otydlig då det kan röra sig om många små parkeringar.	Lättare att marknadsföra då det är lättare att få en överblick av parkeringens utnyttjandegrad. En större parkering är även lättare att profilera vilket underlättar marknadsföringen.

* tillhörande anläggning kan vara ett stationshus eller en väg.

Tabell 3.1 (PORSH, 2003)

3.1.3 Anslutning till kollektivtrafik

Utländska undersökningar som har gjorts som behandlar bytet från bil till kollektivtrafik visar att det är absolut vanligast med byte från bil till spårbunden trafik oavsett om det rör sig om tunnelbana, spårvagn eller regionaltåg. Turtätheten är viktig för p-pendlaren men är oftast inte mindre än 20 minuter. Tiden man får vänta på tåget eller bussen värderas olika beroende på hur långt p-pendlaren bor ifrån målpunkten. En turtäthet på 15 minuter kan för en p-pendlare som endast bor ett par kilometer från målpunkten vara oacceptabel då han/hon riskerar att få vänta 14 minuter tills nästa buss/tåg. För en p-pendlare som bor flera mil från målpunkten är 14 minuters väntetid inte speciellt mycket med tanke på hur lång tid hela resan hade tagit med bil. På det hela taget handlar det om hur mycket tid p-pendlaren förlorar genom att köra till en pendlarparkering och därifrån åka kollektivt. Tiden p-pendlaren förlorar kan ställas i proportion till hur långt det är till målpunkten (PORSH, 2003).

Det har visats att restiden generellt sätt blir kortare om man byter till kollektivtrafik istället för att man företar hela resan med bil. Undersökningen bygger dock på antagandet att man pendlar till en större tätort där tidsåtgången för att hitta en parkeringsplats vid arbetsplatsen kan vara stor. Enligt en dansk undersökningen går det ofta fortare att resa kollektivt än med egen bil i större tätorter (Megafon, 1999).

3.1.4 Parkeringens utformning

Parkeringen ska vara lätt att nå från vägen och det är viktigt, framförallt för parkeringar med stort uppsamlingsområdet, att körriktningen till den känns ”naturlig” för bilisten. En mindre parkering men ett litet uppsamlingsområde behöver inte vara lika lätt att nå då det förmodligen finns en lokal kännedom om var den ligger. Skyltning till parkeringen är framförallt viktigt för att hjälpa nya p-pendlare att hitta. P-pendlare som använder parkeringen dagligen har ingen nytta av att deras parkering är bra skyltad då de redan känner vägen dit. En bra skyltad parkering prioriteras ofta lågt av p-pendlare (COWI, 2002).

Dynamisk skyltning i samband med parkeringspendling används mycket utomlands för att bland annat ge information om antal lediga platser eller nästa tågavgång. En dynamisk skylt kan elektroniskt ställas om till att visa olika information beroende på rådande förhållande. Dynamisk skyltning som visar hur många lediga parkeringsplatser det finns kan vara användbar vid följande situationer:

- På pendlarparkeringar som är uppdelade i olika sektioner som intern hjälp för p-pendlarna.
- På större pendlarparkeringar där det är noga att kontrollera så att obehöriga inte använder parkeringen t ex vid parkeringshus.

- För att dirigera p-pendlare mellan olika närliggande pendlarparkeringar. (PORSH, 2003)

I Skåne verkar dynamisk skyltning i anslutning till pendlar- eller samåkningsparkeringar vara ovanligt då det inte fanns på en enda inventerad parkering.

Gångavståndet mellan parkeringen och busshållplatsen eller tågstationen bör vara högst 50-75 meter. Enligt en dansk undersökning upplevde p-pendlarna ett gångavstånd på 200 meter som oacceptabelt (Megafon, 1999).

Att parkeringen har bra belysning är viktigt främst för att höja trygghets- och säkerhetskänslan för p-pendlarna. Det är framförallt viktigt med belysning på morgonen och kvällen medan belysning nattetid ej behövs på parkeringar som främst används till arbetspendling. Många pendlarparkeringar som ligger vid större järnvägsknutpunkter har en stor andel långvägspendlare för vilka det är viktigt med belysning nattetid.

Att ta hjälp av videoövervakning för att primärt öka trygghetskänslan för p-pendlarna har man gjort på en del större pendlarparkeringar i bland annat Tyskland och Danmark. Parkeringarna där man använder sig av videoövervakning är ofta stora parkeringar på bar mark utan närliggande bostadsområden (PORSH, 2003). Videoövervakning har dock visat sig ha sina begränsningar då övervakningskamerorna vid flera fall av sabotage på bilar inte kunnat registreras eller förhindra förövarna. Det är ofta mycket dyrt att hålla en parkering med videoövervakning. På större parkeringar kan det vara ekonomiskt lönsamt med videoövervakning då den stora kostnaden inte är själva kameran utan för arbetet med att övervaka parkeringen. Mindre parkeringar kanske bara behöver en kamera för att täcka hela området men övervakningsarbetet är i stort sätt lika omfattande som på en större parkering. Erfarenheter av videoövervakning internationellt ger att det passar bäst till platser som ligger förhållandevis öde eller i osäkra områden. Beslutar man sig för att ha videoövervakning på en parkering är det också viktigt att se till att den tekniska utformningen fyller den funktion som den är avsedd för. Kanske räcker det med att bara ha kameror vid in- och utfarten men ibland kan kravet vara ställt så att det ska gå att känna igen enskilda personer på parkeringen. Då krävs det en helt annan teknisk utformning.

Ett annat och kanske mer naturligt sätt att öka säkerhets- och trygghetskänslan är att se till att parkeringen anläggs på en plats som har en naturlig jämn tillströmning av människor under arbetstid så att parkeringen aldrig lämnas helt oövervakad.

3.2 Samåkningsparkeringar

För att minimera det totala trafikarbetet med bil och göra samåkning lätt och tillgängligt för så många som möjligt bör man sprida samåkningsparkeringarna över vägnätet i ställen för att samla dem (Vejdirektoratet, 2002). Samhällsvinsterna med en ökad samåkning är stora även för den enskilde trafikanten. Förutom att spara tid och pengar bidrar samåkning till att reducera trafikmängden på vägarna och i och med detta öka framkomligheten.



Bild 3.1 Spontan samåkningsparkering utanför Sösådal



Bild 3.2 Samåkningsparkering utanför Båstad som ligger vid påfartsrampen till motorvägen

Det finns vissa skillnader mellan en pendlarparkering och en samåkningsparkering. Mycket av det som står i texten ovan kan appliceras till vad som gäller vid planering och utformning av en samåkningsparkering. Det finns dock vissa avgörande skillnader mellan pendlar- och samåkningsparkeringar framförallt vad gäller placeringen av parkeringen. Då en pendlarparkering ska placeras i anslutning till någon form av kollektivtrafik ska en samåkningsparkering placeras vid en motorled eller i anslutning till en större trafikplats. Detta ställer stora krav på att man vid placeringen inte riskerar en minskning av trafiksäkerheten. Det finns många problem som måste övervinnas för att göra samåkning till ett attraktivt alternativ för pendlare. Till skillnad från många pendlarparkeringar ligger samåkningsparkeringarna generellt sett relativt ödsligt till. Helt obevakade platser utmed vägen inbjuder till bilbrott och bilstöld. För att lösa problemet med säkerheten bör man anlägga samåkningsparkeringar på en plats som minimerar sådana risker för pendlarna. Samåkningsparkeringen kan anläggas i anslutning till andra typer av anläggningar. Genom ett samspel mellan samåkningsparkeringen och vissa typer av anläggningar kan man uppnå trafikmässiga, servicemässiga och ekonomiska fördelar för pendlaren. Samåkningsparkeringar kan med fördel anläggas i anslutning till bland annat:

- Rastplatser*
- Lastbilsparkeeringsanläggningar*
- Bensinmackar*
- Snabbmatskedjor*
- Busshållplatser*
- Parkeringar vid naturområden*
- Parkeringar vid sevärdheter*

* många samåkningsparkeringar vi inventerat ligger vid denna typ av anläggning

Samåkningsparkeringar ska inte placeras längs med motorvägen då detta kan leda till störningar i trafikflödet på den delen av motorvägen där parkeringen är placerad. Förövrigt så är det väldigt svårt att ta sig till andra sidan av motorvägen för bilister i motsatt köriktning. Det är bättre att placera samåkningsparkeringarna vid sidan av påfartsramperna till motorvägen förutsatt att det inte bidrar till en minskad framkomlighet för övriga bilister. Ska

det bara anläggs en samåkningsparkering i anslutning till påfartsramperna är det bäst att bygga den på den sida av motorvägen som ligger närmast eventuell bebyggelse. Detta främst för att underlätta för cyklister som ska till samåkningsparkeringen och som då tvingas cykla längs med den ofta hårt trafikerade vägen vid påfartsrampen som leder till motorvägen. Samåkningsparkeringen placering fungerar då även som buffertzona mellan eventuell bebyggelse och motorvägen. Trafikmässigt ska placeringen av samåkningsparkeringen oavsett läget bidra till att göra parkeringen så trafiksäker och så tillgänglig som möjligt. Vidare bör man vid placeringen av en samåkningsparkering alltid sträva efter att den placeras på ett sätt som minimerar den omväg p-pendlarna måste köra för att nå dit (Vejdirektoratet, 2002).

4 Parkeringen

I detta kapitel presenteras resultatet från sammanställningen av inventeringsprotokollet. Inventeringsprotokollet finns med i sin helhet som bilaga 3. Kapitlet inleds med en kort presentation av Skånes kommuner och tätorter. För att på ett begripligt sätt presentera resultatet av inventeringen valde vi att närmare presentera och analysera ett urval av de inventerade parkeringarna. Urvalet presenteras som en egen bilaga främst på grund av textmassans storlek men kapitlet innehåller en kort presentation av de utvalda parkeringarna. Det sammanlagda resultatet från sammanställningen av inventeringsprotokollet baseras på data från alla inventerade pendlar- och samåkningsparkeringar.

Inventeringsfasen genomfördes under ca tre månaders tid. I inventeringsfasen ingick bland annat ett besök på drygt 150 olika parkeringar samt ett större enkätutskick till p-pendlarna. Själva inventeringen av parkeringen genomfördes med hjälp av ett inventeringsprotokoll som vi sammanställde i början av examensarbetet. I inventeringsfasen ingick även att lokalisera Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar samt ett omfattande arbete med att sammanställa den insamlade statistiken från inventeringsprotokollet. Resultatet av sammanställningen av inventeringsprotokollet presenterades på en halvtidspresentation på Skånetrafikens kontor i slutet av april.

4.1 Skåne

Av Sveriges 9 miljoner invånare är 1,15 miljoner bosatta i Skåne. Därmed utgör Skåne cirka 13 % av landets totala befolkning vilka bor på mindre än 3 % av landets yta. Hela Sverige består av 290 kommuner och 33 av dessa återfinns i Skåne.

Skånes kommuner

Kommun	Totalt	Areal (km ²)	Invånare per km ²
Riket	8 975 670	405 707	22,1
Skåne län	1 152 697	11 027	104,5
Bjuv	13 810	115	119,6
Bromölla	11 994	165	72,8
Burlöv	15 257	19	808,1
Båstad	14 088	218	64,5
Eslöv	29 400	422	69,7
Helsingborg	120 154	346	347,3
Hässleholm	48 787	1 276	38,2
Höganäs	23 003	144	159,9
Hörby	14 051	422	33,3
Höör	14 278	293	48,7
Klippan	15 963	376	42,4
Kristianstad	75 294	1 250	60,2
Kävlinge	25 539	154	166,4
Landskrona	38 658	140	275,6
Lomma	18 311	55	331,4
Lund	100 995	431	234,5
Malmö	267 171	154	1 739,3
Osby	12 707	578	22,0
Perstorp	6 805	160	42,6
Simrishamn	19 499	393	49,6
Sjöbo	17 199	496	34,7
Skurup	14 099	196	72,1
Staffanstorps	20 238	108	187,8
Svalöv	12 833	390	32,9
Svedala	18 269	219	83,6
Tomelilla	12 515	399	31,4
Trelleborg	39 110	342	114,5
Vellinge	31 300	142	220,1
Ystad	26 655	352	75,6
Åstorp	13 326	93	143,3
Ängelholm	37 859	423	89,6
Örkelljunga	9 483	322	29,4
Östra Göinge	14 047	434	32,3

Tabell 4.1 Skånes kommuner 2003, invånarantal, yta och befolkningstäthet (Region Skåne, www.skane.se)

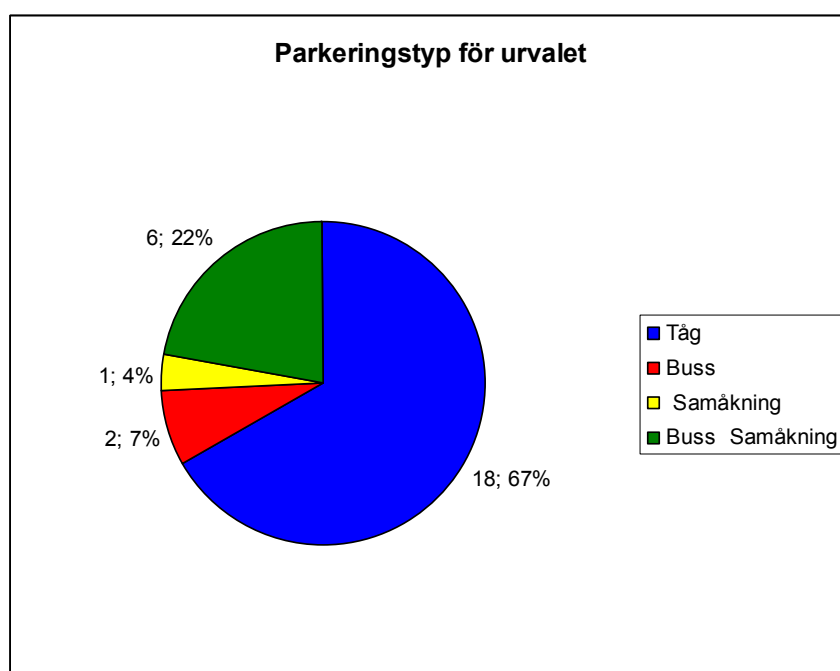
Enligt Svenska kommunförbundets indelning finns det i Skåne ingen glesbygdskommun då en glesbygdskommun ska ha mindre än 20 000 invånare och mindre än fem invånare per kvadratkilometer. Den mest glesbefolkade kommunen i Skåne är Osby som har 22 invånare per kvadratkilometer och är därmed den enda kommunen i Skåne som ligger under genomsnittet i riket. Att Skåne är så pass tätbefolkat gör att det finns bra underlag för kollektivtrafik och pendlarparkering.

Det finns 236 tätorter i Skåne. Den genomsnittliga skånska tätorten har ca 4 300 invånare. En tätort är en samling av hus där det bor minst 200 invånare. Det bör inte vara mer än 200 meters avstånd mellan husen i samlingen (Wikipedias encyklopedi: sv.wikipedia.org).

4.2 Urvalet

För att på ett tydligare och mer överskådligt sätt presentera det insamlade materialet från inventeringen beslöt vi att välja ut ett antal pendlar- och samåkningsparkeringar och på ett utförligt sätt presentera dem. Det utvalda parkeringarna presenteras i bilaga 4. Då en ingående presentation av alla inventerade parkeringar både hade varit för tidskrävande och för omständligt för läsaren valdes 26 stycken ut för närmare granskning. Parkeringarna valdes så att de skulle vara representativa och sammanfatta den totala inventeringen. Tillsammans ger de utvalda parkeringarna en bra bild av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar.

Urvalet baserades främst på särskilda önskemål om närmare granskning av en speciell parkering från personer på Skånetrafiken och berörda kommuner men också vad vi efter att ha slutfört inventeringsfasen har ansett vara särskilt representativa parkeringar. Med en representativ parkering menar vi här en parkering som till utformning och placering liknar många andra parkeringar vi inventerat. Det var även viktigt att de utvalda parkeringarna hade en geografisk spridning som var någorlunda jämt fördelad över Skåne med en viss tyngdpunkt mot kända pendlar- och samåkningsstråk.



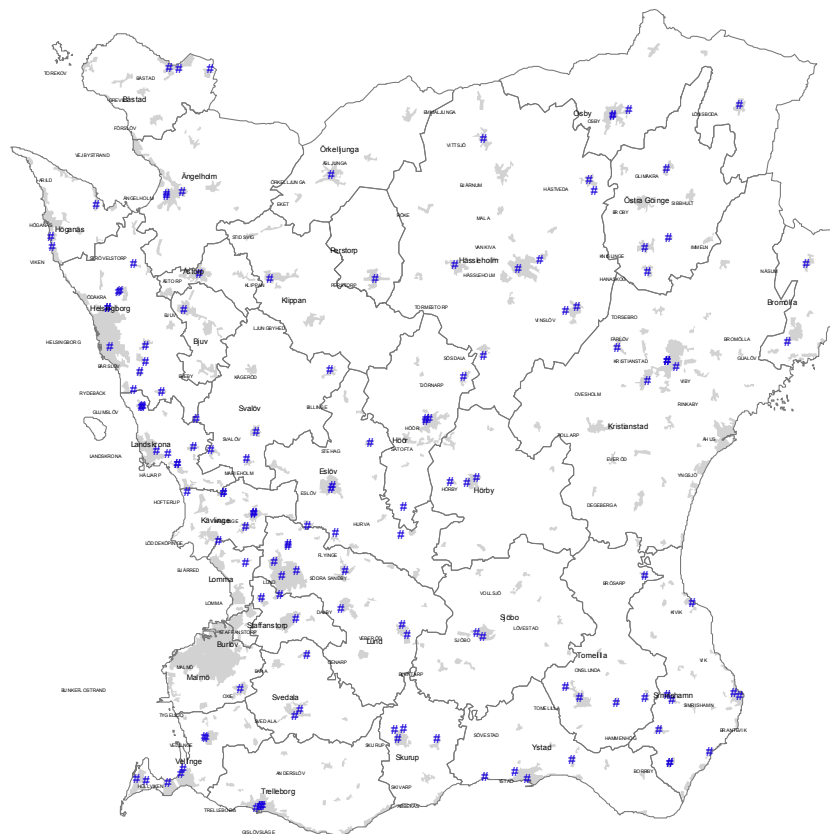
Figur 4.1 Kollektivt fortskattningsmedel eller sammåkning i anslutning till parkeringen.

- Urvalet utgör 18 % av de totala antalet inventerade parkeringar
- 15 % av parkeringarna ligger i Hässleholms kommun.
- 33 % av parkeringarna, 11 % i varje kommun, ligger i Lunds/Höör/Vellinge kommun
- 14 % av parkeringarna, 7 % i varje kommun, ligger i Osby/Ängelholms kommun
- 40 % av parkeringarna, 4 % i varje kommun, ligger i /Bromölla/Båstad/Eslöv/Hörby/Landskrona/Simrishamn/Sjöbo/Skurup/Trelleborg/Ystad kommun

Fördelningen mellan parkeringens placering och vilken typ av anläggning den ligger i anslutning till kan verka lite skev men är faktiskt relativt representativ om man jämför med det totala antalet inventerade parkeringar. Att en majoritet av de utvalda parkeringarna ligger i Hässleholms kommun är också representativt för hur fördelningen mellan kommunerna och det totala antalet av de inventerade parkeringarna ser ut. Sambandet mellan urvalet och det totala antalet inventerade parkeringar kommer sig dock främst av att det är stora pendlarkommuner i vilka det ofta finns bra förbindelse med kollektivtrafik.

4.3 Indelningen av pendlar- och samåkningsparkeringarna

Den huvudsakliga indelningen med avseende på placeringen av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringarna som användes vid inventeringen var: Tåg, Buss eller Samåkning. En parkering kan klassas som en kombination av dessa samt några få undantagsvis använda beteckningar. För att lättare kunna sammanställa informationen från inventeringsprotokollet namngav vi varje inventerad parkering. Namnet som vi gav parkeringen syftar antingen på vilket vädersträck den ligger i eller vilken typ av anläggning den ligger vid för respektive ort.



Figur 4.2 Samtliga inventerade parkeringar

Parkeringar som låg vid en **tågstation** och vad vi kallade dem vid inventeringen.

Billeberga	Kävlinge	Stångby V
Bjuv	Kävlinge andra sidan stationen	Stångby Ö
Bromölla Station	Köpingebro	Svarte
Båstad Pågatågstation	Landskrona	Svedala
Dösjebro	Lund C	Teckomatorp
Dösjebro bakom stationen	Lund Gunnesbo	Tomelilla Station
Eslöv	Lunnarp	Tyringe I
Eslöv P-centrum Ö	Maria bakom stationen	Tyringe II
Gantofta	Maria framför stationen	Tågarp
Glumslöv tågstationen	Mörarp	Vallåkra
Gärsnäs	Osby	Vinslöv Norr
Hjärup	Osby S	Vinslöv Söder
Häljarp V	Oxie	Ystad Busstation
Häljarp Ö	Perstorp	Ystad C
Hässleholm	Påarp	Åstorp
Höör Norra	Ramlösa	Ängelholm Banskolan
Höör Söder	Rydsgård	Ängelholm Station
Höör Väster	Simrishamn Station	Ödåkra I
Kattarp	Skurup	Ödåkra II
Klippan	Smedstorp	Örtofta
Kristianstad	Stehag	

Parkeringar som låg vid en **busstation** och vad vi kallade dem vid inventeringen

Asmundtorp	Hörby Busstation	Tjörnarps
Boalt	Jonstorp	Trelleborg C N
Borrby	Klågerup	Trelleborg C V
Broby	Lund ÖT	Trelleborg C Ö
Brösarp	Lönsboda	Veberöd Sjöbovägen
Båstad Busstation	Skanör Triangeln	Viken
Hammenhög	Skillinge	Vittsjö
Hjärsås	Svalöv	Örkelljunga
Hästveda	Södra Sandby	Östanå

Samåkningsparkeringar och vad vi kallade dem vid inventeringen

Bjärnum	Kristianstad industri	Svedala Statoil
Borgeby	Kristianstad Statoil ringvägen	Sösådal Samåkning
Bromölla norr samåkning	Lars Dufva	Tings Nöbbelöv
Bårslöv	Näsum	Tomelilla Svampabanan
Dalby	Olseröd	Veberöd Truckvägen
Fjälkinge	Rydebäck	Vinslöv Samåkning
Företagsparken Kronan	Saxtorp	Vittsjö Samåkning
Glumslöv Milstolpen	Sjöbo ICA Supermarket	Vä
Gårdstånga	Skurup Sandåkra	Ystad samåkning
Hästvedagrillen	Stoby	Örkelljunga Eket
Hörby ICA Kvantum	Svaneholm	Östra Karup

Buss- och samåkningsparkeringar och vad vi kallade dem vid inventeringen. Detta är parkeringar som både används av samåkare och busspendlare.

Fjelle	Knislunge	Sjöbo bussterminal
Glumslöv	Ljunghusen	Skanör Haga
Hanaskog	Lund S	Staffanatorp
Hurva	Lund ÖT	Trelleborg Preem
Höganäs	Osbyholm	Vellinge V
Höllviken C	Rollsberga	Vellinge Ö
Höllviken N	Röstånga	Ängelholm Ridhuset
Kivik	Sibbhult	Önnestad

Buss, buss övrigt- och samåkningsparkeringar och vad vi kallade dem vid inventeringen. Detta är parkeringar som både används av samåkare och busspendlare men även används av busspendlare som inte åker med regionalbuss.

Glimåkra

Parkeringar vi rubricerade som annat och vad vi kallade dem vid inventeringen. Detta är parkeringar som främst har ett annat syfte än pendlarparkering t.ex. en centumparkering som även används av p-pendlare.

Trelleborg C SV

Buss övrigt- och samåkningsparkeringar och vad vi kallade dem vid inventeringen. Detta är parkeringar som används av samåkare och av personer som åker med annan buss än regionalbuss.

Gärnsås Läkarestationen
Simrishamns idrottsplats

Parkeringar vi rubricerade som samåkning annat och vad vi kallade dem vid inventeringen. Detta är en parkering som används av samåkare men som främst har ett annat syfte än samåkningsparkering.

Knivås

4.3.1 Antal parkeringar och platsantal uppdelat per kommun

- 9 % av parkeringarna ligger i Hässleholms kommun.
- 8 % av parkeringarna ligger i Helsingborgs kommun
- 7 % av parkeringarna ligger i Lunds kommun
- 12 % av parkeringarna, 6 % i varje kommun, ligger i Landskrona/Simrishamn kommun
- 15 % av parkeringarna, 5 % i varje kommun, ligger i Kristianstads/Östra Göinge/Vellinge kommun

Bjuv = 22/20, 0,7%

Bromölla = 80/77, 2%

Burlöv = 0*, 0%

Båstad = 88/88, 2%

Eslöv = 224/224, 4%

Helsingborg = 302/290, 8%

Hässleholm = 327/323, 9%

Höganäs = 34/34, 2%

Hörby = 57/55, 2%

Höör = 269/265, 3%

Klippan = 10/10, 0,7%

Kristianstad = 158/153, 5%

Kävlinge = 157/151, 3%

Landskrona = 345/332, 6%

Lomma = 75/75, 1%

Lund = 376/367**, 7%

Malmö = 9/8, 0,7%

Osby = 112/106, 3%

Perstorp = 29/29, 0,7%

Simrishamn = 310/301, 6%

Sjöbo = 68/66, 1%

Skurup = 108/102, 3%

Staffanstorps = 27/27, 1%

Svalöv = 166/162, 3%

Svedala = 136/132, 2%

Tomelilla = 94/89, 3%

Trelleborg = 209/207, 3%

Vellinge = 235/235, 5%

Ystad = 257/249, 3%

Åstorp = 52/50, 0,7%

Ängelholm = 194/190, 2%

Örkelljunga = 51/50, 1%

Östra Göinge = 102/102, 5%

* = I Burlövs kommun hade vi endast lokaliserat en parkering men vid inventeringstillfället var den nerlagd och ersatt med en byggarbetsplats.

** = Antalet platser i Lunds kommun är något tilltaget då en stor parkering där långt ifrån alla platserna används av p-pendlare är inräknad.

Totala platsantalet kommunvis och %-andelen av det totala antalet inventerade parkeringar i respektive kommun (Inklusive handikapparkering/exklusive handikapparkering)

Om man ser till det andelen av pendlar- och samåkningsparkeringar i respektive kommun eller det totala platsantalet kommunvis framgår det tydligt att de stora pendlarkommunerna ligger antingen där något av de stora tåg- eller busstråken passerar. Landskrona, Hässleholms, Simrishamn och Helsingborgs kommun har flest parkeringsplatser alla med över sammanlagt 300 platser. Trots att vi valde att inte ta med någon parkering från Helsingborgs centrum, som t.ex. Knutpunkten, ligger kommunen på fjärde plats vilket tyder på en omfattande pendling. Anledningen till att vi vid inventeringen inte valde att ta med parkeringar i större städer som Knutpunkten i Helsingborg eller Svågertorp i Malmö var att främst att det är svårt att veta hur många som använder parkeringen för p-pendling. Fallet med Svågertorp, som trots allt är en pendlarparkering, är dock speciellt men vi valde till slut att ändå inte ta med parkeringen vid inventeringen. Beslutet grundade sig främst på att det är en speciell typ av pendling, främst till Danmark, som parkeringen är avsedd för.

4.3.2 Storlek efter platsantal

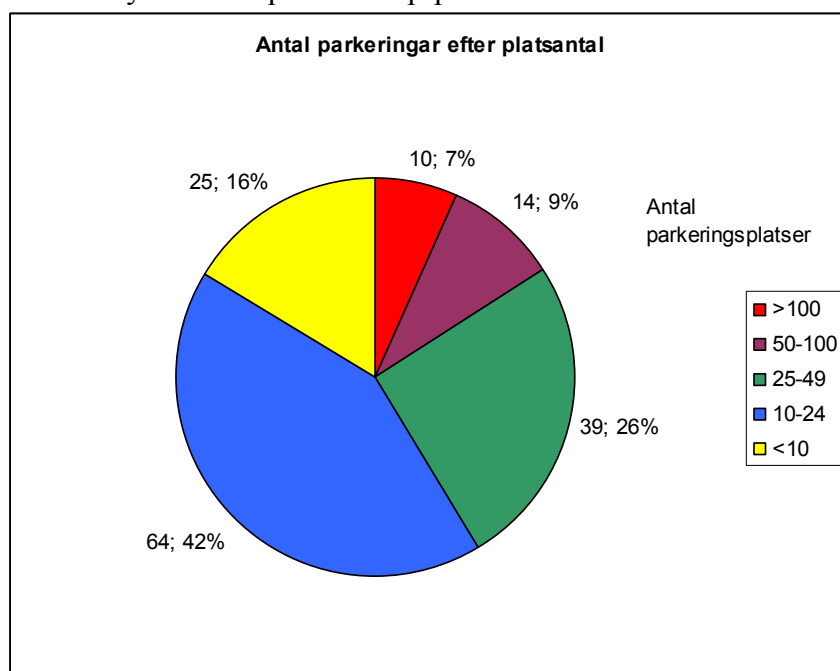
Det danska Vejdirektoratet har klassat sina samåkningsparkeringar efter platsantalet enligt följande:

- Stor plats: 50-100 p-platser
- Mellanstor plats: 25-50 p-platser
- Liten plats: 10-25 p-platser

(Vejdirektoratet, 2002)

Vi gjorde inte någon liknande indelning i inventeringsprotokollet men väljer att presentera resultatet från inventeringen på ett liknande sätt. Diagrammet nedan visar hur stor procentandel av parkeringarna som har ett visst antal parkeringsplatser.

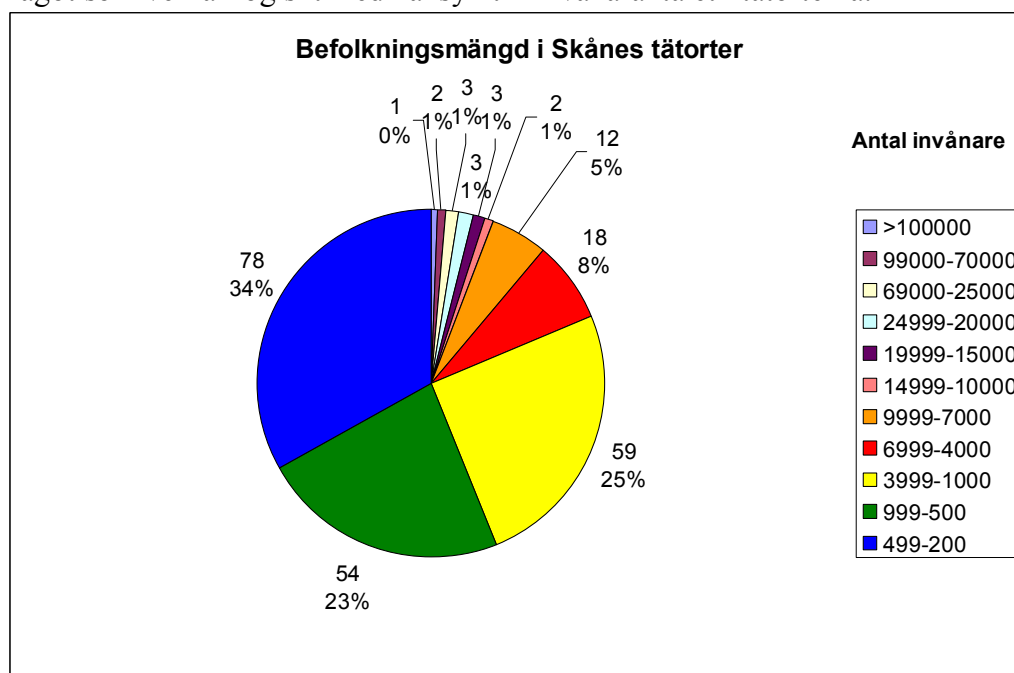
- Mycket stor plats >100 p-platser
- Stor plats: 50-100 p-platser
- Mellanstor plats: 25-50 p-platser
- Liten plats: 10-25 p-platser
- Mycket liten plats <10 p-platser



Figur 4.3

Som man kan utläsa av diagrammet har de flesta av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar mellan 10-24 parkeringsplatser. Parkeringar med högst 49 platser utgör 84 % av det totala antalet av inventerade parkeringar. Att det är en så pass liten andel av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar som har över 50 platser visar på att det främst finns ett behov av mindre parkeringar. Eftersom det flesta av de inventerade parkeringarna ligger i tätorter är det respektive kommun som har ansvaret för placering, utformning och drift av dem.

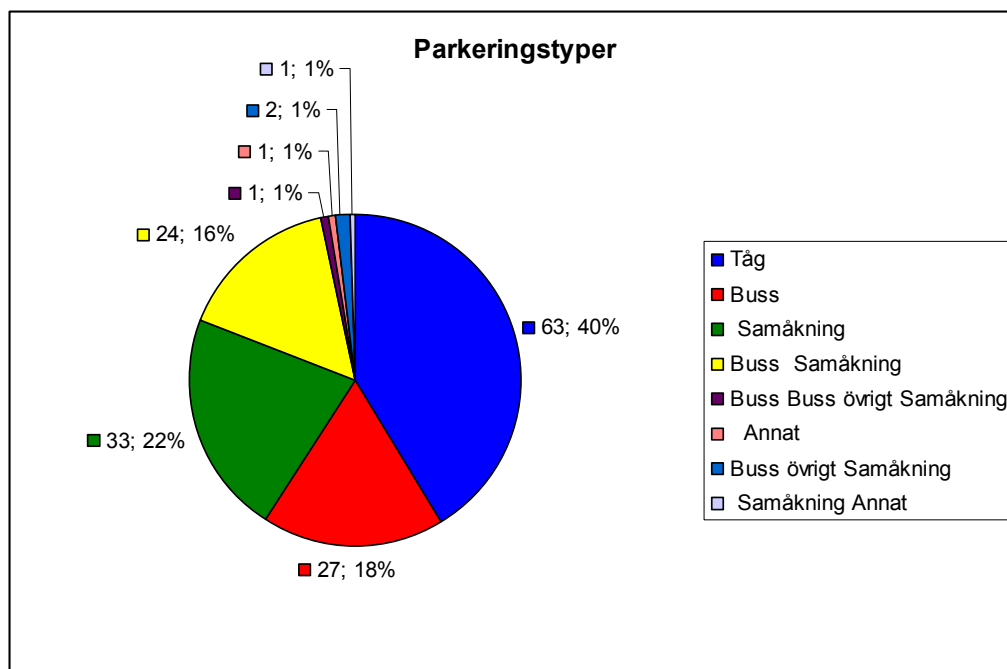
Medelinvånarantalet i Skånes tätorter är 4375 personer och som man kan utläsa av diagrammet nedan har drygt 50 % av tätorterna mindre än 1000 invånare. Resultatet från inventeringen ger att det i Skåne främst finns mindre pendlar- och samåkningsparkeringar något som verkar logiskt med hänsyn till invånarantalet i tätorterna.



Figur 4.4 (Statistiska centralbyrån, www.scb.se.)

4.3.3 Parkeringstyper

Som man kan se ovan var den huvudsakliga indelningen med avseende på placeringen av Skånes pendlar- och samåkningsparkeringarna: Tåg, Buss eller Samåkning. En parkering kan klassas som en kombination av dessa samt några få undantagsvis använda beteckningar.



Figur 4.5

Som man kan utläsa av diagrammet ovan så är antal parkeringar som ligger i anslutning till en tågstation i klar majoritet följt av parkeringar som är avsedda för samåkare och för busspendling.

Nedan följer en sammanställning av fakta som har med parkeringarnas fysiska egenskaper att göra. Eftersom 80% av de inventerade parkeringarna faller inom kategorin tåg, buss eller samåkning har vi valt att endast presentera dessa närmare.

Tåg

- $56/63 =$ på 89 % av parkeringarna finns det en cykelparkering
- $59/63 =$ 94 % av parkeringarna är asfalterade
- $1/63 =$ 1,6 % av parkeringarna har grusunderlag
- $3/63 =$ 4,8 % av parkeringarna har gatsten
- $30/63 =$ 48 % av parkeringarna ligger vid en huvudled
- $17/63 =$ 27 % av parkeringarna är stationsskyltade
- $38/63 =$ 60 % av parkeringarna har handikapparkering
- $37/63 =$ 59 % av parkeringarna är skymda från vägen, 41 % av dessa kändes otrygga på grund av att de är skymda från vägen och av dessa gick det att göra något för att förbättra insynen på 60 % av parkeringarna
- vegetation är det som i det flesta fall hindrar insynen på parkeringarna

Buss

- $16/27 =$ på 59 % av parkeringarna finns det en cykelparkering
- $24/27 =$ 89 % av parkeringarna är asfalterade
- $3/27 =$ 11 % av parkeringarna har grusunderlag
- $17/27 =$ 63 % av parkeringarna ligger vid en huvudled
- $7/27 =$ 26 % av parkeringarna är parkeringsskyltade
- $4/27 =$ 15 % av parkeringarna har handikapparkering
- $6/27 =$ 22 % av parkeringarna är skymda från vägen, 33 % av dessa kändes otrygga på grund av att de är skymda från vägen och av dessa gick det att göra något för att förbättra insynen på 50 % av parkeringarna

Samåkning

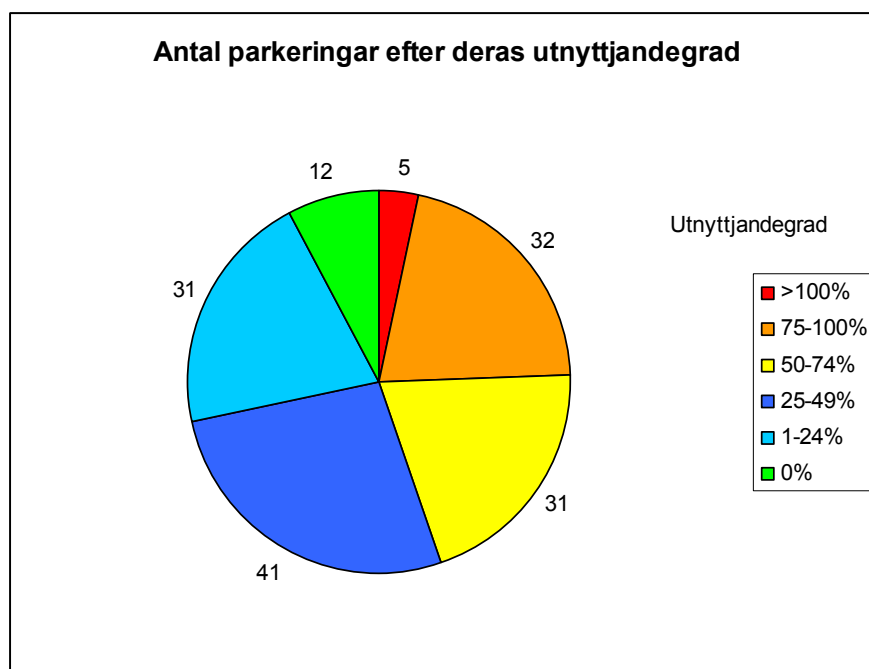
- $5/33 = 15\%$ av parkeringarna finns det en cykelparkering
- $29/33 = 89\%$ av parkeringarna är asfalterade
- $3/33 = 9\%$ av parkeringarna har grusunderlag
- $1/33 = 2\%$ av parkeringarna har gatsten
- $27/33 = 82\%$ av parkeringarna ligger vid en huvudled
- $20/33 = 61\%$ av parkeringarna är skyltade som samåkningsparkering
- $6/33 = 18\%$ av parkeringarna har handikapparkering
- $11/33 = 33\%$ av parkeringarna är skymda från vägen, 36% av dessa kändes otrygga på grund av att de är skymda från vägen och av dessa gick det att göra något för att förbättra insynen på 100% av parkeringarna

Vad det gäller den fysiska utformningen av parkeringarna fann vi en hel del intressanta skillnader. Cykelparkering finns vid nästan alla tågparkeringar men bara på drygt hälften av bussparkeringarna och på betydligt färre samåkningsparkeringar. Att man inte ställer upp en cykelparkering vid samåkningsparkeringarna är inte så konstigt då tanken just är att man ska samåka dit men att så pass många bussparkeringar saknar cykelparkering är värt att notera.

Parkeringarnas läge i förhållande till huvudled skiljer sig också mellan parkeringstyperna. Majoriteten av buss- och samåkningsparkeringarna ligger vid en huvudled men endast en knapp tredjedel av tågparkeringarna. Detta beror nog främst på att både vid busspendling och samåkning byter pendlarna till ett vägfordon.

Att det är stor skillnad mellan tågparkeringarna och buss/samåkningsparkeringarna angående andelen som har handikapparkering framgår tydligt. Många av pendlarparkeringarna i anslutning till en tågstation har nog en handikapparkering för andra anledningar än pendling som t.ex. för korttidsparkering. En handikappad person som pendlar väljer nog inte att parkeringspendla och i fall att hon eller han nu mot förmodan gör det så rör det sig förmodligen inte om busspendling eller samåkning.

4.3.4 Utnyttjandegrad



Figur 4.6 Antal av alla inventerade pendlar- och samåkningsparkeringar efter utnyttjandegrad

Av det totala antalet inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna fördelar sig utnyttjandegraden relativt jämt i de olika intervallen mellan 1-100%. Skånes pendlar- och samåkningsparkeringar har generellt sett en hög utnyttjandegrad med 43% av parkeringarna med en utnyttjandegrad över 50%.

Beläggningen eller utnyttjandegraden på de inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna varierade beroende på vilken typ av parkering det var frågan om.

Totala beläggningen i siffror:

Handikapparkeringarna inräknade: 2365 av 4683 platser

Handikapparkeringarna ej inräknade: 2365 av 4567 platser

- Vid Tågstationerna: 60 % utnyttjandegrad inklusive handikapparkeringarna och 62 % exklusive handikapparkeringarna.
- Vid Samåkningsparkeringarna 27 %
- Vid Busstationerna 54 %
- Vid Busstationerna/Samåkning 53 %
- Sammanlagda beläggningen 52 %
- Sammanlagda beläggningen inklusive handikapparkeringar 51 %
- Sammanlagda beläggningen på handikapparkeringarna 3 % med avseende på platsantal
- Parkeringar med handikapparkering som användes 5 % (3 av 55)

När vi klassade parkeringarna efter parkeringstyp bestämde vi att alla parkeringar som låg vid en tågstation enbart skulle klassas som en parkering för p-pendlare som åker tåg. Anledningen till detta är främst att vi antar att även om det finns en regionalbusstation intill tågstationen så används den främst av tågpendlare. Detta antagande baserar vi främst på information vi fått genom samtal med personal på Skånetrafiken. Däremot kan de övriga parkeringstyperna kombineras fritt t.ex. en del parkeringar är till för både busspendlare och samåkare.

Handikapparkeringarna på alla parkeringstyper vi inventerade var i stort sätt alltid oanvända. Totalt finns det på de inventerade parkeringarna över 100 parkeringsplatser som är reserverade för handikappade och av dessa var 97 % oanvända. På en av de tre parkeringarna där handikapparkeringen faktiskt användes var det frågan om ej handikappade p-pendlare som stod där på grund av platsbrist.

4.3.5 Avstånd till hållplats

Det faktiska gångavståndet mellan en parkering och hållplatsen får inte överstiga 50-75 meter och ett gångavstånd på 200 meter avses ofta som oacceptabelt (Megafon, 1999). Vi gjorde vid inventeringen en uppskattning av hur långt det var mellan hållplatsen och parkeringen.

- Vid tågstationerna var medelgångavståndet från parkeringen till stationen ca 44 meter.
- Vid busstationerna var medelgångavståndet från parkeringen till hållplatsen ca 38 meter.

Gångavståndet vid både tågstationerna och busshållplatserna låg väl inom det rekommenderade avståndet. Att medelgångavståndet är marginellt mindre vid busstationerna än vid tågstationerna beror förmodligen på att en busshållplats tar upp mindre plats än en tågstation.

4.3.6 Skyltning

Parkeringarna var generellt sätt mycket dåligt skyltade. Att parkeringen inte var skyltad var absolut vanligast.

- Ca 30 % av de inventerade parkeringarna saknade helt skyltning.
- Ca 30 % av de inventerade parkeringarna var p-skyltade.
- Av tågstationerna var ca 27 % stationsskyltade, dvs. endast järnvägsstationen var skyltad.

4.3.7 Belysning

Då alla parkeringarna inventerades mellan klockan 9.00-15.00 och det har varit mycket svårt att hitta teknisk information om parkeringarna vet vi inte om de är belysta nattetid. Vid inventeringen klassade vi subjektivt belysningen på parkeringarna i tre olika grader, god, tillfredställande och ej tillräcklig.

- 43 % av de inventerade parkeringarna hade god belysning.
- 41 % av de inventerade parkeringarna hade tillfredställande belysning.
- 16 % av de inventerade parkeringarna hade otillräcklig belysning.

Den subjektiva uppskattningen av parkeringarnas belysning gjorde vi främst genom att räkna antalet lyktstolpar och jämföra antalet med parkeringens storlek.

4.3.8 Insynen på parkeringen

När vi inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna försökte vi genom att studera omgivningen göra en subjektiv bedömning av insynen på platsen. När vi sammanställde inventeringsprotokollet resonerade vi så att en parkering kan vara skymd från vägen men ändå inte kännas otrygg. Det är bara då parkeringen både är skymd från vägen och känns otrygg som vi har gett en rekommendation angående hur man kan förbättra insynen.

- 31 % av de inventerade parkeringarna var skymda från vägen varav 45 % kändes otrygga på grund av att de var skymda.
- På 30 % av de skymda parkeringarna som kändes otrygga går det relativt lätt att förbättra insynen och då nästan uteslutande genom att kapa vegetationen.

4.3.9 Övrig statistik från inventeringsprotokollet

- På 62 % av de inventerade parkeringarna fanns det tillgång till cykelparkering.
- 36 % av de inventerade parkeringarna hade handikapparkering varav 95 % ej användes.
- 70 % av de inventerade parkeringarna låg i närheten av ett bostadsområde.
- På 76 % av parkeringarna fanns det en soptunna.
- Endast 3 % eller 4 av 152 parkeringar var avgiftsbelagda.

4.3.10 Fakta som saknades vid inventeringen

Vi sammanställde inventeringsprotokollet i mitten av januari precis efter det att vi hade börjat arbeta med vårt examensarbete. Så här i efterhand har vi insett att det hade varit fördelaktigt och underlättat sammanställningen av inventeringen om vi inkluderat följande:

- Att i samband med inventeringen klassa eller dela in varje parkering efter hur många parkeringsplatser den har t.ex. stor, mellan eller liten.
- En utförligare beskrivning av parkeringens läge. Hade vi gjort detta redan vid inventeringen hade det underlättat sammanställningen av inventeringsprotokollet.

5 Pendlaren

Under de senaste åren har pendlingen ökat. P-pendlarna utgör en del av denna ökning. I detta kapitel tittar vi närmre på vilka dessa p-pendlare är och varför de väljer att p-pendla.

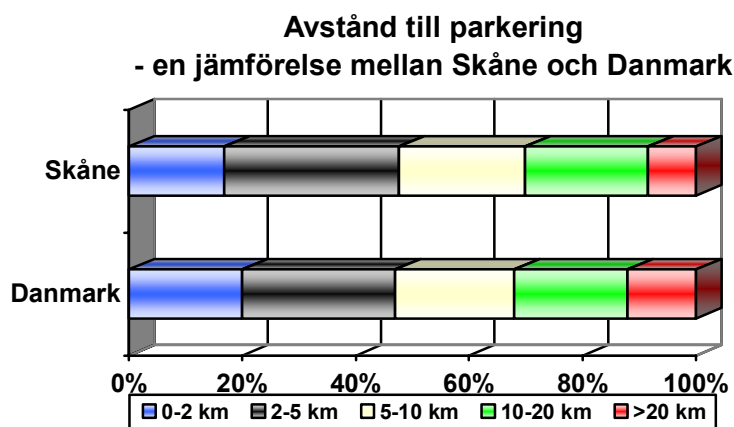
Det är 826 personer som har svarat på enkäten om pendlarparkering. Av dessa var 60 % kvinnor och 40 % män. 65 % av dem som svarat använder sig av pendlarparkering i stort sett varje dag. 19 % använder sig inte av pendlarparkering lika ofta. Det är endast 16 % som använder parkeringen någon gång per månad eller mer sällan. Om någon har valt att inte svara på någon fråga så tas det inte upp i sammanställningen och svarsfrekvensen varierar alltså från fråga till fråga.

Den genomsnittliga skånska p-pendlaren är en kvinna som bor 51 km från sin målpunkt. Målpunkten är hennes arbete och arbetsplatsen ligger oftast i Malmö. Hon åker bil till stationen 9 km från hemmet och fortsätter sedan med tåg. Från tåget har hon knappt 800 meter till målpunkten. Hela resan tar 53 minuter. Det hade gått 15 minuter snabbare att åka bil hela resan (totalt 38 min). Medelrestidskvoten för att p-pendla blir 1,41. Om man delar upp den på samåkare och övriga p-pendlare är restidskvoten 1,14 respektive 1,44. För att få fram restidskvoten har vi jämfört bilresa hela vägen med kombinerad resa bil och buss/tåg.
$$\text{Restidskvot} = \frac{\text{Restid i bil enkel resa}}{\text{Restid p-pendling enkel resa}}$$
 Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil för resor över 5 km bör vara mindre än 2 för att vara på önskvärd nivå (TRAST, 2004). Skånska p-pendlare menar att den främsta anledningen till att använda sig av pendlingsparkering är kostnaden. Det är viktigt att det finns lediga platser och att parkeringen är bra belägen.

I Danmark har man gjort en liknande undersökning genom att intervjua 240 användare på fem pendlingsparkeringar i Köpenhamnsområdet. Den genomsnittliga danska p-pendlaren bor 5-10 km från stationen dit hon kör bil. Från stationen fortsätter hon med tåg och har centrala Köpenhamn som målpunkt. Från avstigningshallplatsen fortsätter hon till fots till målpunkten. Den främsta anledningen att dansken använder sig av p-pendling är att det är svårt att hitta en parkeringsplats i centrala Köpenhamn, och om man hittar en parkeringsplats så är det ofta dyrt att stå där hela dagen. Tåget anses som ett snabbt alternativ som dessutom ger en möjlighet att slappna av. Det är viktigt att det finns gott om platser, att parkeringen är asfalterad och ser fin ut. Enligt användarna är det mindre viktigt med videoövervakning, skyltning och information (PORSH, 2003).

Det finns alltså en del skillnader mellan p-pendling i Köpenhamnsregionen och Skåne. En stor skillnad är att man inte tagit upp säkerhet för bilen som en viktig faktor i Danmark då man enligt de rapporter vi läst inte har haft problem med inbrott i någon stor utsträckning.

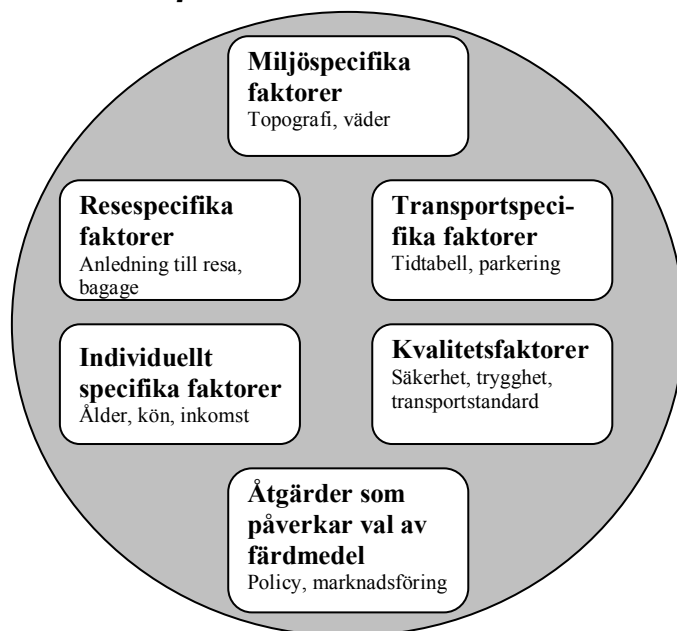
5.1 Jämförelse Köpenhamnsområdet – Skåne



Figur 5.1 Jämförelse mellan Skåne och Köpenhamnsområdet vad gäller avståndet man kör till pendlingsparkeringen. Skåne (N=766), Danmarks data ur dansk undersökning (COWI, 2002)

Avstånden man kör till skånska pendlarparkeringar är ungefär de samma som i Danmark. Detta trots att den danska undersökningen enbart handlar om pendling in till Köpenhamn och vi i den skånska undersökningen har med alla små orter i hela Skåne. Så även om skälen till att p-pendla kan variera så använder man pendlingsparkeringarna på liknande sätt. Till de skånska pendlarparkeringarna kör man 8,93 km medan de i Danmark kör 8,34 km i genomsnitt (COWI, 2002).

5.2 Faktorer som påverkar resande



Figur 5.2 Åtgärder och faktorer som påverkar resandet (Lindström Olsson, 2003)

Det finns en mängd faktorer som påverkar valet av färdmedel. För att lättare kunna identifiera dessa faktorer kan vi dela upp dem i sex olika grupper. **Miljöspecifika faktorer** beskriver miljön längs den färdvägen man använder. I miljöfaktorerna ingår t.ex. landskapets topografi, väderförhållanden, tillgång till butiker osv. Många av dessa faktorer kan vara svåra att påverka även om vissa kan påverkas på lång sikt genom fysisk planering. Med **resespecifika**

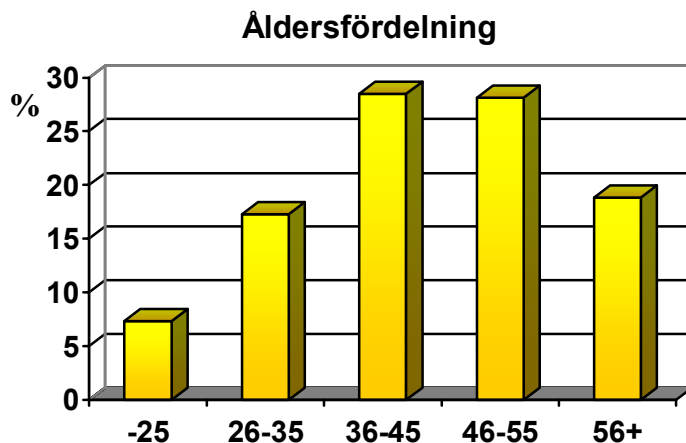
faktorer menar vi faktorer som har att göra med själva resan. Det kan vara anledningen till att man reser eller baggaget man har med sig. **Transportspecifika faktorer** innefattar faktorer som t ex tidtabeller, parkering, närhet till station, restid, biljettkostnad, komfort, information, stationskvalitet etc. De är relaterade till olika delar av transportsystemet. Dessa faktorer påverkas oftast av lokala myndigheter, företag, den individuella lokalisering av hem/arbete och val av färdmedel. **Individuellt specifika faktorer** beskriver både individens karaktär och hela hushållet. Här inkluderas bland annat kön, ålder, status, inställning, inkomst och livsstil. Även om vissa av dessa är förutbestämda (t.ex. kön, ålder) kan andra faktorer såsom inställning och livsstil påverkas. **Kvalitetsfaktorer** varierar med hur individen uppfattar resan och standarden på transportsystemet. **Åtgärder som påverkar val av färdmedel** kan vara bland annat marknadsföring, policyåtgärder eller skatter.

I den enkät vi använt oss av lägger vi störst vikt vid kvalitetsfaktorer, transportspecifika faktorer, individuellt specifika faktorer och resespecifika faktorer. Transportspecifika faktorerna är viktiga i enkäten för att få veta vad p-pendlarna tycker om parkeringen. Två kvalitetsfaktorer som är av stor vikt i vår undersökning är trygghet och säkerhet. De individuellt specifika faktorerna använder vi för att kunna gruppera användare och på så sätt veta vilka åsikter de olika grupperna har. Vi har bara med en resespecifik faktor i vår undersökning och det är anledningen till resan. Miljöspecifika faktorer och åtgärder som påverkar val av färdmedel tas inte upp specifikt i enkäten.

5.3 Ålder och kön

P-pendlarnas ålder och kön är individuellt specifika faktorer som är viktiga att känna till för att kunna kartlägga potentiella p-pendlare. Om man vet vilka som är potentiella p-pendlare är det lättare att rikta information och marknadsföring mot den gruppen.

5.3.1 Åldersfördelningen



Figur 5.4 Åldersfördelningen i procent bland p-pendlarna (N=794)

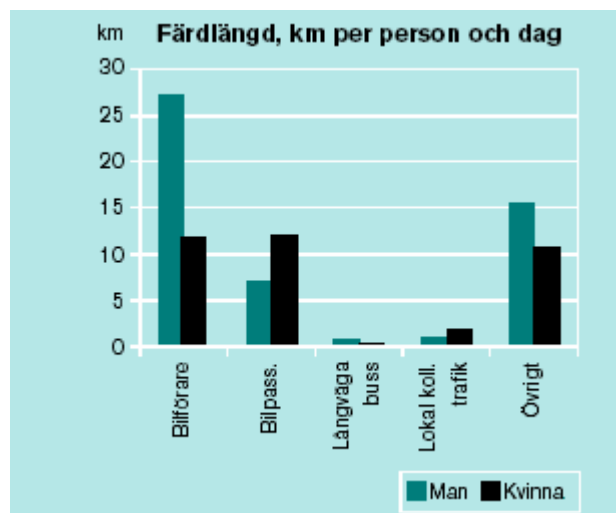
Majoriteten av p-pendlarna (ca 57 %) är mellan 36 och 55 år. Detta är naturligt då den största delen förvärvsarbetande tillhör dessa grupper. Den genomsnittliga åldern i urvalet var 44 år. Det är dock en ganska stor del av p-pendlarna som är 56 år eller äldre och detta beror antagligen på att de skaffat sig en vana att p-pendla. När man provat på p-pendling och det inte längre framstår som besvärligt eller okänt är det lättare att välja det som främsta alternativ. I en jämförelse mellan den yngre halvan av p-pendlarna med den äldre halvan

visade det sig att skillnaderna inte var så stora vad gäller synen på vad som är viktigt för pendlaren. De äldre prioriterade trafiksäkerheten och miljön något högre men i övrigt var det samma värderingar. I utvärderingarna av parkeringarna återfanns inte alls några märkbara skillnader mellan de yngre och de äldre p-pendlarna. Inställningen gentemot beteendet kan alltså inte sägas skilja sig nämnvärt mellan olika åldersgrupper i vår undersökning.

5.3.2 P-pendling i ett genusperspektiv

Skillnader i kvinnors och mäns resmönster är stora och det är viktigt att förstå dessa skillnader för att kunna kartlägga pendlaren.

60 % av dem som svarade på enkäten var kvinnor. Detta innebär antingen att fler kvinnor p-pendlar eller att kvinnor var bättre på att svara på enkäten. På en enkätundersökning som genomfördes i Jönköping var 55 % av dem som svarade kvinnor medan endast 51 % av alla tillfrågade var kvinnor, vilket tyder på att kvinnor är något bättre på att besvara enkäter. (Jönköping kommun, www.jonkoping.se)



Figur 5.5 Jämförelse mellan kvinnors och mäns användning av olika färdmedel (SIKA, 2000)

Jämförelsen mellan kvinnor och män angående vilka färdmedel de använder visar tydligt hur män reser mer med bil än vad kvinnor gör medan kvinnor i sin tur utnyttjar kollektivtrafiken bättre än män.

Från trettioårsåldern, då många familjer skaffar barn, minskar pendlingen totalt sett bland kvinnor medan den ökar bland män. Män pendlar längre och använder oftare bil. Främst pendlar välutbildade män i eller till storstadsregionerna (Svenska Kommunförbundet, 2003).

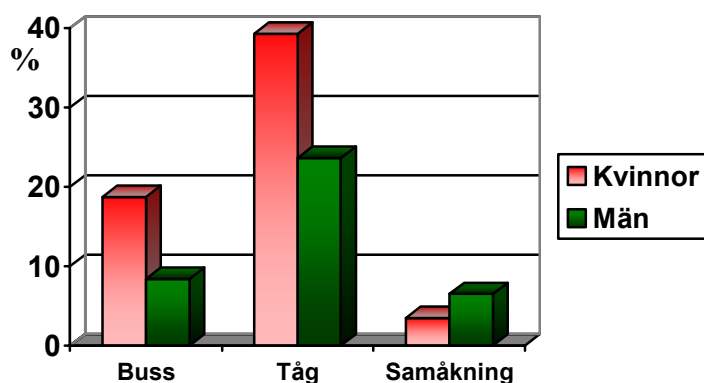
I Skåne har män generellt sett längre resväg till sin arbetsplats än kvinnor. Eftersom arbetsplatsen är den största enskilda målpunkten för p-pendlare så är detta av intresse för vår undersökning. 5 % av kvinnorna och 9 % av männen pendlar mer än 30 km om dagen.

Det finns många förklaringar till att pendlingsmönster ser olika ut för män och kvinnor. En av dessa förklaringar är att män och kvinnor har olika tidskulturer (Björnehult et al, 1996). Kvinnors vardag innehåller generellt sett fler aktiviteter som är knutna till vård och omsorg än männens. Skillnaderna i tidskultur ger upphov till olika resvanor. Män och kvinnor lägger ner ungefär lika mycket tid på att resa även om männen ofta reser längre i avstånd räknat. Kvinnor kombinerar i större utsträckning sina arbetsresor med olika ärenden som att skjutsa

och hämta barn och handla. Detta utgör en stor del av kvinnors mobilitet. Det är alltså viktigt för kvinnor att frekvensen hos färdmedlen är anpassad till aktiviteter och destinationer (öppettider på inköpsställen och skolor).

Kvinnors mobilitet begränsas även i större utsträckning av känslan av personlig trygghet då de oftare känner sig otrygga. Skillnader i pendlingsmönster förstärks av att kvinnor i större utsträckning utnyttjar kollektiva färdmedel som vanligen är långsammare än bilen. Enligt vår undersökning hade p-pendlaren i medeltal tjänat 15,4 minuter på att ta bilen hela vägen. Kvinnor har generellt sett en mer positiv inställning till kollektivtrafik än män. Kombinationen av kvinnors positiva syn på kollektivtrafik och faktumet att kvinnor gärna kombinerar ärenden med arbetsresor gör p-pendling mycket intressant eftersom man genom att p-pendla har tillgång till bil och kan uträtta ärenden både på väg till och från målpunkten samtidigt som man kan utnyttja den ekonomiskt fördelaktiga kollektivtrafiken på den längsta delen av sträckan.

Andel p-pendlare på olika färd sätt



Figur 5.6 Visar hur stor del kvinnor respektive män som p-pendlar med olika transportslag i procent (N=749)

Tåg och buss är de överlägset populäraste pendlingstyperna hos p-pendlarna. Att en så liten del är samåkare kan bero på att alla samåkare inte använder sig av samåkningsparkeringar utan möts på andra platser och att samåkning måste planeras i förväg. Att den största delen p-pendlare åker vidare med tåg är inte så underligt då det är ett snabbt och effektivt färd sätt. När man har möjlighet att välja mellan buss och tåg väljer en överväldigande majoritet tåg, och buss endast om det är nödvändigt.

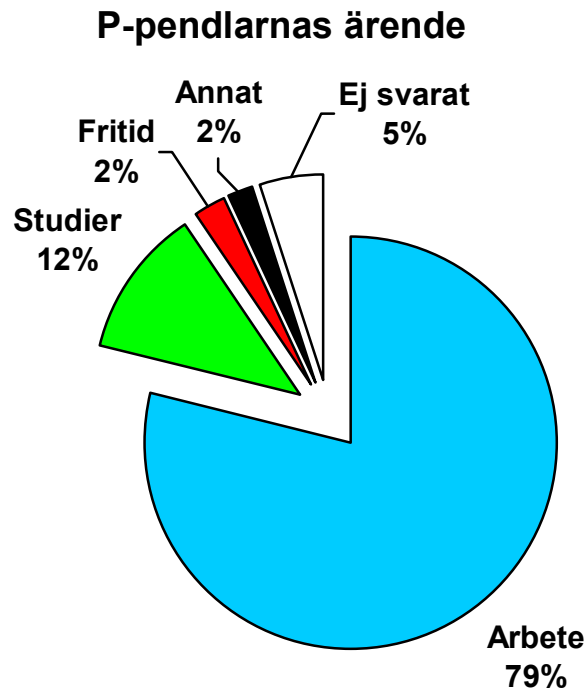
Hos män är det nästan lika vanligt att samåka som det är att åka vidare med buss. Både när det gäller tåg och buss är det långt fler kvinnor än män som utnyttjar transportmedlen. En förklaring till detta kan vara att män har en starkare biltradition.

Som nämndes tidigare så är 60 % av de inkomna enkäterna besvarade av kvinnor. I en undersökning av Stockholmsområdets pendlingsparkeringar så var 59,4 % av användarna kvinnor (Lindström Olsson, 2003). Detta stödjer vår teori om att kvinnor har en mer positiv inställning till kollektivtrafik och därmed använder sig av p-pendling i större utsträckning. När icke-användare blivit tillfrågade om de är beredda att använda sig av pendlingsparkeringar så har endast 34,9 % av kvinnorna svarat nej medan hela 63,6 % av männen svarade nej (Lindström Olsson, 2003).

Skillnaderna mellan manlig och kvinnlig syn kan beskrivas som olika uppfattning av den subjektiva normen (Icek Aizen, www-unix.oit.umass.edu/~aizen). Den subjektiva normen för

kvinnor och män generellt är att kvinnor har en mer positiv syn på kollektivtrafik och män en mer positiv syn på biltrafik. Man kan spekulera i att det även kan vara så att kvinnor har en känsla av dålig uppfattad kontroll över beteendet då de kör bil längre sträckor och att män känner att de inte har den kontrollen de vill ha då de utelämnar sig till kollektivtrafiken.

5.4 Syftet med resan



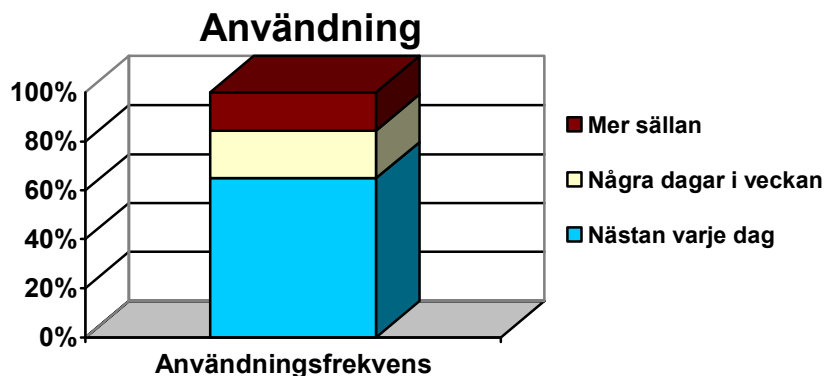
Figur 5.7 Ärenden för p-pendlare (N=826)

Ur figuren ovan kan man tydligt se att det är arbetet som är den vanligaste målpunkten för p-pendlare. Detta är naturligt då man måste ha tillgång till bil och körkort för att kunna använda sig av pendlarparkeringar. Regelbundenheten som arbetet innebär ger en fördel vid pendling då man kan lära sig tidtabeller och känna sig säkra på att allt fungerar som det ska. Det är dock en förvånansvärt stor andel som pendlar till studier och medelåldern på denna grupp är 31,7 år vilket är avsevärt högre än genomsnittsstudenten.

Ärendet är att betrakta som en resespecifik faktor i klassificeringen av faktorer som påverkar resandet.

5.5 Hur ofta används p-platsen

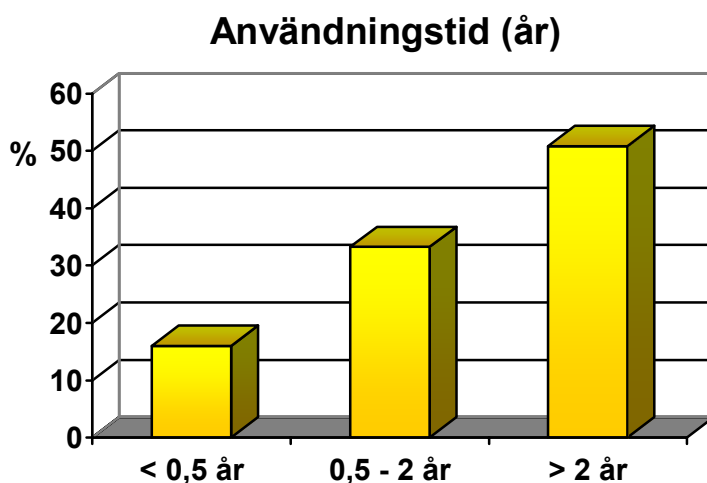
5.5.1 Användningsfrekvens



Figur 5.8 Användningstid hos p-pendlarna i Skåne (N=796)

Enligt enkätundersökningen så använde 65 % parkeringen i stort sett varje dag, 19 % några dagar i veckan och 16 % mer sällan. Detta visar att p-pendling passar bäst för de pendlare som pendlar regelbundet och detta stämmer överens med att den vanligaste målpunkten är arbetet. På undersökta parkeringar i Stockholmsregionen ligger värdena på ungefär 39 % i stort sett varje dag och 20 % någon gång i veckan (Lindström Olsson, 2003).

5.5.2 Användningstid



Figur 5.9 Användningstid för p-pendlarna (N=774)

Det förefaller vara så att de som börjat använda sig av en pendlarparkering använder den länge. Detta har antagligen att göra med att det inte längre känns besvärligt eller omständligt och när man har gjort något till vana är det för många ett lätt sätt att spara pengar eller värna om miljön.

6 Resan

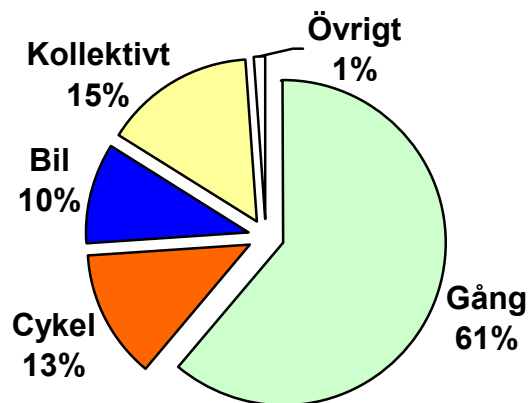
När man reser förflyttar man sig med hjälp av färdmedel, från en startpunkt till en målpunkt, en viss sträcka på en viss tid. I detta kapitel studerar vi p-pendlarens resa.

6.1 Resvägen

Den genomsnittlige p-pendlaren har 51 km från sitt hem till sin målpunkt och det tar 53 minuter att ta sig dit. Resan delas upp i tre reselement. Från hemmet till bytespunkten där kollektivt resande eller samåkning tar vid, huvudresan med tåget, bussen eller samåkningsbilen och slutligen från avstigningsplatsen till målpunkten som oftast sker till fots. Den första biten till bytespunkten vilken p-pendlaren kör med bil är i genomsnitt 9 km. Huvudresan är i genomsnitt ca 41 km. Från avstigningsplatsen till målpunkten är det i genomsnitt 786 m. Hela resan tar enligt p-pendlarna 53 min och hade kunnat förkortas med drygt 15 minuter om bilen hade använts hela resvägen.

6.2 Färdsättsval

Färdsättsval till stationer



Figur 6.1 Färdsättsval till stationer i Sverige (TRAST, 2004)

	Gång	Cykel	Kollektivt	Bil
Malmö	42%	16%	35%	3%
Helsingborg	48%	12%	33%	5%
Lund	56%	21%	19%	2%
Kävlinge	44%	37%	10%	9%
Bjuv	49%	26%	18%	6%
Teckomatorp	20%	7%	56%	17%
Mörarp	76%	21%	-	3%
Rydsgård	61%	11%	-	28%
Billeberga	28%	16%	28%	27%
Dösjebro	53%	28%	-	19%

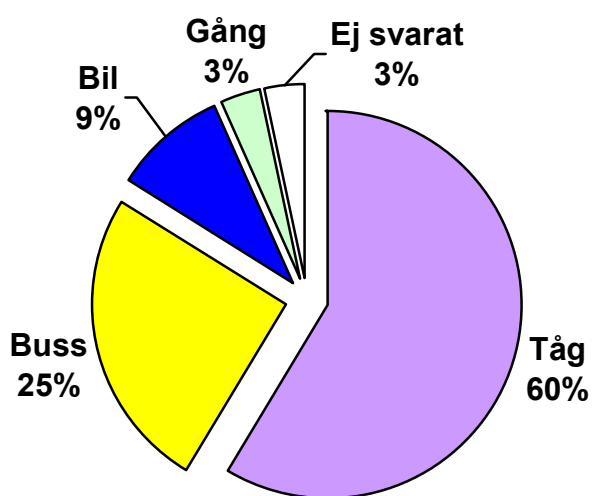
Tabell 6.1 Färdsättsval till några stationer i Skåne ordnat efter ortens storlek (TRAST, 2004)

I figur 6.1 ser man genomsnittliga siffror för färdsättsval till Sveriges tågstationer, och tabellen 6.1 visar några i Skåne utvalda stationer. Generellt sett är det kortare avstånd och bättre täckning med kollektivtrafik i Skåne än i övriga Sverige. Detta gör att det finns

alternativa färdmedel att ta sig till tåg- och busstation och därför tar man inte bilen lika ofta i Skåne som man gör i övriga Sverige. I tabellen över skånska orter ser man tydligt att man i de större orterna där avstånden är kortare ogärna väljer bilen som transportmedel till station. Detta beror bland annat på parkeringsbrist och avgift för parkering. Skjuts till stationen och hämtning är vanligare än att man kör själv (TRAST, 2004). Att man gärna kör till mindre stationer beror på att kollektivtrafik saknas och att parkeringen är gratis vid stationen, men även på stora omland, bra koppling till vägnätet och långa avstånd till stora städer. I Skåne är det endast avgiftsbelagd parkering vid stationerna i de större orterna Malmö, Lund, Kristianstad, Helsingborg och Ystad.

Om man sedan ser på hur resan fortsätter för p-pendlarna så kan man dela upp det på vilket färdmedel de använder.

Fortsatt färdväg för p-pendlare



Figur 6.2 Fortsatt färdväg från parkering bland p-pendlarna (N=826)

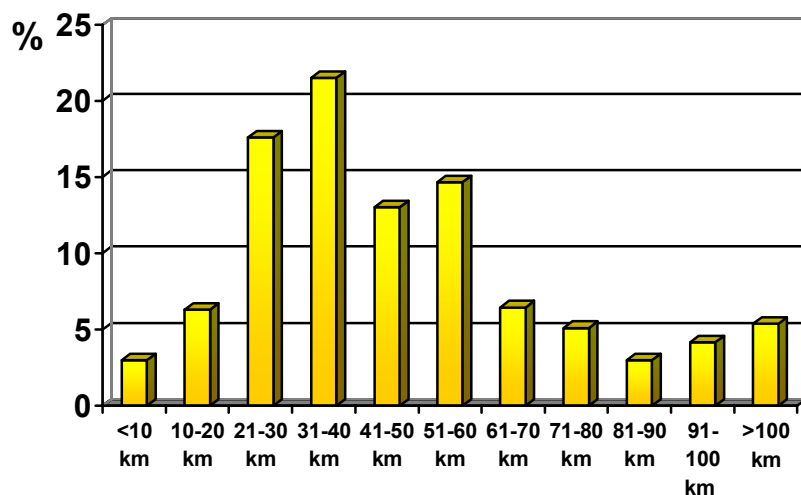
Av dem som tar bilen till bytesplatsen (tågstationen, busstationen, samåkningsparkeringen) så åker den största delen vidare med tåg. De som åker vidare med bil är samåkarna och de som går vidare använder sig av parkeringen då den ligger nära deras målpunkt. Att den största delen av p-pendlarna åker vidare med tåg är väntat då det i Skåne finns bra tågförbindelser och ofta avgiftsfri parkering vid stationerna.

6.3 Pendlingsavstånd

Varje skåning reser ca 30 km per dag i genomsnitt räknat för alla invånare tur och retur (Region Skåne, 2004).

Benägenheten att pendlarparkera ökar vanligtvis med avståndet mellan hemmet och målpunkten. Det genomsnittliga reseavståndet mellan hemmet och målpunkten är 51 km för p-pendlaren. Detta kan jämföras med den genomsnittliga reslängden för arbets-, tjänste- och studieresor som är 21 km (enkelresa) för bilresenärer enligt RES 2000. Män har enligt RES 2000 nästan dubbelt så långa arbetsresor som kvinnor.

Avstånd Hem - Målpunkt i kilometer

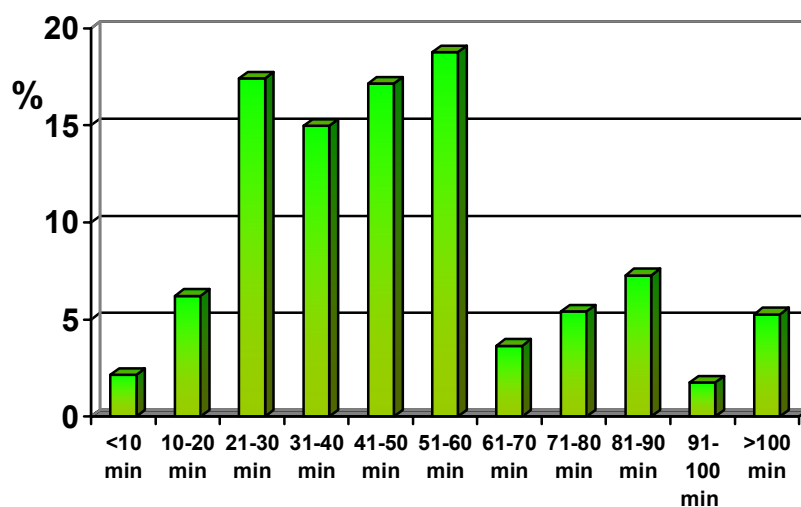


Figur 6.3 Pendlingsavstånd Hem – Målpunkt (N=745)

Även om medelreslängden är 51 km för p-pendlaren (enkelresa) så reser de flesta kortare än så och det ser man på medianen (mittvärdet) som är 44 km. Eftersom medelreslängden är 21 km för alla pendlingsresor i Skåne och endast 9 % av p-pendlarna har kortare pendlingsavstånd tyder detta på att de är kraftigt överrepresenterade på längre sträckor. En anledning är att den tid som man förlorar på att köra till en parkering, gångtid och bytestid på kanske 5 – 10 minuter väger tungt på kortare resor på 15 – 20 minuter medan den har mindre betydelse på längre resor. Ekonomi har självklart också en stor betydelse till om man använder sig av p-pendling eftersom det innebär en stor kostnad att pendla långa sträckor med bil och ju längre man åker desto mer sparar man genom att åka kollektivt.

Avståndet mellan hemmet och parkeringen var i genomsnitt 9 km.

Avstånd Hem - Målpunkt i minuter



Figur 6.4 Restid i minuter Hem – Målpunkt (N=741)

Medelrestiden för p-pendlarna i Skåne är 53,2 minuter. När frågan om pendlingstid besvarats så verkar det som man tenderar att avrunda till närmaste tiotal och många avrundar ännu mer

och svarsfrekvenserna blir högre för en halvtimme, en timme eller en och en halv timme. För tåg gäller att man när man åker längre sträckor ofta sparar tid medan man på korta sträckor förlorar tid jämfört med bilresa samma sträcka. Att man på kort sträcka förlorar tid beror på bytestid mellan transportmedel.

6.4 Pendlingsparkering i Danmark

I Danmark pendlar ca 8 000 p-pendlare in till centrala Köpenhamn och Frederiksberg varje dag och man räknar med att ha potential för 20 – 25 000 p-pendlare 2015 (HUR, 2003)

I en dansk undersökning (Megafön , 1999) har man studerat vad som får pendlare att använda eller inte använda pendlingsparkeringar för sin pendling. Hos användarna så var de främsta anledningarna till att använda sig av pendlingsparkering att de upplever en ekonomisk fördel, undviker köer på vägarna och att de har en möjlighet att arbeta och koppla av på tåget. Det är dock anmärkningsvärt att den största delen som väljer p-pendling gör det eftersom de upplever problem med bilpendling, som t ex dåliga parkeringsförhållanden, och inte för att de uppfattar p-pendling som bra och välfungerande.

Motiven till att pendlarparkering används i prioritetsordning enligt den danska undersökningen:

- Dåliga parkeringsförhållanden i stan – Svårt att hitta en plats och/eller dyrt att parkera.
- Arbetar nära en station – Om man jobbar nära en station så menar flera tillfrågade att det bara är besvärligt att ta bilen till jobbet, eftersom man då måste hitta parkering.
- Ekonomi – Det är billigare att ta tåget än att åka ensam i bilen.
- Undviker att fastna i bilkö – Långa köer i rusningstid som ger upphov till tidsspill, oro och stress kan undvikas.
- Möjlighet att arbeta och koppla av på tåget – Istället för att vänta i bilkö kan man läsa rapporter, förbereda möten eller bara slappna av med en bra bok. Detta kräver dock sittplats då ståplats inte är bra för vare sig arbete eller avslappning.
- Miljöhänsyn – Bidra till att minska koldioxidutsläppen.
- Väderförhållanden – Dåligt väder skapar osäkra vägförhållanden vilket upplevs som otryggt att köra i.
- Otrygghet i trafiken – De som känner sig osäkra i trafiken, i synnerlighet rusningstrafik, kan köra endast en kort sträcka till stationen för att åka tåg.
- Sparar tid – Några svarande upplever att de sparar tid genom att utnyttja pendlarparkeringar i förhållande till att bilpendla.
- Inte van att resa i Köpenhamn vilket är tidskrävande – De som inte hittar i Köpenhamn har lättare att ta sig runt staden på annat sätt.

Danskarna har i samma undersökning även delat upp de typiska användarna i olika pendlartyper för att få en tydligare bild över vilka som pendlar och varför de pendlar:

P-pendlare:

Den avslappnade: Blir stressad och upplever osäkerhet när han kör bil. Ser kollektiva färdmedel som lugnare och avkopplande. Klagar vanligtvis inte på kollektivtrafiken. Oftast miljömedveten och p-pendling ger honom gott samvete.

Den ekonomiska: Tänker rationellt och väljer transport ur ekonomisk synvinkel. Kan kompromissa med sina personliga behov för att få det billigaste alternativet.

Den vänlige: Genom att använda sig av p-pendling kan den vänlige ge andra familjemedlemmar möjlighet att använda bilen. Kompromissar med egna behov för att kunna

ta hänsyn till andras. Ställer inte så stora krav på kollektivtrafiken och är generellt sett nöjd. Den vänlige pendlaren bryr sig om miljön och liksom den avslappnade får den vänlige gott samvete av att inte förorena.

Bilpendlare:

Barnfamiljen: Har svårt att använda sig av kollektivtrafik då barn ska hämtas och lämnas på dagis. Det tar för lång tid med kollektivtrafik. Barnfamiljen skulle dock vilja använda sig av kollektivtrafik om det skulle underlätta deras ofta strama ekonomiska situation.

Den kringresande: Använder sig av bil då hans jobb kräver det. Har otympligt baggage i någon form som hindrar honom från att åka kollektivt. Bilen är del av hans livsstil och den är praktisk. Endast ett nytt jobb skulle få den kringresande att börja p-pendla.

Den förnäme: Är generellt sett välbärgad och har en uteslutande positiv inställning till bilism. Ser bilen som en statussymbol och sätter stort värde vid komfort. För att han ska använda kollektivtrafiken ska den vara pålitlig, effektiv och komfortabel.

Strebern: Anser att han förtjänar att köra bil för det gör tillvarelsen lite bättre. Karriärmänniska som inte vill spilla tid på kollektivtrafik. För att han ska använda p-pendling ska det vara tydliga ekonomiska eller tidsmässiga fördelar.

(Megafon, 1999)

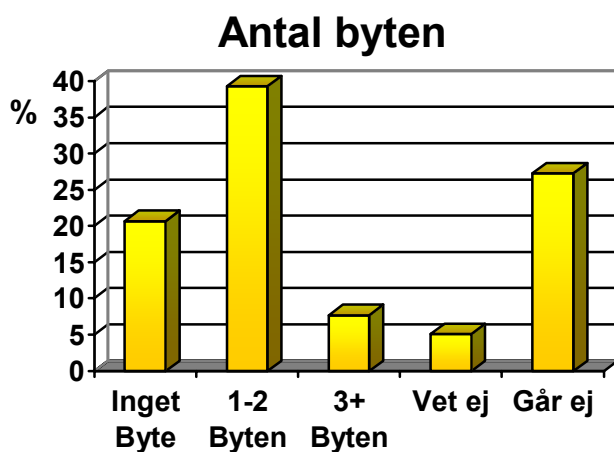
7 Färdsätt (Bil/Buss/Tåg)

Valet av färdsätt beror ofta på uppfattade nyttan av valt färdmedel. Billig, snabbt och bekvämt är att föredra. I detta kapitel tar vi upp vilka faktorer det finns som påverkar valet av färdsätt och hur de påverkar.

7.1 Möjlighet till kollektivtrafikpendling

På enkäten hade vi med en fråga om huruvida de hade kunnat åka kollektivt hela vägen. Avsikten med detta är att vi vill veta om p-pendlarna är tvungna att ta bilen till stationen för att kunna åka kollektivt. Det visade sig att 53,2 % kan använda sig av kollektivtrafik hela vägen medan 46,8 % inte anser sig ha möjlighet att använda kollektivtrafiken hela vägen. Detta kan bero på antingen tidsbrist eller att det helt enkelt inte finns kollektivtrafik nära hemmet. Det är dock många som använder sig av pendlingsparkering även om de inte är tvingade för att kunna åka kollektivt.

7.2 Byten om enbart kollektivtrafik används



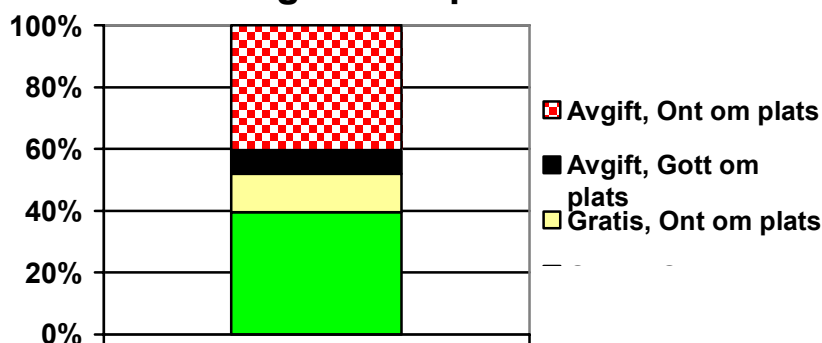
Figur 7.1 Antal byten om kollektivtrafik hade använts hela vägen till målpunkten (enkel resa)(N=769)

Om möjligheten till pendlingsparkering inte hade funnits så hade de flesta behövt göra 1-2 byten med kollektivtrafik. Drygt en fjärdedel kan inte använda sig av kollektivtrafik för att ta sig hela vägen från sitt hem till sin målpunkt. Av dem som inte hade behövt göra något byte menade några tillfrågade att de bor nära pendlarparkeringen och hade därför kunnat ta sig till kollektivtrafikanslutningen med cykel eller till fots.

7.3 Parkeringsmöjlighet

I enkäten fick p-pendlarna svara på frågor om hur deras parkeringsmöjligheter var vid målpunkten. Tanken med detta var att se om det fanns något tydligt mönster mellan parkeringsmöjlighet och p-pendling. 46,8 % av p-pendlarna har avgiftsbelagd parkering vid målpunkten och på 53,3 % av målpunkterna är det platsbrist. Faktumet att man vill ha tillgång till sin bil men ändå har eller tycker sig ha problem att parkera vid sin målpunkt tror vi kan vara en av anledningarna till att använda sig av p-pendling.

Parkering vid målpunkt

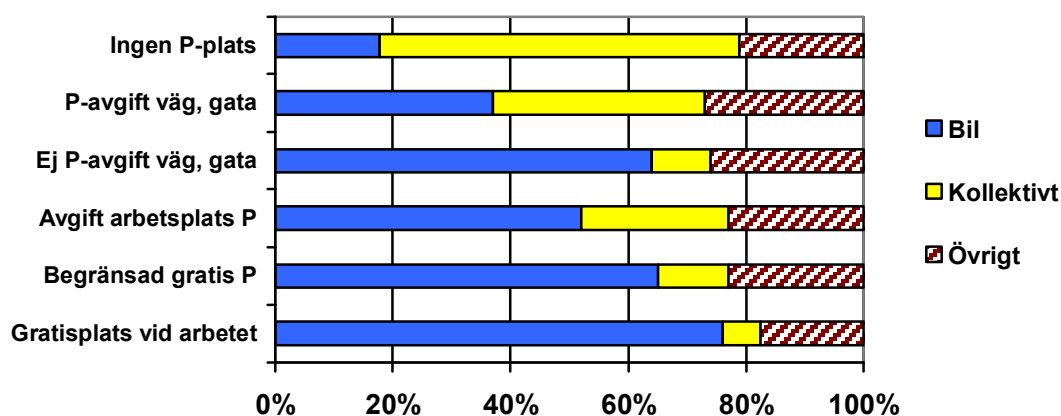


Figur 7.2 Parkeringsförhållanden vid p-pendlarnas målpunkter (N=322)

39 % av p-pendlarna har både gott om plats och gratis parkering vid målpunkten men väljer ändå att använda pendlarparkeringen. Oftast pendlar de en längre sträcka och medelavståndet till målpunkten för dessa p-pendlare är 61 km, vilket är 20 % längre än den genomsnittliga p-pendlaren.

I en undersökning som gjordes i München så var ”ingen parkeringsplats vid målpunkten” den största enskilda anledningen till att använda sig av pendlingsparkering (Park & Ride München, www.parkundride.de).

Färdmedelsval pga parkeringsmöjligheter



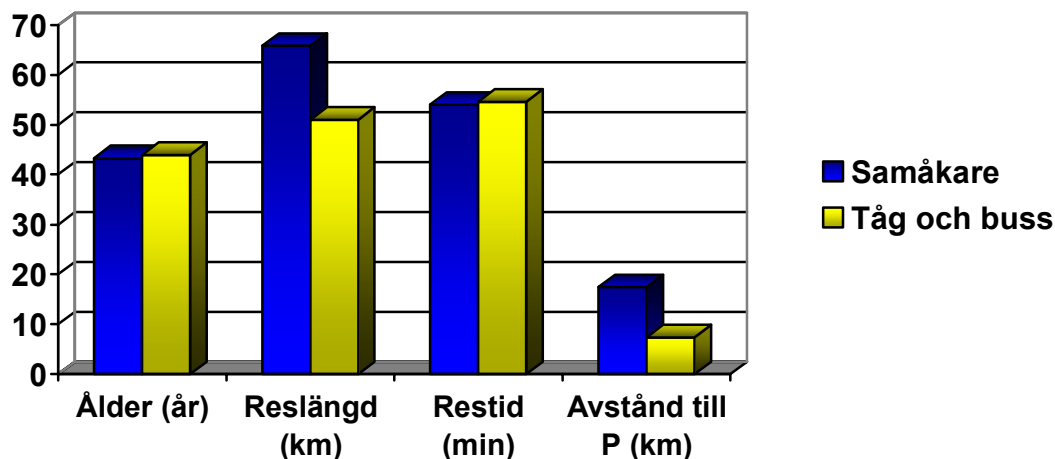
Figur 7.3 Bilplatstillgång och färdmedelsval för arbetsresor (TRAST, 2004)

Figuren visar hur färdmedelsvalet påverkas av tillgången på parkering vid arbetet enligt TRAST. Den här figuren ger en klar bild över hur viktigt det är för bilisten att parkeringen vid målpunkten, i det här fallet arbetet, är avgiftsfri. Andelen kollektivresor till arbetet ökar markant då p-plats inte finns att tillgå eller är avgiftsbelagd. Man ser också att det är kollektivtrafiken som ökar mest då bilpendlingen minskar, tydligast är detta när det inte finns någon parkering vid målpunkten.

7.4 Restiden jämförelse

7.4.1 Jämförelse mellan samåkare och övriga p-pendlare

Skillnaden mellan samåkare och tåg-, busspendlare



Figur 7.4 Jämförelse mellan samåkare och p-pendlare kollektivresenärer ($N_{\text{ålder}}=734$, $N_{\text{reslängd}}=707$, $N_{\text{restid}}=705$, $N_{\text{avstånd}}=726$)

När vi här jämför samåkare och kollektivresande p-pendlare kan man notera att den totala restiden för samåkare och övriga p-pendlare är ungefär lika lång men sträckan som samåkarna pendlar är en bra bit längre (29 % längre). Den största delen av sträckan är avståndet till parkeringen som för samåkare är ungefär dubbel så långt som för övriga p-pendlare. Att den totala restiden är så pass mycket kortare tyder på att samåkarna tycker deras pendlingsform är effektivare än pendling via kollektivtrafik. Medan kollektivåkande p-pendlare hade tjänat 16,6 minuter på att ta bilen hela vägen hade samåkarna endast tjänat 7,8 minuter.

7.4.2 Jämförelse pendlare och p-pendlare

Om man ser på resan från station till station står sig kollektivtrafiken ganska väl jämfört med bilen. I tabellen jämförs olika stråk i Skåne. Järnvägsstationerna i tätorterna har valts som start- och målpunkter. Förbindelsen Ystad – Helsingborg är medtagen för att analysen ska vara konsekvent och är summan av två stråk med byte i Malmö. Restidskvoten är ett mått på hur mycket mer tid som förbrukas genom att välja kollektivtrafik gentemot bil. Man får restidskvoten genom att dividera restiden för bil med restiden för kollektiva färdmedlet. En restidskvot på 1,2 motsvarar 20 % längre restid med kollektivtrafik än bil.

Pendlare

Förbindelse	Restider i minuter		Restidskvot
	Bil	Tåg	
Malmö-Köpenhamn	51	35	0,7
Malmö-Helsingborg	38	43	1,1
Malmö-Kristianstad	65	72	1,1
Malmö-Ystad	43	48	1,1
Helsingborg-Ystad	71	107	1,5
Helsingborg-Kristianstad	76	81	1,1
Ystad-Kristianstad	60	102	1,7

Tabell 7.5 Restidskvoter, kollektivtrafik jämfört med bil, för stora stråk i Skåne (A. Ekberg, Skånetrafiken)

Om man tar sig till stationen med bil så kan man utnyttja dessa restidskvoter förutsatt att stationen ligger i resriktningen och med tillägg för bytestid. Detta visar alltså att pendlingsparkering ger möjlighet till bra restidskvot jämfört med bilresa hela vägen, särskilt på längre resor där bytestiden och restid till stationen är en mindre del.

P-pendlare

Förbindelse	P-pendling	Bil pendling	Restids kvot p-pendling	Kollektiv	P-pendl. /Kollektiv kvot	Bilrestid enligt Michelin	Bilkvot
Malmö-Trelleborg	49	29	1,71	Buss 42	1,17	35	0,83
Malmö-Sjöbo	68	35	1,94	Buss 57	1,19	50	0,70
Malmö-Höör	60	43	1,40	Tåg 35	1,71	53	0,81
Lund-Landskrona	30	21	1,43	Tåg 16	1,88	23	0,91
Lund-Kristianstad	86	66	1,30	Tåg 58	1,48	70	0,94

Tabell 7.6 Restider och kvoter utifrån p-pendlarnas bedömning av restid i minuter för några förbindelser. På förbindelse Malmö-Trelleborg och Malmö-Sjöbo består kollektivtrafiken av busstrafik och på de tre andra av tåg

Förbindelse – Start- och målpunkt.

P-pendling – Restid i minuter för p-pendlare enkel resa enligt dem själva.

Bilpendling – Restid i minuter enkel resa om bil används hela resan enligt p-pendlarna.

Restidskvot p-pendling – P-pendling dividerat med bilpendling visar hur mycket längre tid resan tar med p-pendling jämfört med att åka bil hela vägen. Om p-pendling och bilpendling tar lika lång tid blir kvoten på ett.

Kollektiv – Visar den kortaste restiden med kollektivtrafik (buss eller tåg) från startpunkt till målpunkt enkel resa enligt Skånetrafiken (Skånetrafiken, www.skandetrafiken.se).

P-pendl./Kollektiv kvot – P-pendling dividerat med kortaste kollektivrestiden ger en kvot som visar hur stor del av restiden som tas upp av bilresan till parkeringen. En kvot på ett visar i detta fall att kollektivresan tar hela restiden, allt över ett utgörs av restid innan eller efter kollektivresan.

Bilrestid enligt Michelin – Visar restiden från centrum av startpunkten till målpunkten i minuter enligt Michelinguiden (Michelinguiden, www.viamichelin.com).

Bilkvot – Bilpendling dividerat med restid enligt Michelinguiden. En kvot på ett visar att Michelinguiden och p-pendlarna har samma uppfattning om restid i bil för en given sträcka.

Det som är mest intressant att studera i tabell 7.6 är de olika kvoterna. Restidskvoten för p-pendling visar hur mycket längre tid det tar att p-pendla jämfört med om man skulle ha kört bil hela vägen till målpunkten. Här ser man tydligt att de kollektivförbindelser som sker med buss har en högre restidskvot än de som sker med tåg. Detta är en av anledningarna att busspendling jämfört med tågpendling har svårare att konkurrera med bilpendling.

När vi ser på kvoten som jämför p-pendling restid med kollektiv restid så ser vi att kvoten är lägre för bussförbindelserna än för tågförbindelserna. Detta innebär att bildelen av hela resan är en mindre del tidsmässigt för busspendlare än för tågpendlare. Kollektivtrafikdelen av resan är 1,00 om man tar den snabbaste förbindelsen.

Jämförelsen (bilkvot) mellan restid i bil enligt Michelinguiden och restid i bil enligt p-pendlarna är intressant då den visar att pendlarna på samtliga förbindelser anser sig färdas snabbare i bil än vad som ges av Michelinguiden. Anledningar till detta kan vara flera. Att man inte håller sig till hastighetsbegränsningarna. Att man bor i utkanten av både startpunkt och målpunkt. Det kan även vara så att restiden tagen från Michelinguiden inte stämmer. En trolig anledning är dock att man överskattar bilen som transportmedel och bedömer körtiden som kortare än vad den egentligen är.

8 P-pendling

P-pendlarna har mängder med åsikter om Skånes pendlarparkeringar. I detta kapitel försöker vi sammanfatta och presentera vad de tycker.

8.1 Attityd och inställning till p-pendling

I enkäterna som vi delat och skickat ut har p-pendlarna fått gradera hur viktiga några faktorer är för att göra p-pendling till ett alternativ för dem. De fick gradera faktorerna på en skala mellan 1 till 3:

1. Inte särskilt viktigt
2. Ganska viktigt
3. Mycket viktigt

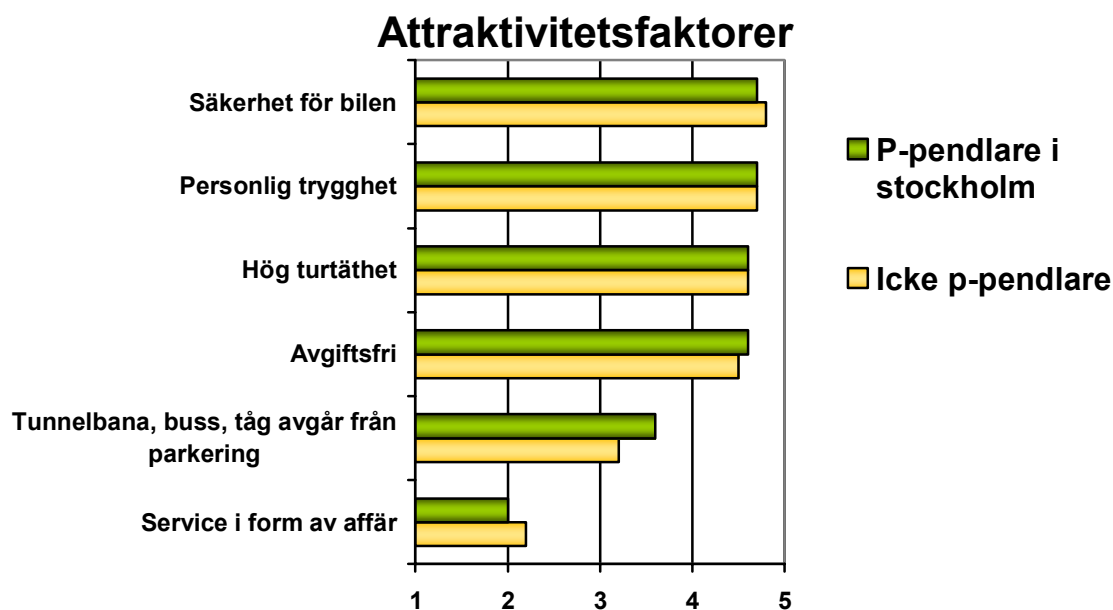
Faktorerna de ombads gradera var:

- Tidsåtgång – *Kan man tänka sig att p-pendla trots lite större tidsåtgång?*
- Bekvämlighet – *Hur viktigt är det att det finns bekväma stolar och möjlighet till att arbeta på kollektiva färdmedel och rörelsefrihet tack vare bilen på pendlarparkeringen?*
- Kostnad – *Måste det vara billigare att åka kollektivt än att köra själv för att man ska välja bort bilen?*
- Miljöhänsyn – *Kan man tänka sig att p-pendla för att det är skonsamt för miljön jämfört med att bilpendla?*
- Trafiksäkerhet – *Hur viktigt är det att man känner sig säker med det färdmedel man använder?*
- Lämplig arbetstid – *Arbetar man samtidigt som andra så kan man samåka och kollektivtrafiken är anpassad efter arbete dagtid*
- Lämplig respartner – *Är det viktigt att man reser i trevligt sällskap som man kan samtala med?*
- Parkeringens läge – *Är man beredd att promenera en bit från parkeringen till kollektivtrafikhållplatsen, är parkeringen lätt att nå med bil?*

Om de ville kunde de även lägga till någon faktor på en streckad linje under de övriga och gradera den enligt samma system.

Anna-Lena Lindstöm Olssons har i sin licentiatavhandling gjort en liknande studie där hon har bett både användare och icke-användare i Stockholmsområdet att gradera några attraktivitetsfaktorer för pendlarparkeringar enligt en skala från 1 till 5 där 5 innebär väldigt attraktivt och 1 innebär inte attraktivt (Lindström Olsson, 2003).

Resultaten från undersökningen i Stockholmsområdet ser ut så här:

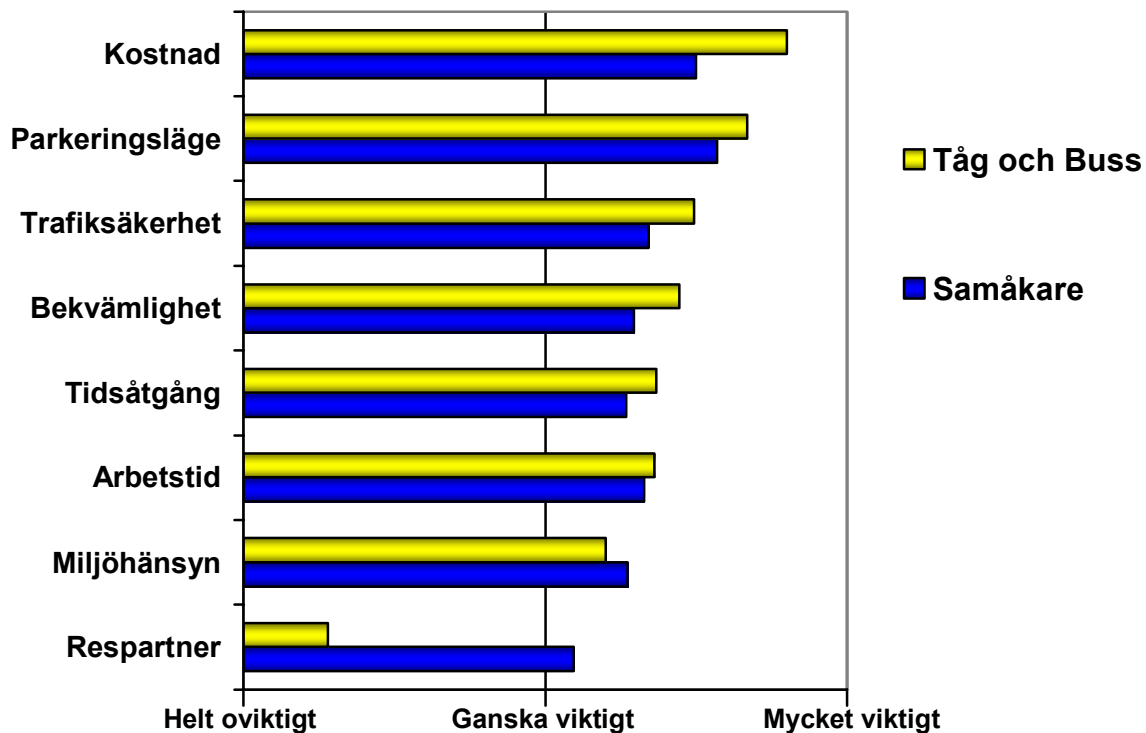


Figur 8.1 Bedömning av attraktivitetsfaktorer enligt p-pendlarna och icke p-pendlare i Stockholmsområdet (Lindström Olsson, 2003)

Det första som man lägger märke till är att både användarna och icke-användarna värderar de olika faktorerna ungefär lika. Avgiftsfri parkering och säkerhet för bilen är båda faktorer som ses som väldigt attraktiva. Det är tyvärr svårt att kombinera dessa faktorer då säkerhetshöjande åtgärder kostar pengar och medför ökad driftskostnad. Hög turtäthet på kollektivtrafiken är också viktigt för att locka pendlare till parkeringen. Mindre viktigt är att det finns service i form av affärer vid parkeringen.

Resultaten från vår undersökning uppdelat på kollektivresenärer och samåkare. Alla de som svarat på vår undersökning är användare av pendlingsparkeringar.

Faktorer som påverkar p-pendling



Figur 8.2 Viktiga faktorer för p-pendlare, uppdelat på kollektivt åkande och samåkare, i rangordning ($N_{medel}=755$)

I figuren ser man att kostnaden är den starkast styrande faktorn för kollektivresenärer och för samåkare är den också högt rankad även om parkeringens läge är viktigast. Att kostnaden är så högt värderad är inte oväntat eftersom de som svarat alla har tillgång till bil och skulle kunna köra hela vägen men väljer att byta färdmedel och detta beror oftast på kostnaden.

Parkeringen läge är väldigt viktigt och det märks på besökta parkeringar. Exempelvis finns det i Höör en parkering några hundra meter västerut från tågstationen som aldrig är full och trots detta är parkeringarna precis intill stationen överfulla och bilar parkeras på gräsmattor och riskerar böter. Se bilaga 4 Höör Norr, Höör Söder och Höör Väster.

Den största spridningen av svar hittar vi på frågan om lämplig arbetstid. Många tycker det är helt oviktigt medan andra menar att det är mycket viktigt för deras pendling. Det finns både fördelar och nackdelar med att jobba vanliga kontorstimmar som åtta till fem. Kollektivtrafiken är anpassad efter detta vilket också gör att parkeringarna fylls vid morgonrusningen.

Den största skillnaden mellan samåkare och kollektivresenärer är synen på respartner. För samåkare är respartner ganska viktigt medan kollektivresenärerna tycker respartner är oviktigt. Detta beror antagligen på att samåkare ofta väljer sina respartners innan de åker och anser sig tvungna att samtala osv., medan kollektivresenären inte bryr sig om vem de reser med så länge de inte stör dem på något vis. Det finns en stor skillnad i miljö i en samåkningsbil och på en offentlig kollektivtransport. I bilen sitter man inte gärna tyst hela resan i väntan på att ens avstigningsplats ska dyka upp.

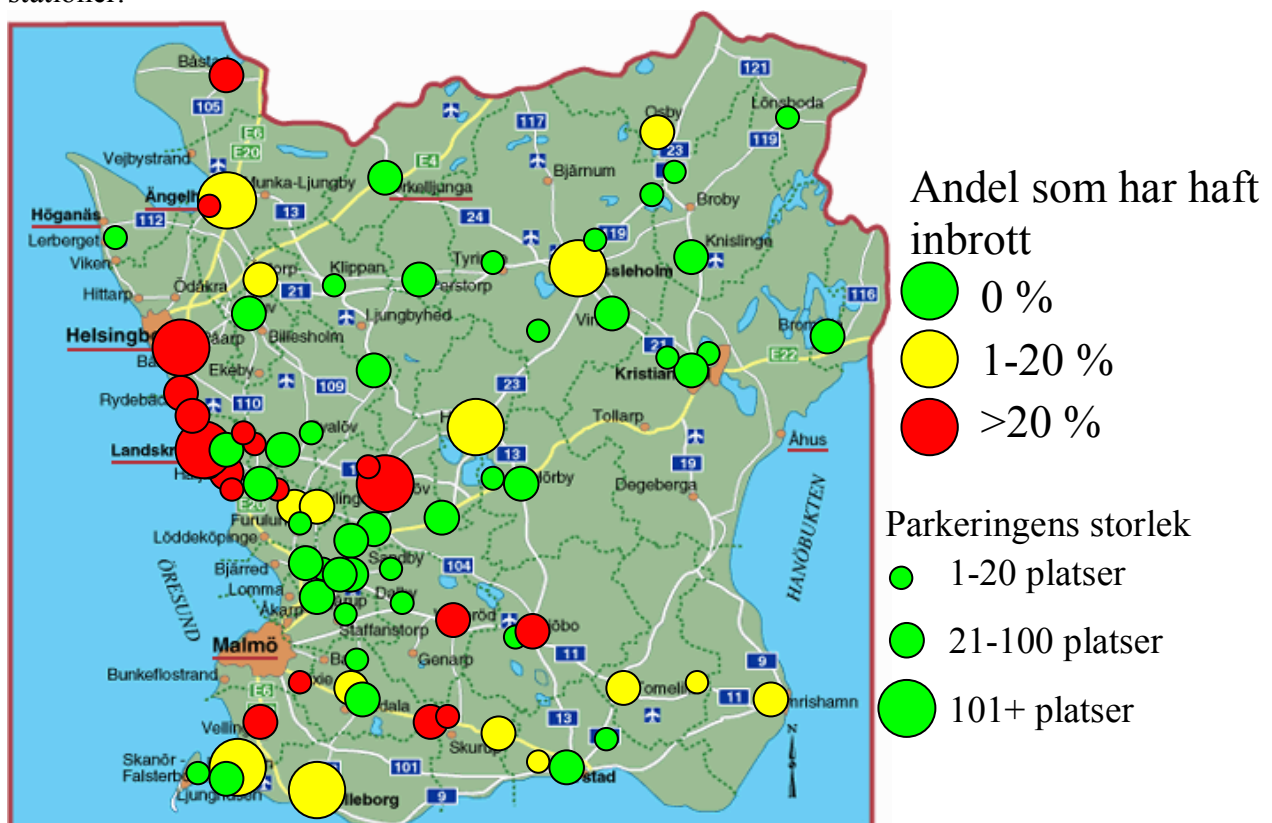
På det område som vi lämnade för egna kommentarer om vad som var viktigt för p-pendlarnas pendling var det många som ansåg att bra säkerhet för sig själva och bilen var en viktig faktor för att de ska p-pendla.

I en rapport gjord av Trivector har man frågat samåkare i Skåne, Göteborg och Stockholm vad de anser vara den största fördelen med att samåka. Då svarade över 50 % att det var ekonomiskt. På andra och tredje plats kom miljövänligt respektive trevligt och socialt. De största nackdelarna enligt samma rapport var att samåkning var oflexibelt och att gruppen är dålig på att passa tider. Det vanligaste svaret, 34 %, när det gäller nackdelar var dock att det inte finns någon nackdel (Trivector, 2002).

När man jämför vår undersökning med Lindström-Olssons och Trivectors ser man att kostnaden är väldigt viktig och styrande för att få folk att p-pendla. I Trivectors undersökning framkom precis som i vår att resparters var viktigt för samåkare både för att det är socialt och för att vissa resparters kan vara sämre på att passa tiden, något som inte spelar så stor roll för buss- och tågresenärer. I övrigt har frågorna behandlat olika faktorer och det är svårt att jämföra undersökningarna.

8.2 Inbrott

Eftersom antalet inbrott på de pendlarparkeringar vi besökt var så pass högt ska vi i detta avsnitt försöka skapa en bild av om hur inbrotten är fördelade över Skåne och olika typer av stationer.



Figur 8.3 Andelen inbrott på Skånes pendlarparkeringar (N=792)

I Skåne har hela 14,3 % av alla p-pendlare haft inbrott i sin bil. Kartan visar antalet inbrott på parkeringarna baserat på svaren från enkäterna. Detta innebär att parkeringar som vi inte fått in något svar ifrån inte finns med på kartan. Större parkeringar har större relevans och ger en tydligare bild än små parkeringar från vilka vi inte fått lika stort antal svar. På de

minsta platserna kan det röra sig om endast tre enkätsvar och om då en av dessa tre haft inbrott blir det över 20 %.

Det är tydligt att det finns stora problem på västkusten mellan Häljarp/Landskrona till Ramlösa/Helsingborg. Även Eslöv och Veberöd/Sjöbo har en hög inbrottsfrekvens. Denna höga inbrottsfrekvens gör att man ställs inför ett stort problem. Många vill att det ska sättas upp övervakningskameror på parkeringarna eller ha vaktbolag och polis som kontrollerar parkeringen regelbundet men få är beredda att betala. Förutom anläggningskostnaden betalar man i Danmark motsvarande ca 22 000 kronor per år för varje övervakningskamera. Denna kostnad innefattar att ett övervakningsbolag tittar på kameran 24 gånger per dygn och behandlar upp till sju nödsamtal från kunder per station för ca 16 000 kr/år och därtill kommer ca 6 000 kr/år per kamera för underhåll (PORSH, 2003). Det är dock inte hundra procentigt säkert med övervakningskameror och det finns exempel på tillfällen då det har gjorts åverkan på bilar utan att kamerorna registrerat det.

De flesta som p-pendlar gör det för att det är kostnadseffektivt, man sparar pengar på att p-pendla jämfört med att bilpendla hela vägen. Vaktbolag och polis är dyra ineffektiva lösningar men kanske kan övervakningskameror och kameraattrapper vara en lösning på de hårdast drabbade parkeringarna.

I Malmö har man utfört en studie av vilka faktorer som påverkar tryggheten hos resenärer (Mellgren, 2005). Denna studie visade att övervakningskameror minskade oro överlag men några resenärer med hög oro menade att det också kan vara negativt. Detta kan vara på grund av att kameror antyder att parkeringen måste övervakas och det gör att den inte känns trygg. Det som enligt Mellgrens undersökning gav störst negativ påverkan på tryggheten var mörker. När det är mörkt ute förstärks känslan av otrygghet kraftigt. De som upplever hög grad av oro påverkas i större utsträckning av den fysiska och sociala miljön på stationsområdet. I Mellgrens undersökning ställdes även riktade frågor om vilka brottsförebyggande strategier de som vid undersökningstillfället ställt sin bil på stationen använt sig av:

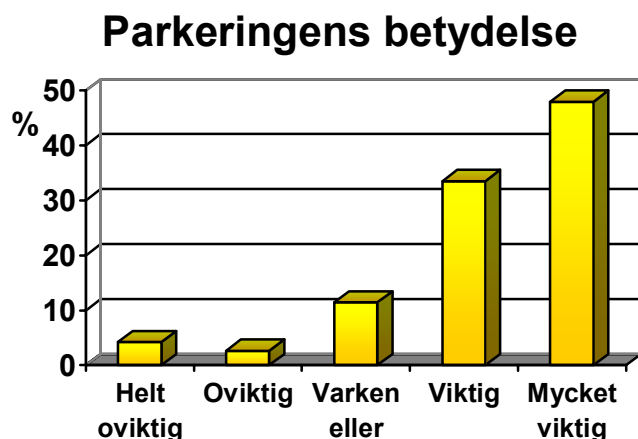
Strategi	Antal (%)
Undvikit ta bilen till stationen	43,7
Installerat billarm	37,8
Införskaffat rattkrycka	17,6
Undvikit vissa parkeringsplatser	53,4
Parkerat på bevakad plats	57,9
Lagt undan synliga föremål i bilen	85,7

Tabell 8.1 Brottsförebyggande strategier ($N_{medel}=118$)(Mellgren, 2005)

Det är hela 43,7 % som avstått någon gång att ställa bilen på stationsområdet på grund av oro för inbrott och stöld. De vanligaste förebyggande åtgärderna är att lägga undan synliga föremål och att välja en parkeringsplats som verkar säker. Fysiska åtgärder som försvårar inbrott som billarm och krycka är lite ovanligare. I studien visas även att ca 40 % av respondenterna oroade sig mycket eller ganska ofta för skadegörelse på bilen medan endast 12 % oroade sig för att bli överfallna (Mellgren, 2005). Att man oroar sig mer för skadegörelse på bil än för överfall trots att det inte kan anses som alls lika illa, beror antagligen på att det är mycket vanligare att utsättas för skadegörelse.

8.3 Användning och synpunkter

8.3.1 Betydelsen av pendlarparkeringarna

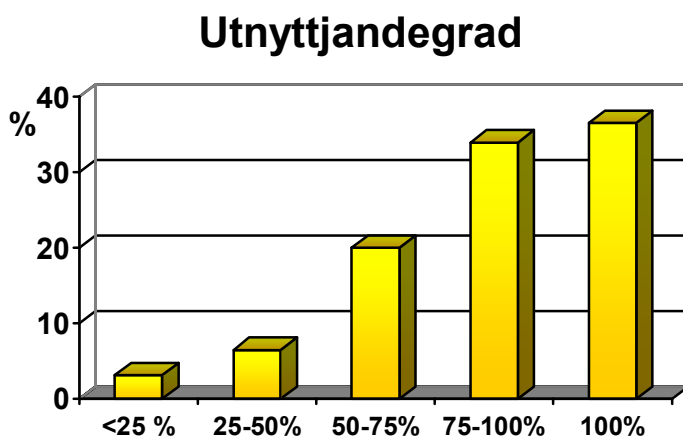


Figur 8.4 Parkeringarnas betydelse för p-pendlarnas pendling (N=776)

Medelvärdet ligger på 4,18 om man graderar betydelsen på en skala från ett till fem. Det innebär alltså att pendlarna tycker att parkeringarna är av stor betydelse och om man skulle ta bort möjligheten till parkering skulle många använda sig av andra pendlingsalternativ, såsom bilpendling. Detta torde dock innebära att om man ökade möjligheterna till p-pendling på platser med få parkeringsplatser också skulle kunna öka p-pendlingen.

8.3.2 Parkeringarnas utnyttjandegrad

Då vi endast haft tid att besöka de flesta parkeringarna en gång inkluderade vi i enkäten en fråga om hur de ansåg utnyttjandegraden såg ut på deras parkering.



Figur 8.5 Utnyttjandegraden i procent på skånska pendlarparkeringar (N=772)

Parkeringarna är som synes i figuren väldigt väl utnyttjade. Detta kan dock ge en lite skev bild då parkeringar med fler bilar har fler som svarar på enkäter och således används parkeringarna mycket enligt de flesta som svarar. De parkeringar som var tomma när de besöktes hade följaktligen ingen som svarade på enkäten och därmed fick vi väldigt få inom kategorin <25 % och 25-50 %.

När vi besökte parkeringarna var utnyttjandegraden 52 % enligt vår inventering, men enligt p-pendlarna bedömdes den till ca. 75 % pga. högre svarsfrekvens från fullbelagda parkeringar.

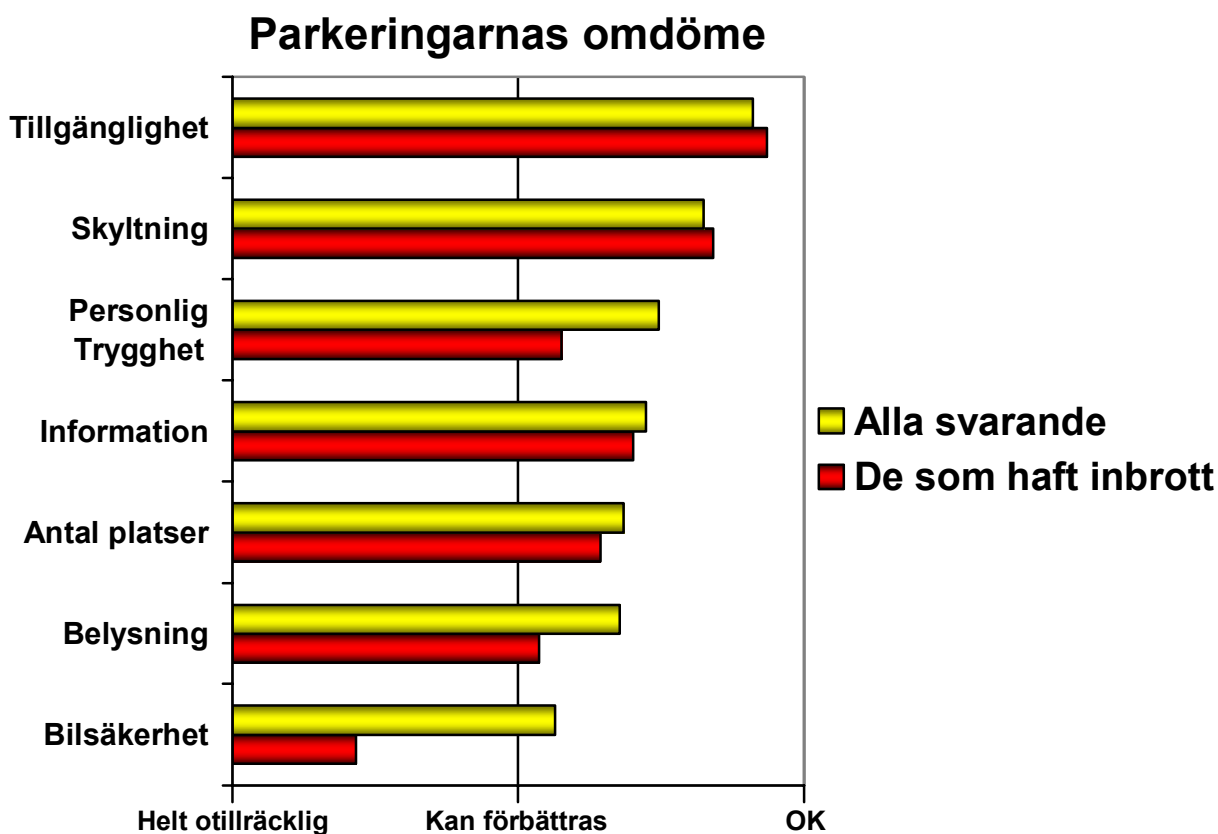
8.3.3 P-pendlarnas omdömen om parkeringarna

Angående de parkeringarna som p-pendlarna använt så bad vi dem gradera 7 egenskaper på deras parkering. De egenskaperna är

- Skyltning till parkeringen
- Belysning
- Information på parkeringen
- Antalet P-platser
- Säkerheten för bilen
- Personlig trygghet
- Tillgänglighet med bil

Denna gradering sattes på en tregradig skala:

1. Helt otillräcklig
2. Kan förbättras
3. OK



Figur 8.6 Vad alla p-pendlare respektive inbrottsdrabbade p-pendlarna tyckte om de parkeringar de använt sig av ($N_{\text{alla}}=740$, $N_{\text{inbrott}}=113$)

I figuren ser man att tillgängligheten till de skånska parkeringarna är bra och så även skyltningen enligt p-pendlarna.

Den personliga tryggheten varierar mycket beroende på om det finns belysning och hur parkeringen ser ut, dvs. undanskymda parkeringar har fått sämre omdöme och parkeringar med bra insyn har fått bättre omdöme.

Informationen på parkeringarna anses i allmänhet vara bra, ofta eftersom p-pendlarna inte vill ha särskilt mycket information.

Antalet parkeringsplatser är varierande och på många platser är det överfullt medan det på andra platser inte står en bil parkerad. Svaren om antalet platser beror också på när man utnyttjar parkeringen, de som kommer tidigt och åker sent kanske inte upplever någon platsbrist alls på en i övrigt överfull parkering.

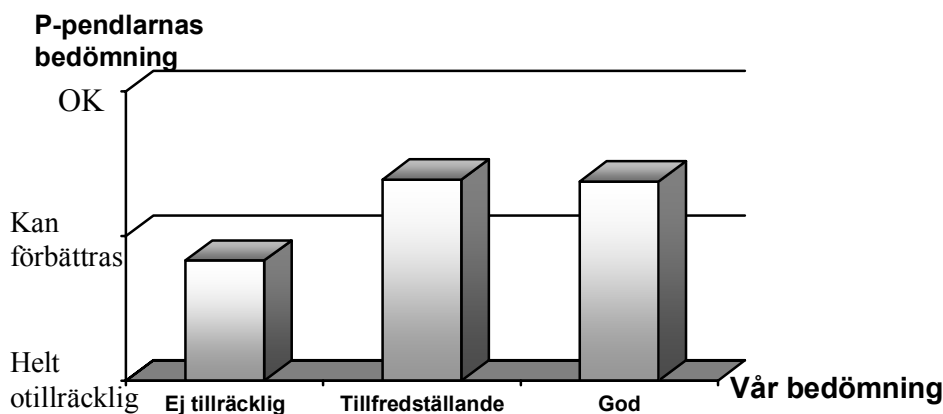
Bedömningen av belysningen är oftast enkel, antingen finns den och är då för det mesta tillräcklig eller så finns det ingen belysning vilket bedöms som helt otillräckligt.

Det som är sämst på de skånska pendelparkeringarna är enligt p-pendlarna säkerheten för bilen. Detta har naturligtvis en stark koppling till antalet inbrott på parkeringarna och med tanke på att 14 % av p-pendlarna i Skåne har haft inbrott i sina bilar så är det knappast förvånande.

Förutom den stora skillnaden i vad de tycker om säkerheten för sin bil så anser de som har haft inbrott även att belysning och personlig trygghet är sämre än vad de övriga tycker. Att den personliga tryggheten får sämre omdöme av dem som haft inbrott är en direkt följd av den känslan av osäkerhet som kommer av inbrottet. Om inte bilen är säker så känner sig personen heller inte trygg. Enligt dem som drabbats av inbrott så har parkeringarna där de haft sin bil parkerad varit sämre belyst än övriga parkeringar.

I fältet för övriga kommentarer på enkäten har 16 % av dem som haft inbrott specifikt bett om bättre belysning och 39 % skriver att de skulle vilja ha bättre övervakning i form av tillsynsmän eller övervakningskameror.

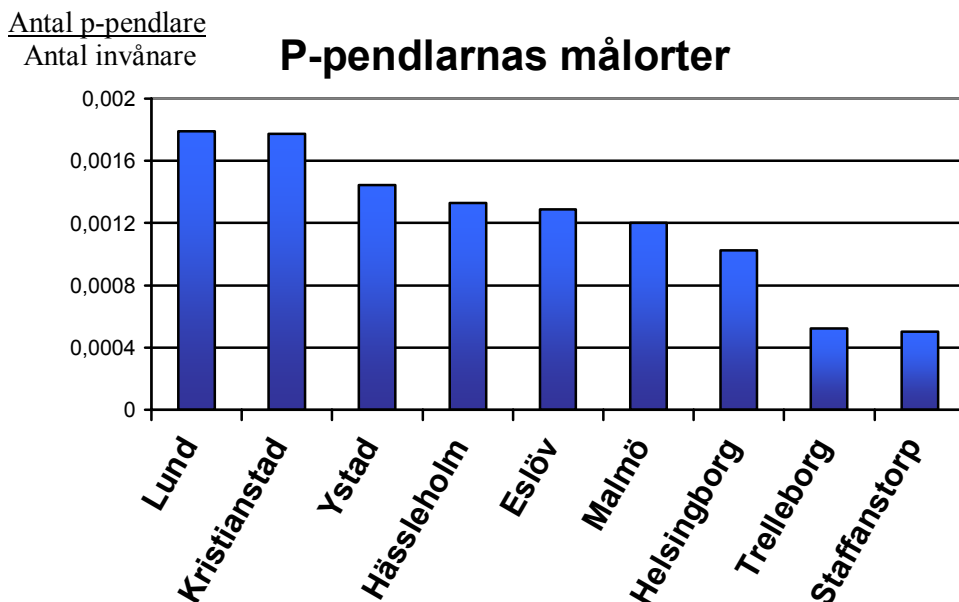
8.3.4 Belysning



Figur 8.7 Jämförelse mellan vår bedömning av parkeringarnas belysning och p-pendlarnas bedömning. På X-axeln visas vår bedömning.

Den främsta anledningen till att de parkeringar som bedömts ha god belysning enligt oss inte har bedömts så bra av användarna är parkeringar som trots bra belysning har hög inbrottsfrekvens. De som haft inbrott tycker att belysningen ska förbättras trots att den i flera fall redan är god. Exempel på sådana platser är Eslöv, Sjöbo och Hässleholm.

8.3.5 P-pendlarnas målpunkter

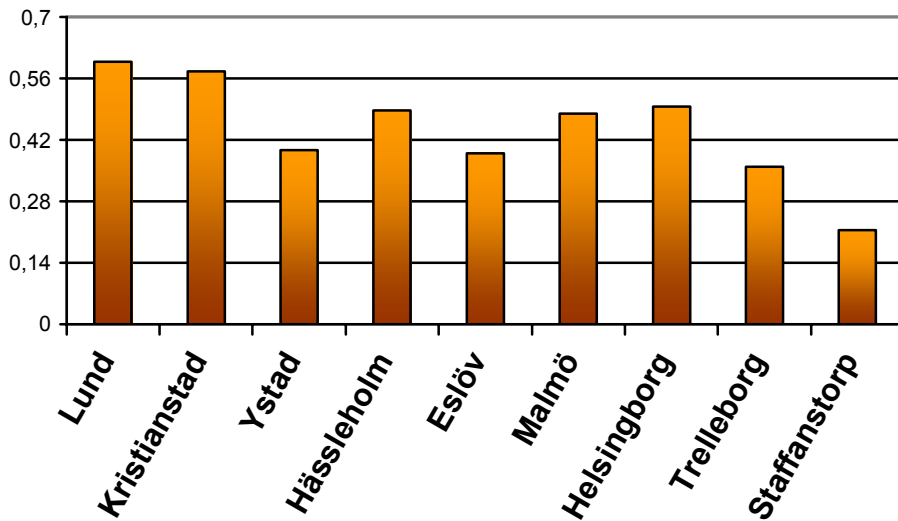


Figur 8.8 P-pendlares målorter, antal p-pendlare i förhållande till antal invånare i orten (N=647)
Invånarantalet kommer från SCB

Figuren visar att p-pendlingen är, i förhållande till ortens storlek, störst till Lund och Kristianstad, men även andra större orter med bra tågförbindelse har många p-pendlare. Det låga antalet p-pendlare till orter utan tågstation som Trelleborg och Staffanstorps är anmärkningsvärt. Detta har antagligen att göra med att man om man åker bil ogärna byter till buss som använder sig av samma väg som man själv skulle kunna köra snabbare än bussen. Skälet till att byta till buss är oftast att det i målorten är avgiftsbelagd parkering eller brist på parkering. I absoluta tal är den största målpunkten Malmö, men p.g.a. ortens storlek hamnar den ungefär i mitten. En anledning till den relativt stora p-pendlingen till Lund kan vara de hårda restriktionerna som finns för biltrafik i centrala Lund samtidigt som turtätheten på kollektivtrafik är hög in till staden.

Antal inpendlare
Antal invånare

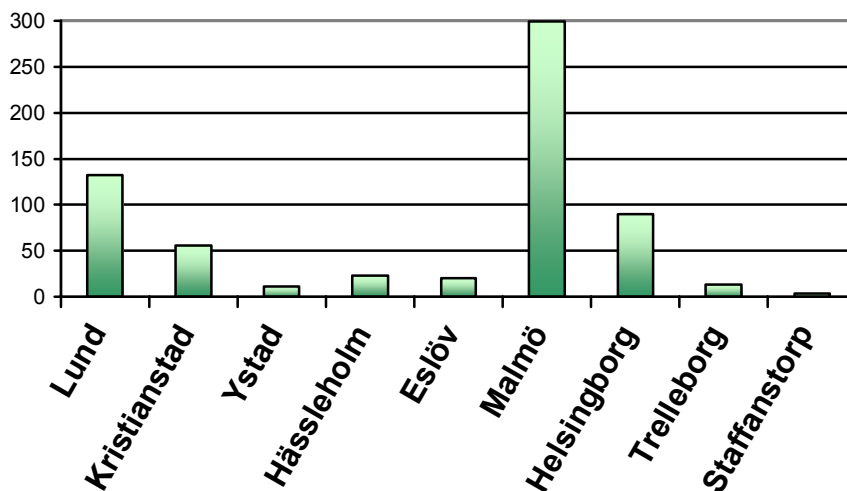
Pendlarnas målorter



Figur 8.9 Antalet inpendlare jämfört med målortens storlek för alla kollektivpendlare. Antalet inpendlare kommer från Skånetrafiken och antalet invånare från SCB.

Om vi jämför den totala pendlingen i figur 8.6 med p-pendlarna i figur 8.7 så tycker vi att det stämmer ganska bra överens med varandra. Detta innebär alltså att andelen av det totala antalet pendlarna som använder sig av p-pendling är en ungefär lika stor överallt i Skåne.

Antalet p-pendlare till orterna

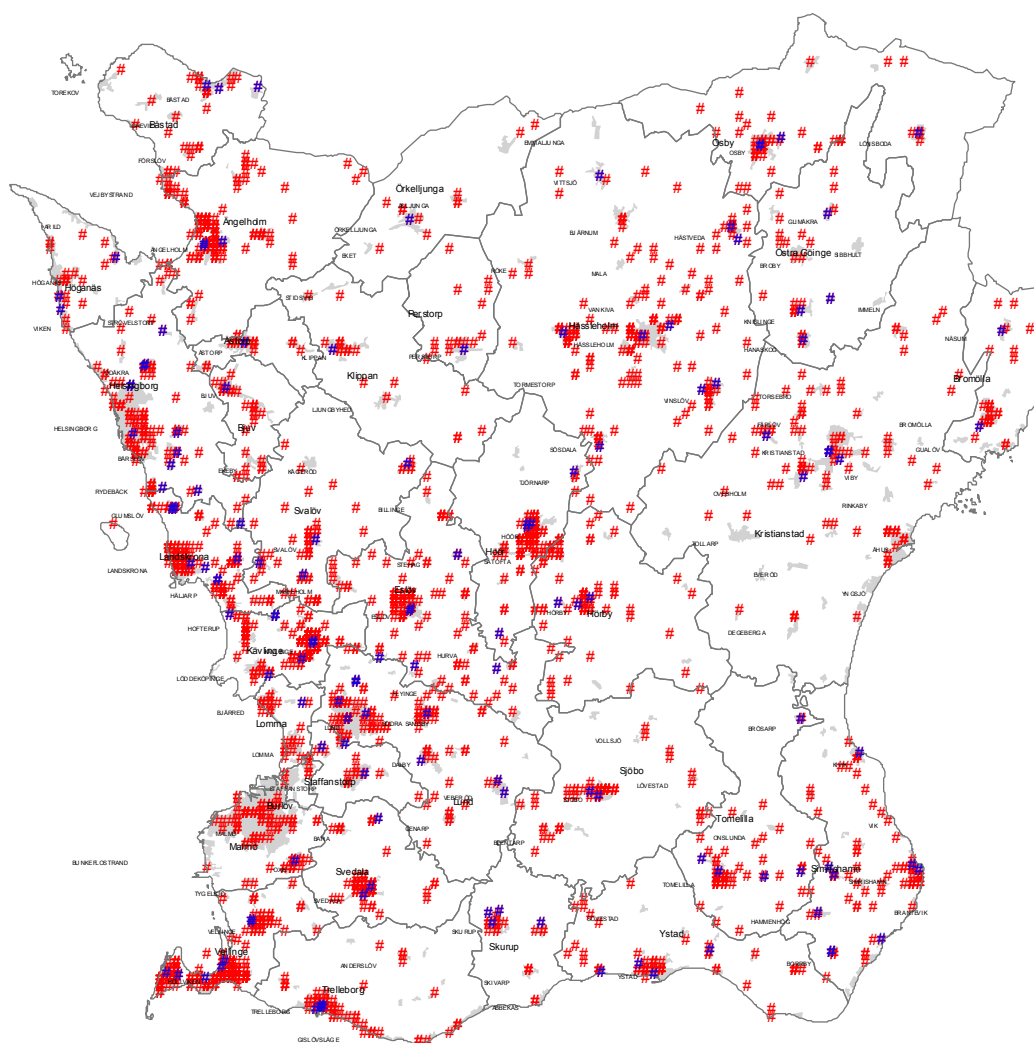


Figur 8.10 Antalet p-pendlare till olika orter från enkätundersökningen (N=647)

Det var helt klart flest som hade Malmö som målpunkt. I denna fördelning ser man ett klart samband mellan orternas storlek och antalet p-pendlare som har orten som målpunkt.

9 Uppsamlingsområde

Uppsamlingsområdet för de inventerade parkeringarna ger värdefull information angående hur långt p-pendlarna är beredda att åka för att ta sig till en pendlar- eller samåkningsparkering. I detta kapitel presenteras uppsamlingsområdet för de inventerade parkeringarna med en vidare uppdelning på parkeringarna som ligger i anslutning till en tågstation eller busshållplats samt en presentation av uppsamlingsområdet för tre viktiga buss- och tågstråk. Varje parkering har ett specifikt antal postadresser knutna till sig men det är endast i urvalet som vi presenterar parkeringarnas uppsamlingsområde var för sig. Varje röd prick visar den kilometerruta där x antal p-pendlare har sin postadress och varje blå prick visar pendlar- och samåkningsparkeringarnas placering. På en del av kartorna är Skånes busslinjer och järnvägsnät utsatta, busslinjerna är grönfärgade och järnvägsnätet är

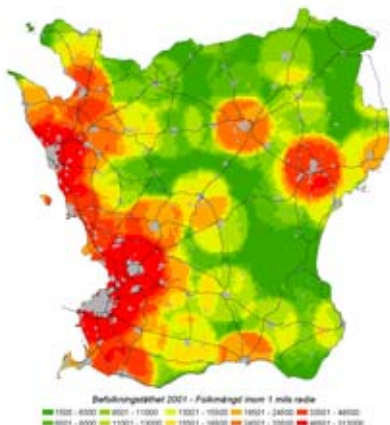


blåfärgat.

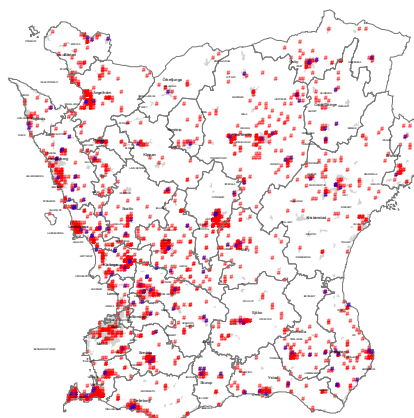
Figur 9.1 Samtliga parkeringar och postadresser

På Skånekartan är alla postadresser med tillhörande parkeringar utsatta. Det går att se ett tydligt samband mellan Skånes befolkningstäthet och var majoriteten av p-pendlarna är

bosatta när de två kartorna sätts bredvid varandra. Att det finns vissa luckor mellan postadresserna i Malmöområdet beror främst på att vi inte inventerade några pendlar- eller samåkningsparkeringar i området. Anledningen till detta är att det i Malmöområdet saknas parkeringar som enbart är till för pendlare- och samåkare på grund av att inpendlingen är betydligt större än utpendlingen.

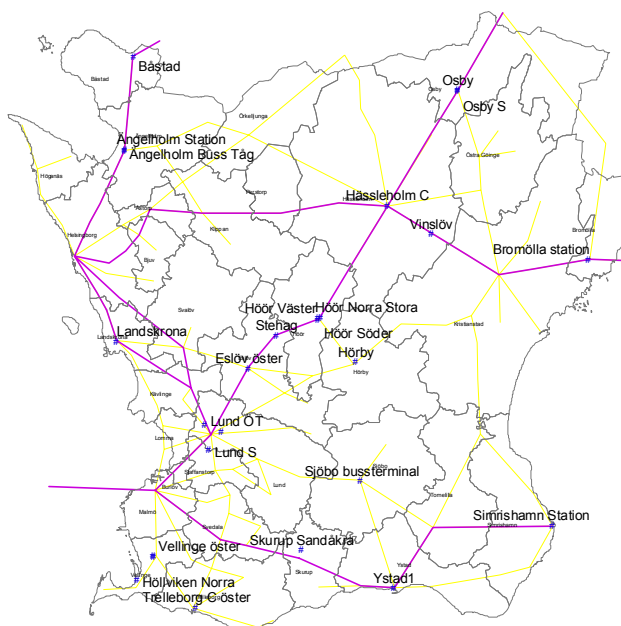


Figur 9.2 Skånes befolkningstäthet



Figur 9.3 Samtliga parkeringar och postadresser

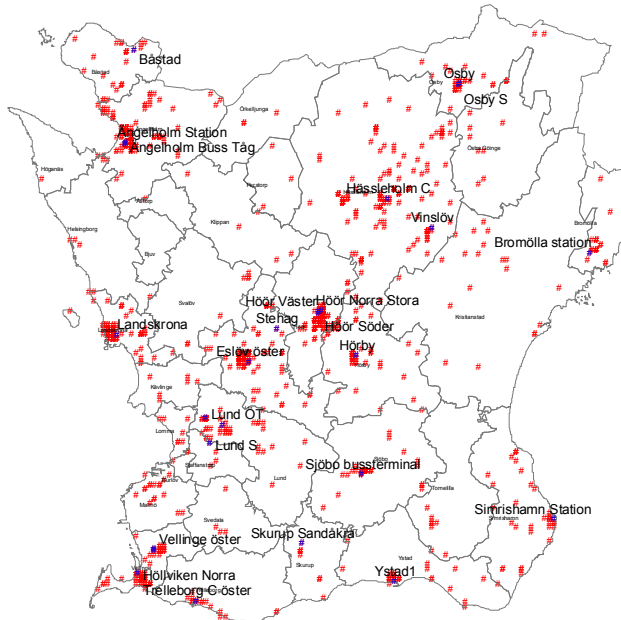
9.1 Uppsamlingsområdet för de utvalda parkeringarna



Figur 9.4 De utvalda parkeringarna med utsatta tåg- och busslinjer

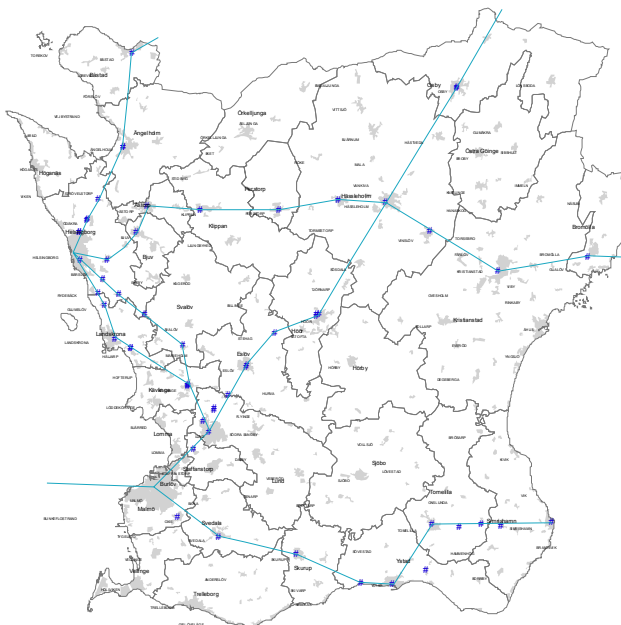
En stor del av de utvalda parkeringarna ligger vid västkustbanan eller vid södra stambanan. Den främsta anledningen till detta är att de största parkeringarna med den högsta utnyttjandegraden ligger utmed dessa stråk. Som man kan se på Skånekartan ovan så ligger i stort sätt alla utvalda parkeringar vid en tåg- eller busslinje. Då vi vid inventeringen klassificerade parkeringarna efter vilken typ av fortsatt färdmedel p-pendlarna använder var det bara ett fåtal parkeringar som endast var avsedda för samåkare.

Då vi gjorde urvalet var vi noga med att se till att minst en parkering var en känd pendlartätort. Pendlartätorterna definierades med hjälp av inventeringsprotokollet samt med hjälp av personal på Skånetrafiken som en tätort från vilken det sker en stor utpendling. Det finns många anledningar till varför vi inte valde att ta med någon parkering från någon av Skånes större tätorter. Främsta var det på grund av att det sker en förhållandevis liten utpendling och att det i dessa tätorter är mycket svårare att fastställa om det verkligen rör sig om en pendlar- eller samåkningsparkering eller en vanlig centumparkering.

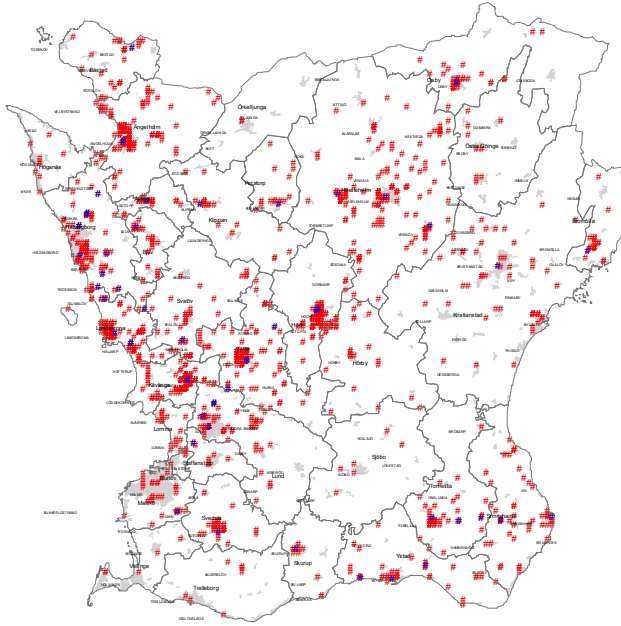


Figur 9.5 Uppsamlingsområdet för de utvalda parkeringarna

9.2 Uppsamlingsområdet för Tågparkeringarna



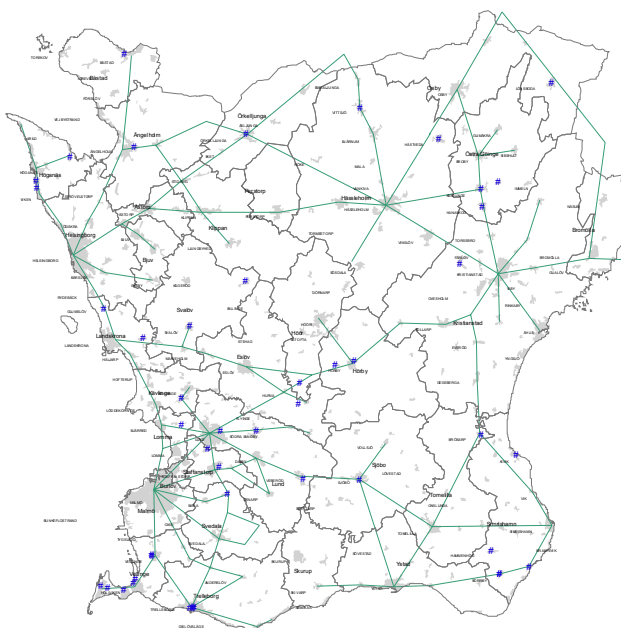
Figur 9.6 Pendlarparkeringarna vid tågstationerna med tåglinjerna utsatta



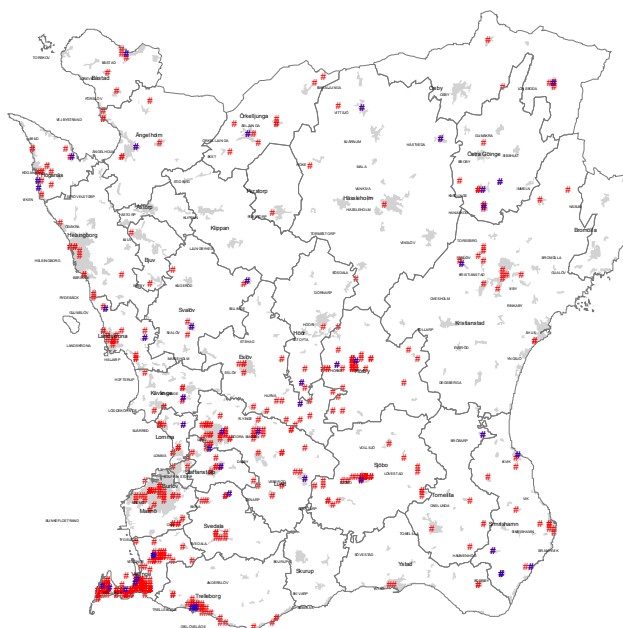
Figur 9.7 Pendlarparkeringarna och tillhörande uppsamlingsområde

Det stora flertalet av Skånes pendlarparkeringar som ligger i anslutning till en tågstation ligger vid södra stambanan eller vid västkustbanan. Det är också vid dessa tågstråk som de största parkeringarna med högst utnyttjandegrad ligger. De lite mindre parkeringarna med färre platser och låg utnyttjandegrad återfinns framförallt utmed Ystadbanan och Skånebanan (Hässleholm – Ramlösa). Uppsamlingsområdet är relativt jämt spritt med en viss koncentration åt de stora tågstråken. Speciellt koncentrerat är uppsamlingsområdet kring tätorterna som ligger vid den V-formation som bildas av västkustbanan och södra stambanan. Trots att uppsamlingsområdet är ganska utspritt över Skåne kan man tydligt se en stor lucka mellan Ystadbanan, södra stambanan och Blekinge kustbana.

9.3 Uppsamlingsområdet för Bussparkeringarna



Figur 9.8 Pendlarparkeringarna vid busstationerna med busslinjerna utsatta

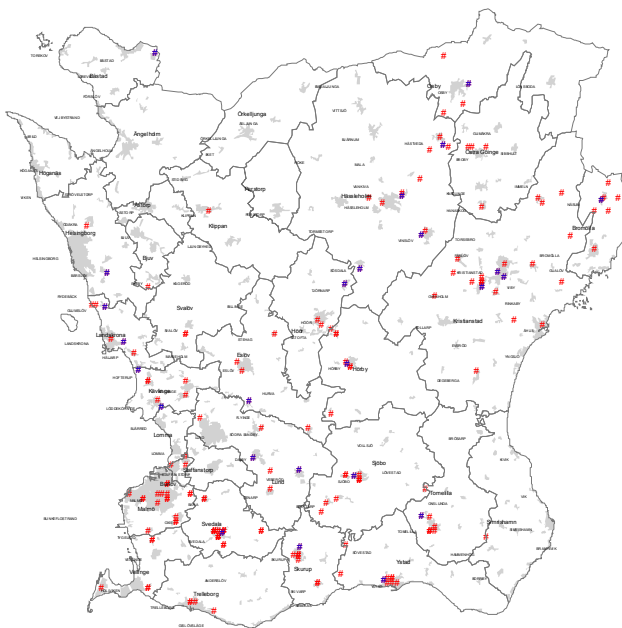


Figur 9.9 Bussparkeringar samt buss/samåkningsparkeringar

Uppsamlingsområdet längs med busslinjerna är tydligt koncentrerade till de stora busstråken som trafikeras av Skånetrafikens expressbussar. Enligt Skånetrafiken har busslinjerna Trelleborg - Malmö och Skanör/Falsterbo/Höllviken - Malmö den högsta beläggningen bland regionbussarna. Det går att skönja en tydlig koncentration av uppsamlingsområdet till framförallt Vellinge kommun. Runt de tätorter som saknar tågförbindelse, som Hörby, Sjöbo och Örskällunga, har uppsamlingsområdet en lite större spridning än i normalfallet men det är framförallt i sydvästra Skåne som de flesta busspendlare återfinns.

Den tydligaste skillnaden angående uppsamlingsområdena mellan tåg- och bussparkeringarna är områdets storlek. P-pendlare som tar bussen har sin postadress betydligt närmare parkeringen än vad de p-pendlare som tar tåget har. Detta var förvisso ett antagande som vi gjorde utifrån ren logik redan före vi studerade de olika uppsamlingsområdena. Det finns betydligt fler busstationer än tågstationer samt att viljan att ta sig med bil för att sedan byta till ett för p-pendlarna liknande färdssätt är begränsad. När man ska åka med tåg byter man till ett helt annat färdssätt från en fastare punkt vilket förmodligen förklarar varför p-pendlarna är beredda att åka längre. Vid längre sträckor går det dessutom betydligt fortare att ta tåget än bilen eller bussen. Bussen däremot tar ju lika lång tid eller längre tid än att ta bilen hela sträckan.

9.4 Uppsamlingsområdet för samåkningsparkeringarna

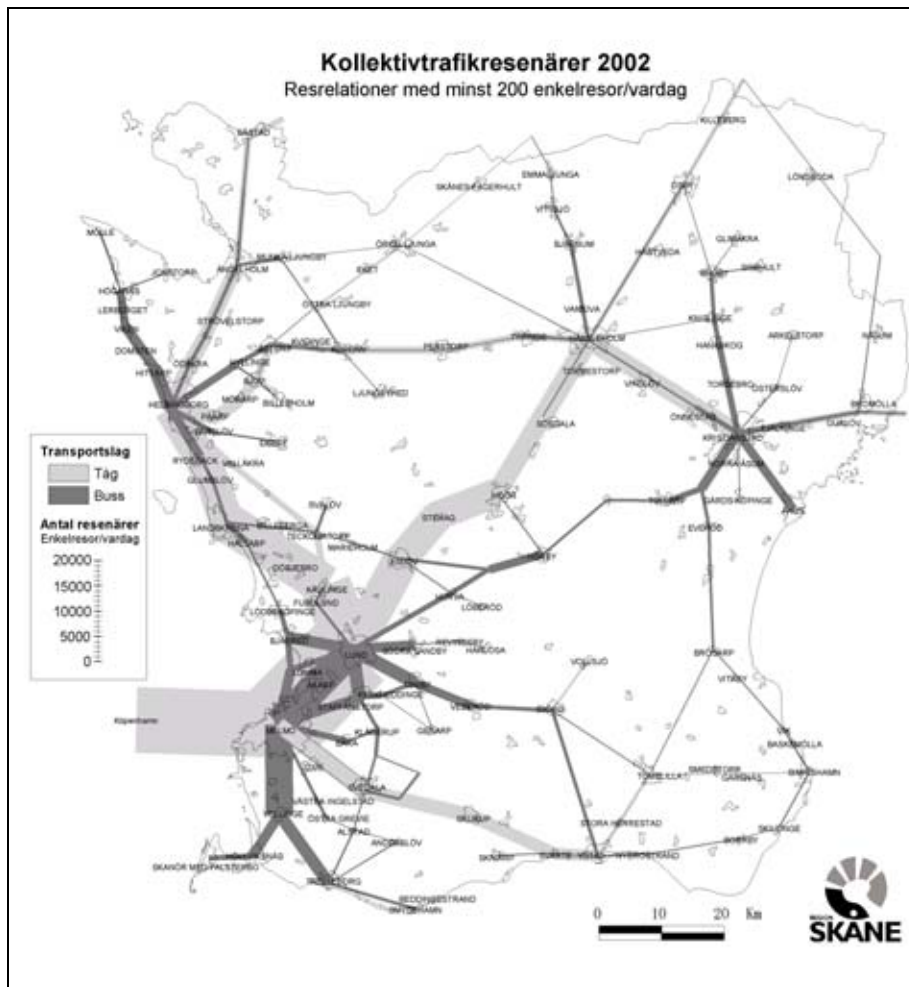


Figur 9.10 Uppsamlingsområde för samåkningsparkeringarna

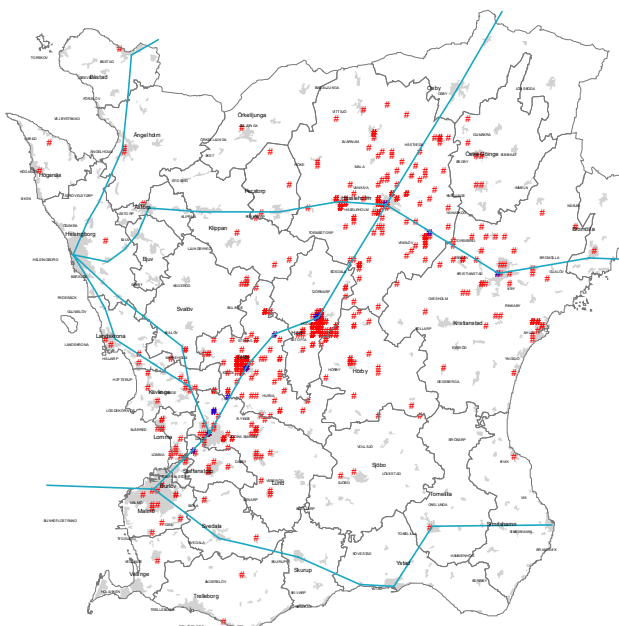
Samåkningsparkeringarna som vi inventerat ligger framförallt i anslutning till någon av Skånes större motorleder. På kartan över uppsamlingsområdet kan man se en tydlig lucka i uppsamlingsområdet i Skånes nordvästra hörn. Förklaringen till detta är uteslutande att det i detta område inte finns mer än ett fåtal samåkningsparkeringar. Det är en viss koncentration av uppsamlingsområdet i och omkring Malmö. En trolig förklaring till detta är att samåkare bosatta i Malmö möts på någon av de omkringliggande parkeringarna för att sedan samåka mot given målpunkt. Detta främst för att undvika parkeringsproblem i Malmö samt att det kan vara lättare att ta sig ut på någon av motorlederna än att köra till samåkningspartnern i stan.

9.5 Uppsamlingsområde för kända tåg- och busstråk

I Skåne finns det några få stora tåg- och busstråk som har mycket hög andel kollektivtrafikresenärer. De främsta tågstråken i Skåne går mellan Malmö och Kristianstad och mellan Malmö och Ängelholm medan de främsta busstråken går mellan Lund och Simrishamn, Lund och Malmö och mellan Malmö och Trelleborg.

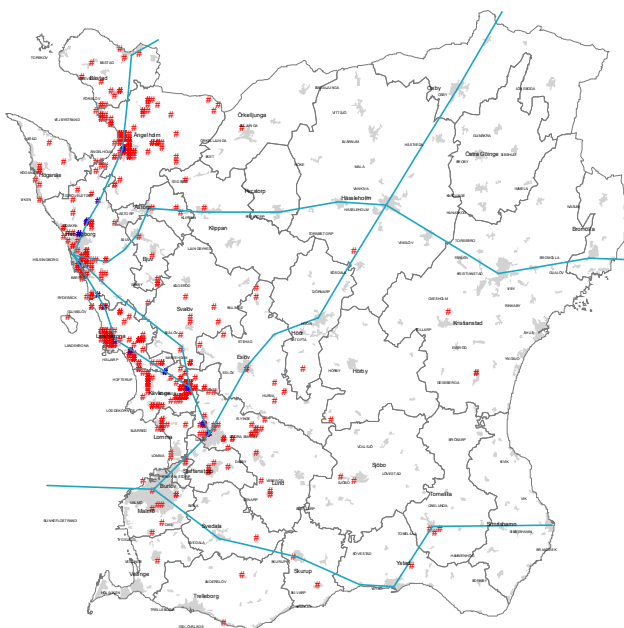


Figur 9.11 Kartan illustrerar hur många kollektivtrafikresenärer som använder sig av buss eller tåg. Desto tjockare den grafiska linjen är utmed buss- eller tågstråket desto fler kollektivtrafikresenärer använder respektive transportslag (A. Ekberg, Skånetrafiken).



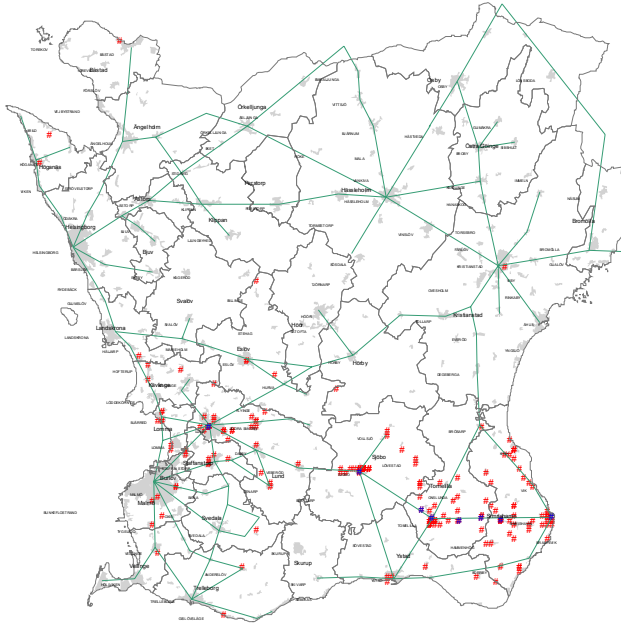
Figur 9.12 Tågstråket mellan Malmö och Kristianstad

Tågstråket mellan Malmö och Kristianstad följer södra stambanan upp till Hässleholm varefter det viker av österut på den endast 30 kilometer långa Hässleholm-Kristianstad banan till Kristianstad. Tågstråket trafikeras regionalt både av Pågatåg och Öresundståg. Pågatågen har lägre hastighet och stannar på fler ställen än Öresundstågen. Följande tätorter saknas på kartan över uppsamlingsområdet för tågstråket: Malmö C, Burlöv och Åkarp. Den främsta anledningen till detta är att det i dessa tätorter inte finns någon pendelparkering varför det inte heller finns något uppsamlingsområde. Uppsamlingsområdet är ganska utspritt över stora delar av Skåne med en tydlig koncentration åt de större tätorterna längs med tågstråket. Uppsamlingsområdet är som störst mellan Malmö och Höör. Det är även mellan dessa tätorter som flest kollektivtrafikresenärer väljer att resa med tåg.



Figur 9.13 Tågstråket mellan Malmö och Ängelholm

Tågstråket mellan Malmö och Ängelholm följer västkustbanan från och med Lund. Västkustbanan sträcker sig mellan Lund och Göteborg. Även om tågstråket mellan Malmö och Lund har högst andel kollektivtrafikresenärer med tåg i Skåne så är uppsamlingsområdet framförallt koncentrerat till området ovanför Lund. Anledningen är främst att pendlare som bor i Malmö och Lund inte p-pendlar samt att det är svårt att p-pendla från parkeringarna i dessa tätorter på grund av platsbrist, höga parkeringsavgifter osv. En jämförelse av de två uppsamlingsområdena för tågstråken ger att tågstråket mellan Malmö och Kristianstad generellt sett är större och mer utspritt framförallt i de norra delarna. Anledningen till att uppsamlingsområdet för detta tågstråk är mer koncentrerat till tätorterna utmed spåret beror förmodligen bland annat på att Skånes befolkningstäthet är betydligt större längs med västkusten och att p-pendlarna nästan uteslutande bara kan vara bosatta öster om västkustbanan.



Figur 9.14 Busstråket mellan Lund och Simrishamn

Busstråket mellan Lund och Simrishamn trafikeras av Skånetrafikens expressbussar. På ungefär en och en halv timme kan man ta sig från Lund till Simrishamn. Till skillnad från uppsamlingsområdet för tågstråken finns det endast pendlarparkeringar i anslutning till mindre än hälften av busshållplatserna mellan Lund och Simrishamn. En del av de större busshållplatserna t.ex. vid Tomelilla station och vid Simrishamn station delar sin pendlarparkering med tågstationen. Det är troligt att många av dessa p-pendlare är tåg- och inte busspendlare varför reliabiliteten för detta uppsamlingsområde inte är särskilt hög. Uppsamlingsområdets västra del tycks antyda på att en del p-pendlare bosatta söder om Lund åker till Lund för att ta Skåneexpressen till Simrishamn då detta går fortare än att ta tåget från Malmö. Från Malmö går ingen expressbuss till Simrishamn och tågens turtäthet är ganska låg. Att det skulle vara många p-pendlare från Malmöområdet som tar sig till Lund för att ta bussen till Simrishamn är troligt då uppsamlingsområdet är betydligt mindre utbrett norr om Lund. Det är även intressant att uppsamlingsområdet i Sjöbo kommun framförallt är koncentrerat till de östra delarna av kommunen vilket tyder på att de flesta p-pendlarna pendlar mot Lund.

10 Slutsats

Denna studie har lett till att vi har skaffat oss en mängd erfarenheter av pendlingsparkeringar och p-pendling generellt. I detta kapitel framför vi de slutsatser vi drar av våra erfarenheter.

10.1 Slutsatser ur litteraturstudien

För att det ska finnas tillräckligt underlag för p-pendling måste området man avser ha tillräckligt befolkningsunderlag. I andra länder är det framförallt vid de stora städerna som man satsar på pendlarparkeringar, däribland Köpenhamn och München. De undersökningar som ligger närmst våra egna förhållanden kommer från Danmark. Där har de försökt klassificera, hitta och nå ut till potentiella p-pendlare genom omfattande undersökningar. I undersökningen av Köpenhamnsområdet i Danmark visade det sig att man p-pendlar eftersom det är svårt och dyrt med parkering i centrala Köpenhamn. En skillnad mellan danska förhållanden och skånska är att de som åker tåg i Danmark anser att det är ett snabbare alternativ än bilen.

10.2 Anledning till att man p-pendlar

Utifrån resultaten från inventerings- och enkätstudien har ett antal sannolika anledningar till att folk p-pendlar identifierats. De presenteras här i den prioritetsordning som vi anser de har:

➤ Ekonomiskt fördelaktigt

Den främsta anledningen till att man p-pendlar i Skåne är att kostnaden blir lägre än för bilpendling. Det är viktigt att parkeringarna är bra belägna och att det finns lediga platser. Både i Sverige och i Danmark är det alltså kostnaden som är den vanligaste anledningen till att folk väljer att p-pendla. Bilister som vill minska sina pendlingskostnader ges en värdefull service genom pendlingsparkeringarna och det verkar som p-pendling har lyckats med att attrahera de bilberoende.

➤ Parkeringens placering

För att locka till sig användare måste parkeringen placeras i närheten av någon form av kollektivtrafikförbindelse med relativt hög turtäthet eller vid en trafikplats i anslutning till en motorled. Studien visar att parkeringar som ligger avsides och som man måste gå några hundra meter till har lägre användningsfrekvens. Uppsamlingsområdet till parkeringen ska vara tillräckligt stort så att det verkligen lönar sig att ta bilen till parkeringen. Pendlarparkeringarna i Ystad är ett bra exempel på parkeringar som på grund av ett litet uppsamlingsområde förmodligen har relativt låg utnyttjandegrad. Om pendlarna kan ta sig till tågstationen eller busshållplatsen snabbare genom att gå eller cykla så gör de det istället för att ta bilen vilket medför att pendlarparkeringen blir överflödigt. Enligt enkätundersökningen är parkeringens läge den näst viktigaste anledningen till om man väljer att använda sig av p-pendling.

➤ Syn på kollektivtrafik

Det som avskräcker folk från p-pendling är framförallt upplevda problem med kollektivtrafiken. Förbättringar som bättre busshållplatser och stationer och prioritering av kollektivtrafik lockar såväl p-pendlare som andra pendlare.

➤ **Säkerhet och trygghet**

Säkerheten för bilen måste förbättras på de Skånska pendlarparkeringarna. Pendlar- och samåkningsparkeringar kännetecknas av att de främst används under arbetstid. Bilinbrott och bilstölder är vanligt förekommande på många pendlar- och samåkningsparkeringar mycket beroende på att tjuvarna vet om att parkeringarna är öde och relativt obevakade under arbetstid. Drygt 14 % av dem som svarat på utskickad enkät har haft inbrott i sin bil och detta gör att de känner sig otrygga och vill inte lämna bilen obevakad. Många åtgärder för att förbättra säkerheten på parkeringarna är dyra och omständliga. Är det fri insyn till parkeringen från vägen stör man åtminstone tjuvarna genom att inte låta dem "arbeta ifred". På de hårdast drabbade parkeringarna kan dock ett alternativ vara att sätta upp övervakningskameror för att höja säkerheten. Ett enkelt och ofta effektivt sätt att höja känslan av trygghet och säkerhet är att se till att det finns god belysning på parkeringen och att den inte är skyddad av något. På nästan alla inventerade parkeringar som kändes otrygga på grund av att de var skyddade från vägen kunde problemet lösas genom att den omgivande vegetationen kapades. Visst är det trevligt och vackert när parkeringen omges av vegetation men det är bättre med en ful säker parkering än en naturskön parkering som ingen vågar använda.

➤ **Lång färdväg**

P-pendlararen har enligt vår studie längre avstånd till målpunkten än den genomsnittlige svensken. Den genomsnittlige svensken har 21 km till arbetet, vilket även i vår undersökning är den vanligaste målpunkten, men p-pendlararen har 51 km.

➤ **Konkurrenskraftig restidskvot**

Restidskvoten för p-pendlare gentemot att åka bil hela vägen är 1,41 i genomsnitt. 1,14 för samåkare respektive 1,70 för buss p-pendlare och 1,36 för tåg p-pendlare. För att restidskvoterna ska räknas som goda så ska de för pendling enligt TRAST ligga under 2,0 vilket visar att p-pendling är ett bra alternativ till bilpendling i den aspekten.

➤ **Tåg används som främsta färdväg för fortsatt resa**

Parkeringar som ligger vid tågstationer har generellt sätt högre utnyttjandegrad än övriga pendlar- och samåkningsparkeringar. För att göra pendlare uppmärksamma på möjligheten till p-pendling krävs det att man informerar om vilka parkeringsmöjligheter som finns. Vår studie av uppsamlingsområdet på de inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna visar att tågpendlare generellt sett bor längre från sin parkering än vad busspendlare gör. Vi tror att det är bättre att man i första hand satsar på att marknadsföra och informera om pendlarparkeringar som ligger i anslutning till en tågstation då underlaget från uppsamlingsområdet är betydligt större än hos busspendlare och samåkare. Denna slutsats baseras inte enbart på det faktum att p-pendlare är beredda att åka längre för att ta tåget utan även på att det i Skåne finns drygt dubbelt så många parkeringar i anslutning till en tågstation som till en busshållplats.

➤ **Subventioner**

P-pendling kan utgöra det billigaste sättet att ta sig till sin målpunkt. Detta beror på att pendlingsparkering är subventionerat. Kostnaden av att anlägga och driva

pendlingsparkeringar är ansevärd och betalas inte av användarna då parkeringarna oftast är avgiftsfria. Det som p-pendlaren betalar för, genom investering i transport med egen bil, är den delen av resan som skulle ha varit dyrast att erbjuda för kollektivtrafiken. Detta gör att tack vare pendlingsparkeringarna kan kollektivtrafiken driva högvolymsstrafik med begränsade stopp från koncentrerade hållplatser. Både för resenären och dem som driver kollektivtrafik kan detta göra p-pendling mer kostnadseffektivt än reguljär pendling.

➤ **Parkering vid målpunkt**

Det gör stor skillnad om det finns gott om platser vid målpunkten och huruvida de är avgiftsbelagda. Om det inte finns någon parkeringsplats vid målpunkten väljer de flesta att åka kollektivt. Avgiftsbelagd parkering är också en orsak som får pendlare att välja kollektiva färdmedel istället för bilen. Det är alltså viktigt att begränsa möjligheterna till parkering vid målpunkten, oftast arbetet, för att öka p-pendlingen och därmed kollektivpendlingen.

➤ **Miljöpåverkan**

Idag är p-pendlingen inte en tillräckligt stor del av den totala pendlingen för att man ska kunna märka skillnad i utsläpp eller bilköer på grund av den. För att p-pendling ska spela en ännu större roll i framtiden tror vi att man måste uppnå mätbar reduktion i biltrafikmängd eller miljöpåverkan.

10.3 Råd och utveckling av pendlarparkeringar

➤ **Anlägg bara handikapparkering där det bevisligen finns ett behov**

Under inventeringen kunde vi konstatera att handikapparkeringarna inte användes. Detta oavsett om parkeringen låg i anslutning till kollektivtrafik eller användes som en samåkningsparkering. Det finns ett behov av att göra en utredning som behandlar hur många handikappade pendlare som p-pendlar. Skulle en sådan utredning komma fram till samma resultat som vi gjort kan man på ett enkelt sätt utöka platsantalet på många pendlar- och samåkningsparkeringar. Med detta vill vi inte säga att vi tycker att man tar bort alla handikapparkeringar. Självklart måste det finnas en reserverad plats för handikappade på tågstationerna men då på korttidsparkeringen.

➤ **Tidigare planeringen av en pendlar- eller samåkningsparkering**

Vid ett vägbygge eller vid en ombyggnad eller nybyggnad av ett stationsområde bör man redan på planeringsstadiet undersöka om det finns ett behov av att anlägga en pendlar- eller samåkningsparkering. Vi tror att man genom relativt enkla uppskattningar med hjälp av t.ex. statistik angående in- och utpendlingen i tätorten kan få en bra bild av hur parkeringen ska utformas med avseende på bland annat platsantal och placering.

➤ **Samordna marknadsföringen av pendlar- och samåkningsparkering mellan in- och utpendlar kommuner**

I samband med inventeringen har vi kunnat konstatera vilka kommuner som har hög inpendling respektive hög utpendling. Genom enkätundersökningen har vi tagit reda på de vanligaste målpunkterna och genom inventeringen har vi fått en bra bild av vilka kommuner

som har flest pendlar- och samåkningsparkeringar och hur utnyttjandegraden ser ut på respektive parkering. Vi tror att om både kommuner med hög inpendling och kommuner med hög utpendling samordnar sin marknadsföring av möjligheterna till p-pendling så blir det lättare att nå rätt kundkrets. T.ex. Malmö stad är målpunkt för många p-pendlare runt om i Skåne medan bland annat Höörs kommun, Hässleholms kommun och Eslövs kommun är startpunkt för många p-pendlare. Marknadsföring och information av p-pendling kan t.ex. ske både på arbetsplatsen i Malmö och i hemkommunen.

➤ **Ta inte betalt av p-pendlarna**

Det är viktigt att se till att framförallt de pendlar- och samåkningsparkeringar som är centralt belägna verkligen kommer p-pendlarna till hand. I stort sett alla parkeringar vi inventerat var avgiftsfria. På 3 av de 4 avgiftsbelagda parkeringarna var antingen utnyttjandegraden lägre än förväntat eller uppsamlingsområdet förskjutet. Uppsamlingsområdet på den närliggande parkeringen utan avgift var ofta förskjutet mot den avgiftsbelagda parkeringen. Det verkade som om p-pendlarna var beredda att åka längre för att slippa parkeringsavgiften. Trots att underlaget är för litet för att man ska kunna dra några slutsatser angående hur avgiftsbelagda pendlar- eller samåkningsparkeringar påverkar utnyttjandegraden skapar förmodligen avgiften åtminstone inget incitament för att parkeringspendla. Vi tycker att det i själva definitionen av begreppet pendlar- eller samåkningsparkering ska ingå att det är avgiftsfritt att parkera på parkeringen.

➤ **Skylta enhetligt och skapa ett koncept likt ”Park and Ride”**

Skyltningen till parkeringarna oavsett om det är en pendlar- eller samåkningsparkering är generellt sett mycket dålig. Vi tror att en enhetlig skyltning till alla pendlar- och samåkningsparkeringarna inte bara hade underlättat för p-pendlaren utan även bidragit till att marknadsföra och informera om parkeringarnas existens. Ett beslut om att enhetligt skylta alla parkeringar hade förmodligen varit rikstäckande vilket hade bidragit till att göra människor uppmärksamma på möjligheten till att p-pendla.

Bland annat i Danmark, Tyskland och USA använder man ett koncept som på engelska kallas ”Park and Ride” för att marknadsföra och informera om parkeringspendling. Vi tror att det behövs ett liknande koncept i Sverige för att göra parkeringspendling mer greppbart och lättare att marknadsföra.

10.4 Diskussion

Vi tror inte att det går att öka p-pendlingen markant om inte de nödvändiga infrastrukturella förutsättningarna finns. Vad som framgår tydligt av vår studie är att p-pendlare generellt sett använder sig av tåg framför andra former av kollektivt resande. En utbyggnad av Skånes tågnät, framförallt i sydöstra Skåne, och ett ökat antal stationer på det befintliga nätet med en hög turtäthet tror vi skulle öka andelen p-pendlare. Vissa tätorter vi besökt ligger redan vid någon av Skånes större järnvägsspår men tåget stannar inte där.

Om man utgår från de slutsatser som vi tagit upp kan man se att det finns en mängd infallsvinklar att arbeta med för att förbättra för p-pendlingen. Man måste arbeta med de ekonomiska frågorna och inställningen till p-pendling. Trängselavgifter och höjda parkeringsavgifter i städerna bidrar till ökad p-pendling. Det finns även många mjuka faktorer att arbeta med såsom attityd och inställning till kollektivtrafiken och att man måste kunna

känna sig trygg och att bilen står säkert på pendlarparkeringarna. Det skulle även gynna p-pendlingen om man fick människor att förstå att de inte behöver köra så långt.

Skåne måste med svenska mått mätt anses vara ett ganska tätbefolkat landskap. Många av de inventerade parkeringarna har en mycket hög utnyttjandegrad. En dryg femtedel av det inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna har en utnyttjandegrad över 75 % vilket betyder att det ofta råder platsbrist. En utbyggnad av en del parkeringar med avseende på platsantalet rekommenderas då vi anser det vara bättre med en generellt sett lägre utnyttjandegrad än med överfulla parkeringar som tvingar p-pendlarna att åka bil hela resan.

Genom att underlätta för dem som redan använder sig av p-pendling underlättar vi även för dem som vill börja p-pendla. Om man får människor att prova på p-pendling ser det ut som att man skulle kunna öka andelen p-pendlare. De som använder p-pendling idag är i allmänhet positivt inställda och har ofta använt sig av p-pendling en längre tid.

Det finns motstånd till att p-pendla. Ett av de största motstånden är att många ser status i att köra egen bil. Detta kan vara en av anledningarna till att det är fler kvinnor än män som p-pendlar. Ett annat problem är att pendlarparkeringarna inte upplevs som trygga. Det finns också en svårighet i att anpassa behovet av pendlarparkeringar efter olika målgrupper och individer. Några kan t.ex. vara beredda att betala för övervakning medan andra inte vill använda parkeringen alls om den avgiftsbeläggs.

I avsnitt 5.2 delade vi in faktorer som styr valet av färdmedel i olika grupper. Om man nu ser tillbaka på dessa grupper kan man säga att de transportspecifika faktorerna är de som påverkar p-pendlaren mest enligt vår undersökning. Kvalitetsfaktorer är också viktiga främst då säkerheten för bilen. De individuellt specifika faktorerna har vi kunnat bestämma till viss del vilket ger oss en bild av hur p-pendlarna ser ut i dagsläget.

Sammanfattande kan man säga att man måste höja kvalitetsfaktorerna genom att ta hänsyn till de individuellt specifika och resespecifika faktorerna och anpassa de transportspecifika faktorerna till p-pendlare. Om detta lyckas skulle p-pendling bli mer välkänt och välanvänt och därigenom kunna utvecklas vidare.

Vi vet att vi bör rikta information i första hand till förvärvsarbetande i åldern 36 – 55, då de är den största målgruppen, för att öka p-pendlandet. Transportspecifika faktorer går att påverka genom exempelvis ändrade priser, tidtabeller, större parkeringar med gynnsam placering. Kvalitetsfaktorer kan höjas genom bättre bekvämlighet på tåg och bussar och genom ökad säkerhet i form av övervakningskameror och bättre belysning. Det finns många sätt för att få fler att p-pendla.

10.4.1 Åtgärder som påverkar val av färdmedel

Man kan på olika sätt påverka människor till vilket färdmedel som man kan använda sig av. Detta kan ske i med olika former av marknadsföring.

Möjlig marknadsföring för pendlingsparkering:

- Hemsida som uppdateras och visar info om var det finns pendlingsparkeringar och vart man kan åka från dessa parkeringar (typ vägverkets samåkningskarta) gärna med länkar från kommunhemsidor
- Marknadsföring som belyser de ekonomiska fördelarna

- Marknadsföring i samband med relaterade ”happenings” typ vägbyggen
- Reklam vid fulla parkeringar för parkeringar med lediga platser
- I radio skulle man kunna informera om pendlingsparkeringar som kan avlasta trafiknätet
- Informera företag om möjligheterna med samåkning och hjälpa till att ordna bilpooler
- Information till nyinflyttade och nyanställda om pendlarparkeringarna i närområdet

10.5 Fortsatt arbete

En beräkning av den samhällsekonomiska nyttan av pendlingsparkeringar skulle behöva göras då vi tror att en sådan beräkning skulle visa på en samhällsekonomisk vinst.

Det vore bra om man införde enhetlig skyltning i hela Sverige för pendlarparkeringarna för att undvika förvirring angående vad som är en pendlarparkering.

Med hjälp av vår studie skulle vi gärna se att en hemsida lades upp som visade möjliga pendlarparkeringar i Skåne. Bra hemsidor att jämföra med har trafikinfo (www.trafikinfo.dk/index.htm) och Stockholms Länstrafik (www.sl.se/parkera), vilka presenteras på kommande sidor.

Information om möjligheterna med p-pendling och en ny hemsida skulle kunna spridas genom reklam-”banners” på populära hemsidor som t.ex. www.msn.se. Man skulle också kunna göra reklam för pendlarparkering och en eventuell hemsida med reklamskyltar utmed tungt trafikerade vägar.

10.5.2 SL hemsida: www.sl.se/parkera

AB Storstockholms Lokaltrafik - Microsoft Internet Explorer provided by Skånetrafiken

Arkiv Redigera Visa Favoriter Verktøy Hjälp

Bakåt Sök Favoriter Gå till Länkar

Adress http://www.sl.se/parkera/

SL

Se invigningen från den 13 augusti →

AB Storstockholms Lokaltrafik
Kundtjänst 08-600 10 00
Skriv till oss → In English →
Sök på webbplatsen →

Sök din resa: [?] Från: [] Till: [] Snarast Senare

Trafikavvikelser
Reseplanerare
Smarta tjänster
Tidtabeller
Biljetter
Resegaranti & resvillkor
Kartor
Nyhetsarkiv
Om SL
Teknik & trafik
Konst, kultur & nöje
Kontakt och FAQ

Hämt i SL-trafiken:
Buss Linje 709
Buss Linje 1, 2, 3, 4

Parkera och åk - Södertälje [Översiktskartan](#)

Botkyrka:

Parkerings platser	Avstånd till Stockholm i minuter
Tullinge	22
Tumba	26
Huddinge:	
Huddinge	16
Stuvsta	13
Salem:	
Rönninge	31
Stockholm:	
Rågsved	22
Södertälje:	
Järna	51
Mölndal	58
Östertälje	36

Klicka på länkarna eller kartan för en detaljerad beskrivning av respektive parkeringsplats.

På SL hemsida "Parkera och åk" kan man välja den del av Stockholmsområdet man är intresserad av och när man valt får man se de parkeringar som finns i området. På sidan presenteras även avstånd till Stockholm i minuter och aktuella händelser i SL-trafiken.



Om man sedan väljer en parkering får man upp information om denna som vi kan se här till vänster, såsom antal platser, lokalisering och kollektivförbindelser.

Sidan är lätt att navigera på och att hitta till. Informationen om varje station är något knapphändig.

Här finns tre parkeringar med totalt 296 platser, samt 150 cykelplatser.

Snabbast in till Stockholms central från Tumba är pendeltåg som tar cirka 26 minuter.

10.5.3 Vägverkets samåkningskarta

The screenshot shows a web browser window displaying the Vägverket website. The page title is "Samåkningsparkeringar i Skåne / Vägverket - Microsoft Internet Explorer provided by Skånetrafiken". The browser address bar shows "http://www.vv.se/templates/page3wide___5046.aspx". The website header features the Vägverket logo and a search bar. Below the header, there are navigation links: "Startsida", "A-Ö", "Kontakt", "Översikt", "Anpassa", "English", "Andra språk", "Lättläst", and "Teckenspråk".

The main content area is titled "Samåkningsparkeringar i Skåne" and includes a sub-header "Samåkningsparkeringar i Skåne". Below this, there is a text box: "Klicka på vägmärket med bil på kartan eller använd menyn till vänster för mer information om de olika samåkningsparkeringarna." A map of Skåne is displayed, showing various cities and roads. Blue car icons with numbers are placed on the map to indicate parking locations. A compass rose and a scale bar (0-30 km) are also visible on the map.

On the left side of the page, there is a list of parking locations under the heading "Skåne län". The list includes:

- » 108 Staffanstorp
- » 109 Bårslöv
- » 116 Bromölla
- » 118 Kristianstad Rödalea
- » 19 Olseröd
- » 19 Tomelilla
- » 21 Vinslöv
- » 21/23 Stoby
- » 23 Hästveda
- » 23 Lars Dufwa
- » E22 Gårdstånga
- » E22 Hurva
- » E22 Nöbbelöv
- » E22 Rolsberga
- » E22/108 Lund S
- » E4 Ö Ljungby
- » E6 Borgeby
- » E6 Fleninge
- » E6 Flädie
- » E6 Landskrona S
- » E6 Lundåkra
- » E6 Rydebäck
- » E6 Vellinge
- » E6 Ängelholm
- » E6 Ö Karup
- » E65 Rydsgård
- » E65 Skurup
- » E65 Svaneholm

Below the list, there is a section titled "Raka vägen till Vägverket" with a small image of a road and the text: "» Lämna synpunkter och ställ frågor till oss dygnet runt!".

At the bottom of the page, there is a footer with the text: "© Vägverket 2004 Röda vägen 1, 781 87 Borlänge 0771-119 119 » vagverket@vv.se".

Vägverket har bidragit med en bra början genom att märka ut Skånes samåkningsparkeringar på en interaktiv karta där man kan klicka på den parkering man är intresserad av och få en vägbeskrivning dit.

(Vägverket, http://www.vv.se/templates/page3wide___5046.aspx)

Då vi anser att dessa tre sidor är väldigt givande och bra menar vi att man med Vägverkets samåkningskarta som grund borde, på samma sätt som Köpenhamnskartan och kartan över Stockholmsområdet, kunna dela upp Skåne i olika sektioner och visa en karta över var parkeringarna finns i varje sektion. När man sedan väljer den parkering man är intresserad av bör man få upp info om hur man tar sig till parkeringen, hur många platser den har och vilka

kollektiva färdmedel som finns att tillgå på parkeringen. Helst skulle antalet lediga platser realtidsuppdateras så att man genom att gå in på internetsidan eller genom att skicka ett SMS kan få reda på hur många lediga platser som finns att tillgå. Det skulle även vara bra med länkar till tidtabeller, sökfunktioner för resor och aktuell information. Man skulle också på hemsidan kunna göra en kostnadsjämförelse med kollektivresa jämfört med bilresa som inkluderar parkering, slitage osv.

En sådan hemsida borde vara av intresse för Vägverket, Skånetrafiken, Banverket och stor del av Skånes befolkning.

Hur man ska göra med pendlarparkeringar är långt ifrån färdigutrett och än behövs fler studier för att optimera denna pendlingsform. Vi hoppas att vår studie kan vara till nytta för framtida utveckling inom området.

11 Referenser

Här presenteras de böcker och Internetsidor vi har använt oss av i vår studie.

11.1 Litteratur

Andersson, Bengt-Erik (1985). *Som man frågar får man svar: en introduktion i intervju- och enkätteknik*. Stockholm, Rabén & Sjögren

Arbnor, Ingeman & Bjerke, Björn (1977). *Företagsekonomisk metodlära*. Lund, Studentlitteratur, ISBN 91-44-40921-4

Björnehult, Åsa; Ingelson, Maria och Rosén, Peter (1996). *Kvinnligt och manligt i kollektivtrafiken. En kunskapsammanställning*. Stockholm, KFB rapport 1996:17

COWI (2002). *Evaluering af Parker og Rejs*. Dokument nr. 53996-20, Danmark

Ejvegård, Rolf (1993). *Vetenskaplig metod*. Lund, Studentlitteratur, ISBN 91-44-36611-6

Hansen, Kaj B (2003). *Grundläggande logik*. Lund, Studentlitteratur

Holmberg, Bengt & Hydén, Christer et al (1996). *Trafiken i samhället. Grunder för planering och utformning*. Lund, Studentlitteratur, ISBN 91-44-00077-4

Holme, Idar Magne & Solvang, Bernt Krohn (1997). *Forskningsmetodik. Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Lund, Studentlitteratur, ISBN 91-44-00211-4

HUR. Hovedstadens Udviklingsråd Plandivisionen (2003). *Trafikplan 2003 Forslag*. Valby, Danmark, Fihl-Jensen Grafisk Produktion, ISBN 87-7971-090-5

Lindström Olsson, Anna-Lena (2003). *Factors that influence choice of travel mode in major urban areas – The attractiveness of Park & Ride*. Stockholm, Universitetsservice US-AB, ISBN 91-7323-048-0

Megafon (1999). *Motiver for og barrierer mod Park & Ride*. Frederiksberg, Danmark

Mellgren, Caroline (2005). *Otrygghet bland resenärer*. Malmö

PORSH. Styre- og arbejdsgruppen for Parkér og Rejs Samarbejdet i hovedstadsområdet (2003). *Parkér og Rejs i hovedstadsområdet – erfaringer og perspektiver*. Vester Kopi, Danmark, ISBN 87-7923-477-1

Region Skåne (2004). *Skåne – fakta om Skåne, 2004*. Hässleholm, AM-Tryck och Reklam

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ (2000). *Transporter och kommunikationer, årsbok 2000/2001*. Värnamo, Fälth & Hässler, ISBN 91-973613-7-2

Svenska Kommunförbundet Utredningssektionen (2003). *På spåret – en studie om pendling och regionförstoring*. Borås, Sjuhäradsbygdens Tryckeri AB, ISBN 91-7289-180-7

Thurén, Torsten (1991). *Vetenskapsteori för nybörjaren*. Stockholm, RUNA FÖRLAG AB, ISBN 91-88298-03-5

TRAST. Boverket, Svenska kommunförbundet, Vägverket & Banverket (2004). *Trafik för en attraktiv stad – underlag. Utgåva 1*. Malmö, Erlanders Berlings AB, ISBN 91-7289-238-2

Trivector Traffic. Neergaard, Karin; Envall, Pär och Ekman, Jenny (2002). *Spontan samåkning – framgångsfaktorer och effekter*. Lund, Trivector rapport 2002:7

Vejdirektoratet (2002). *Parkér & Samkör, idéer og muligheder*. Rapport 229, Vejdirektoratet, Danmark

Wallén, Göran (1993). *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. Lund, Studentlitteratur, ISBN 91-44-36651-5

11.2 Internet

Enkätundersökning gjord i Jönköping angående Agenda 21: <http://www.jonkoping.se> (2005-06-10)

Icek Aizens hemsida: <http://www-unix.oit.umass.edu/~aizen/index.html> (2005-06-14)

Michelinguidens hemsida: <http://www.viamichelin.com> (2005-06-15)

Parkering i Strasbourg: <http://www.strasbourg.fr> (2005-06-08)

Parsons Brinckerhoff hemsida: <http://www.pbworld.com> (2005-05-08)

Region Skånes hemsida: <http://www.skane.se> (2005-06-17)

Skånetrafikens hemsida: <http://www.skandetrafiken.se> (2005-06-15)

Svenska Akademiens ordlista: <http://www.saol.nu> (2005-06-15)

Sveriges Förenade Studentkårer enkätundersökning från januari 2005: <http://www.sfs.se> (2005-06-10)

Tysk hemsida för pendlingsparkering: <http://www.parkundride.de> (2005-06-07)

Vägverkets hemsida: <http://www.vv.se> (2005-06-23)

Wikipedias encyklopedi: <http://sv.wikipedia.org> (2005-06-19)

11.2.1 P-pendlings sidor

Trafikinfo i Danmark: <http://www.trafikinfo.dk/index.htm> (2005-06-21)

Stockholms länstrafik: <http://www.sl.se/parkera> (2005-06-21)

P-pendling i München: <http://www.parkundride.de> (2005-06-21)

Vägverkets samåkningskarta: http://www.vv.se/templates/page3wide_____5046.aspx (2005-09-17)

11.3 Muntliga källor

Mats Améen, Skånetrafiken

Andreas Ekberg, Skånetrafiken

Carl-Henrik Andersson, Skånetrafiken

Stina Johansson, LTH

12 Bilagor



Pendlarparkering i Skåne - enkätundersökning

Enkäten vänder sig till dig som använder

parkeringsplatsen som en pendlarparkering eller samåkingsparkering. Syftet är att ge ett underlag för hur man kan göra dessa parkeringar och därmed samökning och kollektivtrafiken mer attraktiv.

Arbetet görs som ett examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola, LTH. Vi är mycket intresserade av Dina synpunkter och skulle vara mycket tacksamma om Du vill ta dig tid att fylla i denna enkät. Ditt svar är helt anonymt. Efter att Du har fyllt i enkäten är det bara att lägga den i brevlådan, portot är redan betalt.

TACK!

Kontakt: Andreas Nordin, LTH 070-4339344
Mikael Thylander, LTH 070-9142314

Hur gammal är du?år

Är du man eller kvinna?

I vilken ort bor du?

Vilket syfte har din resa?

- Arbeta Studier Inköp Fritid
 Annat:.....

Hur långt har du från ditt hem/startpunkt till parkeringen?km

På vilken plats/ort har du din målpunkt (arbete/skola etc.)?

Hur långt är det från ditt hem till din målpunkt?
Avstånd, ca.....km I tid, ca.....min

Hur ofta använder du denna pendlarparkering?

- Nästan varje dag
 Några dagar i veckan
 Några dagar i månaden
 Annat:

Med vilket färdssätt åker du från parkeringen efter att du parkerat?

- Tåg Buss Bil
 Annat, vilket?.....

Hur långt är det från hållplatsen till målpunkten sedan du stigit av bussen/fåget?m

Om du inte hade haft tillgång till bil, hur många byten hade du varit tvungen att göra med kollektivtrafik till arbetet/enkel resa?

- Inget 1-2 byten 3 eller fler
 Vet ej Går ej

Hur är parkeringsmöjligheterna vid din målpunkt?

- Gratis Avgiftsbelagd
 Gott om plats Brist på plats

Hade du kunnat åka kollektivt utan pendlarparkeringen?

- Ja Nej Jag sannar i bil

Vad anser du om parkeringens följande egenskaper?

	Helt oattraktivt	Kan förbättras	OK
Skyllning till parkering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Belysning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information på parkering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Antal P-platser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Säkerhet för bilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personlig trygghet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillgänglighet med bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur länge har du använt parkeringen?

- Mindre än ett halvt år 0,5-2 år >2 år

Har du haft inbrott i bilen när den stått på denna parkering? Ja Nej

Hur skulle restiden förändras om du åkte hela vägen i egen bil enkel resa?

- Minska med ca minuter
 Oförändrad
 Öka med ca minuter

Hur viktiga är följande faktorer för att göra pendlarparkeringen till ett alternativ för dig?

	Ingen särskilt viktig	Ganska viktig	Mycket viktig
Tidsåtgång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bekvämlighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostnad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miljöhänsyn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafksäkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lämplig arbetstid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lämplig respartner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkeringens läge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur viktig är parkeringen för din pendling?

- Helt oviktig Oviktig Varken eller Viktig
 Mycket viktig

Hur stor del av pendlarparkeringen anser du används en genomsnittlig dag?

- Ofta fullbelagd (100%)
 I stort sett hela (75-100%)
 Mer än halva (50-75%)
 Knappt hälften (25-50%)
 En liten del (<25%)

Kan du komma med något förslag som gör denna parkeringsplats ännu bättre?

.....
.....
.....

12.2 Bilaga 2 Brevet



Skånetrafiken



Vad tycker du om din pendlarparkering?

Du har fått detta utskick eftersom din bil stått parkerad på en parkering avsedd för pendlare eller samåkare. Pendlar- och samåkningsparkeringar används av allt fler och Skånetrafiken och Vägverket vill därför veta mer om hur ni användare upplever att de fungerar.

Det är tillsammans med Lunds Tekniska Högskola (LTH) som vi på Vägverket och Skånetrafiken gör en undersökning av hur de befintliga pendlarparkeringarna används och hur man genom att förbättra utformning och lokalisering kan öka användningen av pendlarparkeringarna. Detta gör vi på två sätt - förutom utskick av enkäter med posten besöker vi parkeringsplatserna och ställer frågor på plats. För att kunna genomföra det riktade utskicket valde vi att i samband med inventeringen notera registreringsnummer på de fordon som vid tillfället använde parkeringsplatsen. Via Vägverkets offentliga bilregister fick vi fram adresser till de registrerade ägarna. Du är en av dessa.

Vi vill alltså gärna ta del av dina synpunkter på pendlarparkeringarna och frågorna finns bifogade. Om du väljer att fylla i enkäten är det bara att lägga den i brevlådan -portot är redan betalt. All information kommer att behandlas anonymt. Det kommer inte att finnas någon koppling mellan enkätsvaren och ditt namn eller registreringsnummer.

Hoppas att du vill hjälpa oss i vårt arbete med att göra pendlarparkeringarna ännu bättre.
Med vänlig hälsning

Handwritten signature of Bengt Holmberg in blue ink.

Bengt Holmberg
Professor
Lunds Tekniska Högskola

Handwritten signature of Susanne Lindh in blue ink.

Susanne Lindh
Vägdirektör
Vägverket, Region Skåne

Handwritten signature of Gösta Ahlberg in blue ink.

Gösta Ahlberg
Trafikdirektör
Skånetrafiken

12.3 Bilaga 3 Inventeringsprotokollet

Inventering av pendlar- och samåkningsparkeringar

Datum/Tid/Foto (antal)

...../...../.....

Plats:.....

Beskrivning av läge:

.....
.....
.....
.....

1. Stationstyp

Tåg

Buss

Buss övrigt

Samåkning

Annat:.....

2. Fordonstyp

Bil Antal:

Lastbil Antal:

Motorcykel Antal:

Buss Antal:

Cykel Antal:

3. Platsantal

Total:

Bil:

Lastbil:

Motorcykel:

Buss:

Handikap:

4. Cykelparkering

Ja

Nej

Beläggning/Underlag:.....

5. Handikapparkering

Ja

Nej

Beläggning:.....

6. Underlag (asfalt/grus)

.....

7. Utnyttjandegrad(%) / Beläggning

.....

8. Avstånd till eventuell hållplats(m)

.....

9. Placering i förhållande till större trafikled

.....

10. Tillgänglighet till parkeringen lokalt

Kommentar:

.....

11. Informationsskyltar

Ja

Nej

Beskrivning

.....

12. Skyltning (Kolla efter gamla Skånetrafiken skyltar och om parkeringen är synlig från hållplatsen)

.....

13. Avgiftsbelagd

Ja

Kostnad/h:.....

Nej

14. Insyn, trygghet

Hus

Staket

Buskar/Träd/Plantering

Skymd från vägen och dylikt

Ej skymd av något

Känns den otrygg för att den är skymd?

Ja

Nej

Går det att förbättra insynen på något sätt?

Ja

Nej

15. Belysning

God

Tillfredställande

Ej tillräcklig

Antal stolpar:

Antal lampor per stolpe:

Kommentar:

.....

16. Nödtelefon

Ja

Nej

17. Övriga säkerhetsaspekter

.....

.....

.....

.....

.....

18. Används som uppställningsplats och/eller boende parkering.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

19. Närhet till bostadsområde

Ja

Nej

Kommentar

.....

20. Soptunna

Ja

Nej

Kommentar

.....

Registreringsnummer

1.....	.....
2.....	.....
3.....	.....
4.....	.....
5.....	.....
6.....	.....
7.....	.....
8.....	.....
9.....	.....
10.....	.....
11.....	.....
12.....	.....
13.....	.....
14.....	.....
15.....	.....
16.....	.....
17.....	.....
18.....	.....
19.....	.....
20.....	.....
21.....	.....
22.....	.....
23.....	.....
24.....	.....
25.....	.....
26.....	.....
27.....	.....
28.....	.....
29.....	.....
30.....	.....
31.....	.....
32.....	.....
33.....	.....
34.....	.....
35.....	.....
36.....	.....
37.....	.....
38.....	.....
39.....	.....
40.....	.....
41.....	.....
42.....	.....
43.....	.....
44.....	.....
45.....	.....
46.....	.....

12.4 Bilaga 4 Urvalet

I denna bilaga har vi närmare granskat några av de inventerade parkeringarna. Parkeringarna kommer i den bokstavsordning som de hade då vi namngav dem vid inventeringstillfället. Varje parkering presenteras först med en kort beskrivning av platsen den ligger på följt av våra egna kommentarer angående egenskaper som insynen på platsen och säkerhetskänslan. På en del parkeringar, men inte alla, har vi försökt ge konkreta förslag angående hur man kan förbättra parkeringen. Respektive parkerings uppsamlingsområde och vad p-pendlarna som använde parkeringen vid inventeringstillfället tyckte om den. Diagrammen om vad p-pendlarna tyckte om parkeringen vid inventeringstillfället baseras på inkomna enkäter från enkätundersökningen där t ex. N=9 anger hur många inkomna svar vi fått från respektive parkering.

Bromölla



Öppet område med goda utbyggnadsmöjligheter



Stora oanvända handikapparkeringsplatser

Bromölla är centralort i Bromöllakommun och det bor ca 7300 invånare i tätorten. Tätorten ligger i nordöstra delen av Skåne några kilometer från gränsen till Blekinge. Blekinge Kustbana med tågtrafik mellan Kristianstad passerar Bromölla. Trots att Bromölla har tågförbindelser kräver alla tågresor till någon av Skånes större tätorter, förutom Kristianstad, minst ett byte. Varken Pågatåg eller Öresundståg trafikerar Blekinge Kustbana endast Kustpilen som går mellan Kristianstad och Karlskrona.

Parkeringen ligger strax väster om Bromölla station söder om centrala Bromölla några hundra meter från E22an. Under 1999 flyttades persontrafiken i Bromölla till en nyanlagd station några kilometer öster om den gamla stationen då man önskade ett mera centralt läge för tåguppehåll. Godstrafiken har fått stanna kvar vid den gamla stationen för att underlätta lossning. Parkeringen ligger intill den nyanlagda stationen på ett öppet område och är uppdelad i två till ytan lika stora sektioner. Platsantalet varierar dock då sektionen som ligger närmast stationen rymmer parkeringens tre handikapparkeringsplatser som är till ytan större än normala parkeringsrutor. Parkeringen avgränsas av järnvägsspåret samt öppna gräsytor.

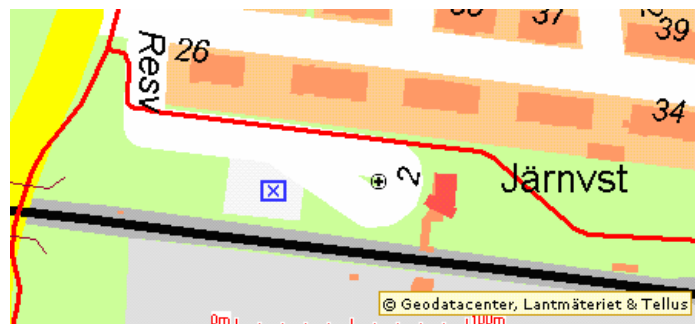
Då Bromölla station är så pass nybyggd tycker vi att det är konstigt att man inte byggde en större pendlarparkering då mycket talar för att tågresor kommer att öka sin andel av det totala trafikarbetet. Vid inventeringstillfället var parkeringen nästan fullbelagd men som vanligt var de tre handikapparkeringsplatserna tomma vilka tillsammans utgör ca 25% av parkeringens totala yta. Möjligheterna till utbyggnad västerut borde ses över då vägen som passerar förbi parkeringen även går parallellt med den angränsande öppna gräsytan. Trots att parkeringen

ligger i utkanten av Bromölla finns det ett större bostadsområde endast ett tiotal meter bort från vilket man har god insyn

Information/Statistik

☒ = Parkeringens läge

- Används främst för: Tåg- och busspendling
- Utnyttjandegrad: 82% (23/28) utan hk-parkering, 74% (23/31) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 50 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 617
- Skyltning: Parkeringsskylta
- Belysning: God



Uppsamlingsområde



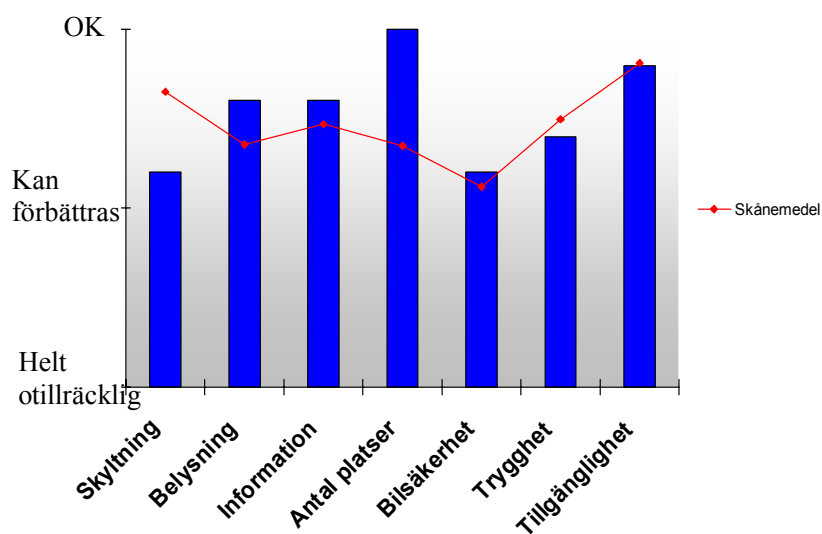
- P-adress Bromölla: 15/22=68%
- Näst största p-adress: Näsium/Sölvesborg 2/22=9%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (5 stycken inkomna svar): Hässleholm/Karlshamn/Kastrup/Kristianstad/Malmö 1/5=20%

Uppsamlingsområdet för Bromölla station är relativt litet med endast ett fåtal användare med postadress utanför Bromölla. Uppsamlingsområdet sträcker sig knappt över kommungränsen med endast ett fåtal postadresser från Kristianstad samt Sölvesborg i Blekinge. Enligt enkätundersökningen låg majoriteten av målpunkterna i Skåne vilket var oväntat på grund av

Bromöllas geografiska läge. Vi förväntade oss en större pendling till någon av de större tätorterna i Blekinge.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen

Bromölla (N=6)



P-pendlarna i Bromölla är i stort sett nöjda med sin parkering. Dock så bedöms säkerheten för bilen som mindre bra trots att ingen har haft inbrott. Skyltningen skulle kunna förbättras medan antalet platser var utan klagomål.

Båstad



Parkeringen mot norr



Parkeringen mot söder


Båstad är centralort i Båstadkommun och tätorten har ca 4700 invånare. När Öresundstågen togs i drift 2001 förbättrades tågförbindelserna avsevärt till bland annat Malmö och Lund. Idag kan man ta sig till Malmö på ca en och en halv timme. Som ett exempel på hur mycket de förbättrade tågförbindelserna har betytt för Båstad kan nämnas att antalet på- och avstigningar har ökat med ca 830% mellan 2001 och 2002.

Parkeringen är vackert belägen på den norra slutningen några kilometer söder om Båstadcentrum. Båstad station ligger förhållandevis ocentralt och otillgängligt till då man får ta sig en bra bit upp mot Hallandsåsen från centrum. Parkeringen avgränsas av vegetation på den norra sidan och av Hallandsåsen med spåret på den södra sidan.

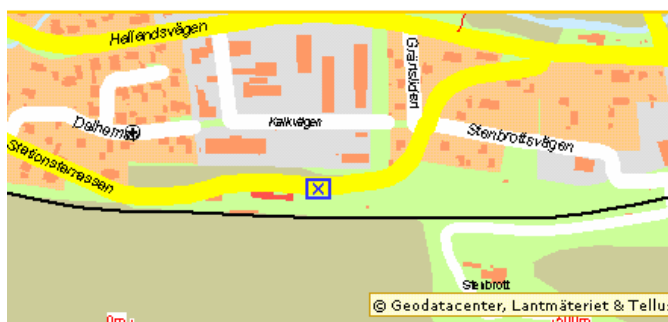
Vid inventeringstillfället ansåg vi att parkeringen kändes säker trots att den har dålig insyn från vägen. Detta kan ha berott på den pittoreska omgivningen för svaren från enkätundersökningen ger en annan bild. Enligt enkätundersökningen anses parkeringen osäker och bilinbrott är vanligt förekommande.

Det är nog svårt att på ett tillfredsställande sätt öka insynen då detta skulle kräva ett stort ingrepp i den omgivande vegetationen. Att bara öka insynen skulle kanske inte ge en ökad säkerhetskänsla då det är relativt långt till närmaste bostadshus. Kameraövervakning på parkeringen i Båstad med tanke på parkeringens läge skulle enligt oss vara en bra åtgärd för att höja säkerhets- och trygghetskänslan. Det var också mycket svårt att hitta till stationen från centrum eftersom den låg så pass ocentralt. Betydligt bättre skyltning från centrum till stationen hade varit önskvärt.

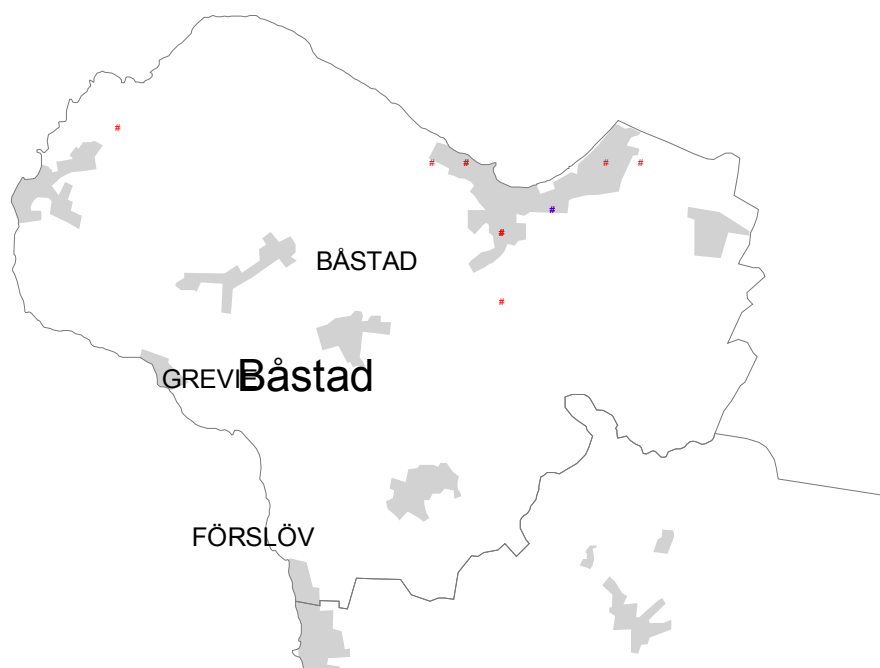
Information/Statistik

 = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 57% (17/30)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 10 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Skynd från vägen
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 283
- Skyltning: Stationsskyltat
- Belysning: Tillräcklig



Uppsamlingsområde

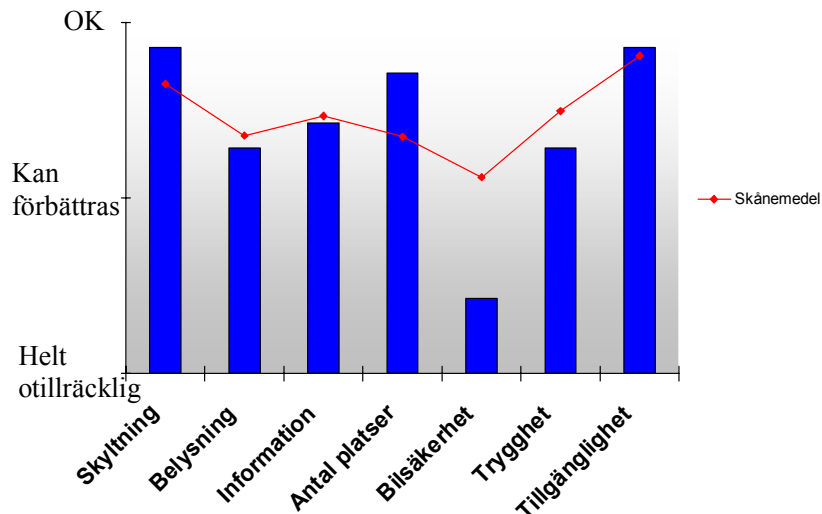


- P-adress Båstad: 12/16=75%
- Näst största p-adress: Laholm 3/16=19%

- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (7 stycken inkomna svar):
Helsingborg 5/7=71%, Lund/Malmö 1/7=14%

Båstad station har ett mycket litet uppsamlingsområde där alla p-pendlarna har sin postadress inom kommungränsen. Dessutom kommer en majoritet av p-pendlarna från Båstad och endast ett fåtal bor utanför tätorten. Enligt enkätundersökningen ligger alla målpunkterna vid någon av de större tätorterna utmed västkustbanan.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Båstad (N=7)



Bilsäkerheten är dålig på parkeringen och behöver förbättras. Framförallt kvälls- och nattetid menar p-pendlarna att säkerheten för bilen är helt otillräcklig och det kan delvis bero på det avskilda läget. På övriga punkter bedöms parkeringen fylla sin funktion ganska bra.

Eslöv Öster



Parkeringen är väl skyltad



Parkeringen är uppdelad i olika sektorer

Eslöv är centralort i Eslöv kommun och har ca 16000 invånare. Tätorten ligger vid västkustbanan och det är mindre än 40 kilometer till Malmö. Goda tågförbindelser med hög turtäthet och ett fördelaktigt läge i förhållande till Malmö och Lund har bidragit till en omfattande pendling till och från Eslöv. Eslöv har precis som en del andra närliggande tätorter till Malmö och Lund fått en positiv befolkningsökning på grund av de förhållandevis låga bostadspriserna.

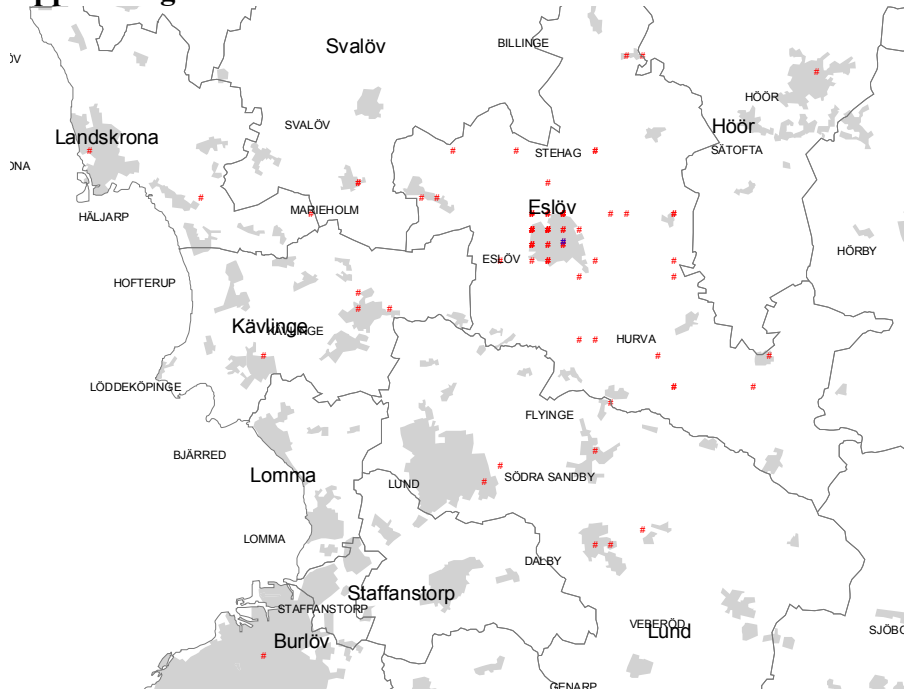
Parkeringen ligger öster om järnvägsspåret och Eslövcentrum. P-centrum Öst som parkeringen kallas för består av fem mindre parkeringar, två på varsin sida av infartsvägen och en rakt fram. Vägen som skiljer parkeringsytorna åt leder fram till ytterligare en parkeringsplats men på den är uppenbart ej avsedd för p-pendlare. Stationshuset i Eslöv ligger på andra sidan spåret men det finns en närliggande gångtunnel endast ett tiotal meter därifrån. Det är också lätt att ta sig med bil från Eslövcentrum och stationsbyggnaden då en överfart ligger i närheten. Parkeringen ligger i närheten av ett mindre torg och mitt emot en stormarknad. Både torget och stormarknaden har sina parkeringar mot P-centrum Öst. Parkeringsytorna avgränsas av mindre vegetation och infartsvägen.

Vid inventeringstillfället var parkeringen endast halvfull vilket tyder på att det inte råder någon större platsbrist. Detta var lite överraskande med tanke på att det sker en omfattande pendling till och från Eslöv. Mycket tyder på att utnyttjandegraden vid inventeringstillfället inte var representativt för normalfallet men det kan även bero på att parkeringen ligger förhållandevis ödsligt till och att p-pendlarna väljer att parkera någon annan stans. Det finns en mindre pendlarparkering på västra sidan av järnvägsspåret söder om stationsbyggnaden som nästan var fullbelagd vid inventeringstillfället, men med endast 14 platser tror vi att den är för liten för att kunna avlasta P-centrum Öst. En kombination av ovan nämnda faktorer är nog den troligaste förklaringen till att utnyttjandegraden var så låg vid inventeringstillfället.

Information/Statistik

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 47% (51/108)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 100 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 3345
- Skyltning: Parkeringsskyltad
- Belysning: God

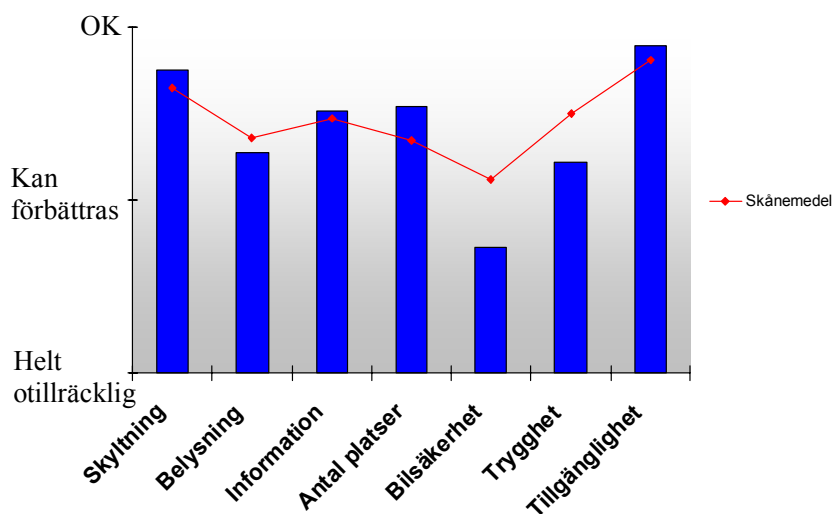
Uppsamlingsområde



- P-adress Eslöv: 57/90=63%
- Näst största p-adress: Flyinge 4/90=4%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (33 stycken inkomna svar): Malmö 14/33=42%, Lund 8/33=24%, Kristianstad 4/33=12%, Höör/Köpenhamn 2/33=6%

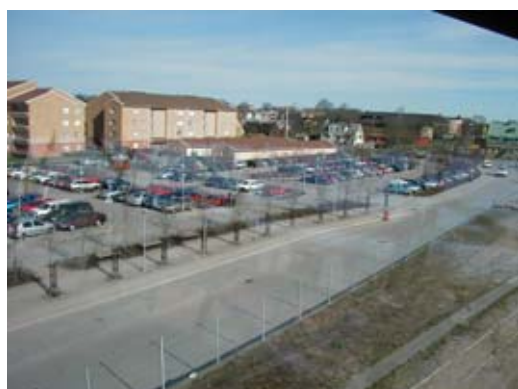
Uppsamlingsområdet för Eslöv öster var förvånansvärt jämt utspritt i och runt omkring Eslövskommun. Även om en majoritet av p-pendlarna hade sin postadress i Eslöv så var de övriga postadresserna jämt geografiskt utspridda utan tyngdpunkt på någon enskild plats. De fåtal p-pendlare som hade sin postadress långt ifrån Eslöv t.ex. i Landskrona samåker förmodligen till- och inte från Eslöv. Målpunkternas placering var ingen överraskning då en majoritet låg vid de större tätorterna vid den södra stambanan.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Eslöv öster (N=37)



Vi har fått in många svar från denna parkering och omdömet ger starka indikationer på att något måste göras för att göra parkeringen säkrare. Flera p-pendlare har haft inbrott och de vill ha bevakning av parkeringen i någon form. Antalet platser är tillräckligt för det mesta även om de som kommer lite senare kan ha problem att få plats ibland.

Hässleholm



Stor parkering men inte endast till för p-pendlare



Bra och tydlig skylt

Hässleholm är centralort i Hässleholms kommun och det bor ca 18000 invånare i tätorten. Redan när södra stambanan byggdes från Malmö till Stockholm byggdes en tågstation i Hässleholm. Hässleholm är nu en järnvägsknut med järnvägar mot Helsingborg, Kristianstad och Halmstad. På ca 50 minuter kommer man till Malmö och alla tåg till och från Stockholm stannar i Hässleholm.

Parkeringen ligger väster om Hässleholmsstation som i sin tur ligger strax väster om centrala Hässleholm. Själva parkeringen ligger på ett vidsträckt område där korttidsparkeringsplatser och reserverade företagsparkeringar ligger sida vid sida med pendlarparkeringen. Hade det inte varit för en informationsskylt, se ovan, som visar var det är tillåtet att parkera hade det varit lätt att felparkera. Granne med parkering ligger en bostadsparkering men dessa skiljs åt med ett staket och har olika infart. För att komma till rätt spår finns det en gångbro som går från västra till östra sidan av spåren med separata nedgångar till de olika spåren. Ingången till gångbron ligger precis i anslutning till parkeringen. Parkeringen avgränsas av mindre vegetation och ett större bostadsområde samt en väg som går mellan östra sidan av parkeringen och spåret.

Eftersom Hässleholm räknas som en av Skånes viktiga järnvägsknutpunkter valde vi att i samband med inventeringen dela ut enkäter till p-pendlarna på plats. Under inventeringen intervjuade vi även en del p-pendlare så att de kunde berätta lite allmänt vad de tyckte om parkeringen. Uttryckta åsikter stämde ganska bra överens med de slutsatser vi kom fram till när vi inventerade parkeringen. När vi inventerade parkeringen räknade vi endast med de platser som var avsedda för p-pendlare. På korttidsparkeringen finns det en handikapparkering men den är tydligt markerad som just korttidsparkering varför vi inte kunde inkludera den till platsantalet.

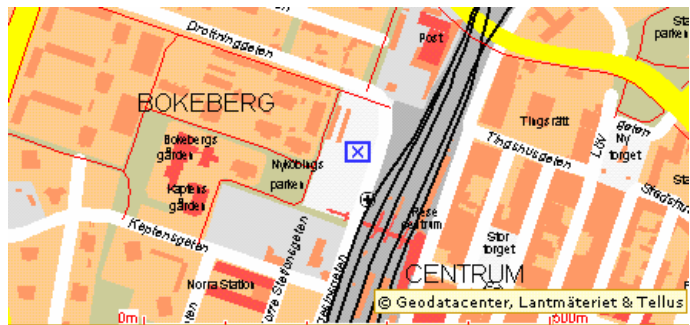
Trygghetskänslan på parkeringen var dålig. Parkeringen ligger ödsligt till bakom stationen och är inte belyst nattetid. Precis vid ingången till gångbron finns det en uteplats med bänkar och mindre vegetation vilken nog kan kännas otrygg för vissa p-pendlare på kvällen och

natten då den ligger undanskymd och insynen är dålig. Även om parkeringen var fullbelagd så tycker vi att man borde se över vad man från kommunens sida kan göra för att förbättra tryggheten. Kameraövervakning kanske skulle fungera då det knappast hjälper att öka insynen på parkeringen då den redan ligger så ödsligt till. Med tanke på att parkeringen var fullbelagd så verkar det finnas ett stort behov att öka platsantalet. Utbyggnadsmöjligheterna på den befintliga parkeringen verkar dock vara små men det borde ligga i kommunens intresse att öka möjligheterna till pendling och samåkning.

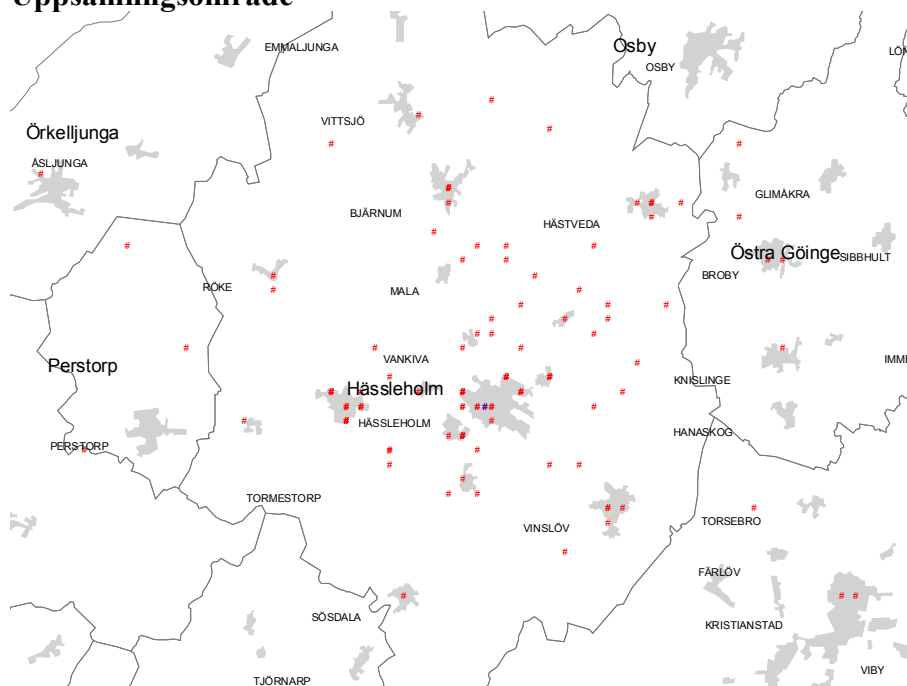
Information/Statistik

 = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 100% (130/130)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 50 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 4869 (2004): 3159 alla tågslag ej inräknade denna gång
- Skyltning: Stationsskyltat
- Belysning: God



Uppsamlingsområde



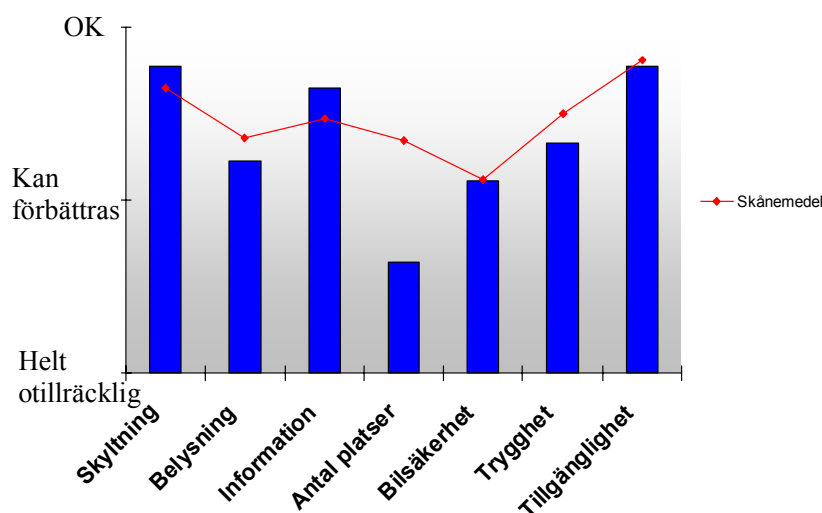
Hässleholm närområde (8 punkter utanför kartan)

- P-adress Hässleholm: 30/131=23%
- Näst största p-adress: Tyringe 20/131=15%
- Tredje största p-adress: Bjärnum 10/131=8%
- Fjärde största p-adress: Hästveda 8/131=6%

- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (40 stycken inkomna svar): Kristianstad 9/40=23%, Lund 8/40=20%, Hässleholm/Malmö 4/40=10%, Helsingborg 3/40=8%

Uppsamlingsområdet för Hässleholm C var i första hand koncentrerat till de norra delarna av Hässleholms kommun. En del p-pendlarna har sin postadress långt från Hässleholm i främst de norra kommunerna i Skåne. Detta beror nog på att Hässleholm är den närmaste järnvägsknutpunkten med tåg mot Stockholm och Malmö för dessa p-pendlare. Målpunkterna för p-pendlarna var enligt enkätundersökningen väl spridda i både södergående och norrgående riktning utmed södra stambanan. Vad som är lite förvånande är dock att fler p-pendlare har sin målpunkt i Kristianstad än i Lund och Malmö.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Hässleholm (N=40)



Ett problem med pendlarparkeringen i Hässleholm är att den ofta är fullbelagd. P-pendlarna vill framförallt att den avgiftsfria delen ska byggas ut. Många ungdomar rör sig runt parkeringen kvällstid, vilket får en del p-pendlare att känna sig otrygga och det medför känsla av dålig säkerhet för bilen. Typisk kommentar: *"Finns ej plats för dem som börjar efter 7:00"*.

Hörby



Parkeringen är ödsligt belägen



Två besök gjordes på grund av dåligt väder

Hörby är centralort i Hörbykommun och har ca 6400 invånare. Låga huspriser i förhållande till Malmö och Lund i kombination med goda pendlingsmöjligheter till Skånes större tätorter har gett Hörby en hög befolkningstillväxt. På ca 30 minuter når man Malmö och Lund med bil eller buss. Det finns inga tågförbindelser till Hörby men man har goda förbindelser med regionalbuss till bland annat Malmö/Lund och Helsingborg.

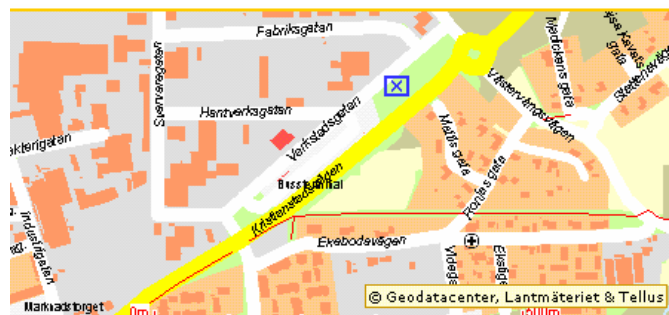
Parkeringen ligger i anslutning till Hörbybussterminal strax öster om Hörby centrum. Parkeringsplatserna avdelas i två lika stora sektioner med en halvmeter bred upphöjd asfalt remsa och var sektion har egen infart. Bussterminalen och parkeringen ligger i ett industriområde som utmed med Kristianstadsvägen. De två handikapparkeringsplatserna ligger närmast bussterminalen vilket tyder på att parkeringen är avsedd för pendlare. Tvärs över vägen på den norra sidan ligger en Mitsubishi handlare från vilken man har fri insyn till parkeringen.

Det vi främst reagerade på i Hörby var inte parkeringens utformning utan snarare bussterminalens läge i förhållande till Hörbycentrum. Bussterminalen ligger någon kilometer utanför Hörbycentrum vilket känns onödigt otillgängligt för ett så litet samhälle. Självklart kan de personer som bor i centrala Hörby ta bussen från en centralare hållplats då bussarna åker genom byn för att komma till de större tätorterna men en del av dessa p-pendlare tar trots allt bilen. Både insynen och platsantalet verkade vara tillfredsställande. Det är bra att man har delat upp parkeringen i två sektioner då detta förhindrar en typ av felparkeringen där p-pendlarna ställer sig godtyckligt på parkeringen som vi sett på många andra parkeringar vi inventerat.

Information/Statistik

☒ = Parkeringsläge

- Används främst för: Busspendling
- Utnyttjandegrad: 60% (18/30) utan hk-parkering, 56% (18/32) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till busshållplats: ca 100 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skydd
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: God



Höllviken Norra



Bra insyn på parkeringen trots dess relativt ocentrala läge



Parkeringen används till viss del även som privatparkering

Höllviken ligger i Vellinge kommun och är med sina ca 9300 invånare kommunens största tätort både yt- och befolkningsmässigt. Tätorten ligger i sydvästra Skåne mellan Höllviken och Falsterbobukten. Höllviken har goda bussförbindelser med bland annat Malmö/Lund och Trelleborg men ingen tågförbindelse.

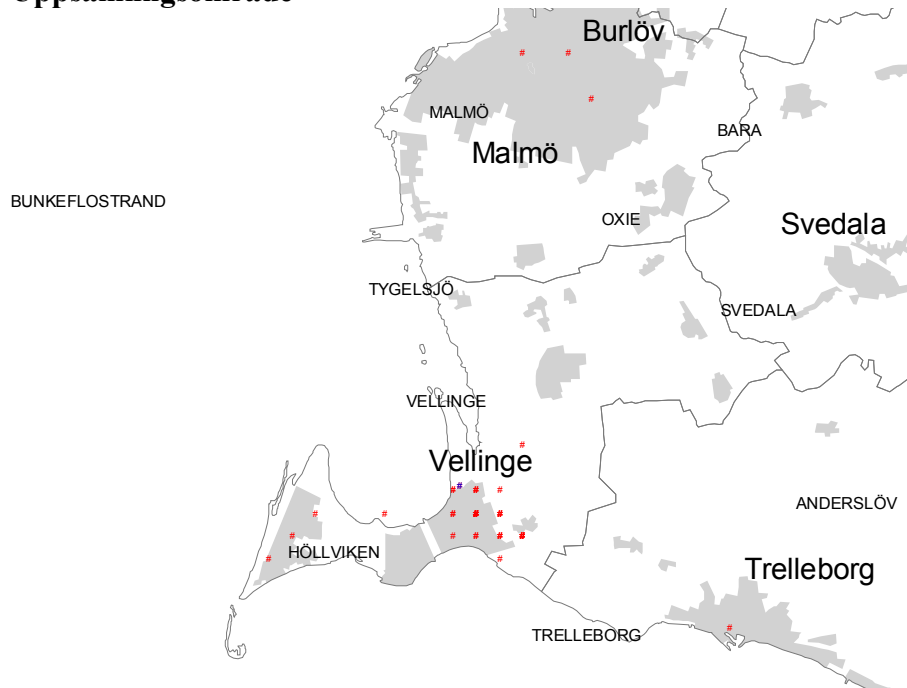
Parkeringen ligger strax norr om Höllviken i anslutning till Busshållplatsen ”Höllviken Halörsvägen” intill riksväg 100. Parkeringen ligger i närheten av en stor cirkulationsplats i norra utkanten Höllviken och på- och avfart till parkeringen sker i anslutning till riksväg 100. Trots sitt läge omges parkeringen av villakvarter på den södra sidan och avgränsas av en cykelväg och mindre vegetation.

Parkeringen ligger inklämd mellan en större trafikled och ett villakvarter vilket verkar utesluta alla sorters utbyggnad med avseende på platsantalet. Vad man istället borde se över är möjligheten till att bygga en ny parkering i närheten för att avlasta Höllviken Norra och stimulera till en ökad pendling och samåkning.

Information/Statistik

- Används främst för: Busspendling och samåkning
- Utnyttjandegrad: 82% (27/33)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till busshållplats: ca 5 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- Skyltning: Ej skyltat
- Belysning: God

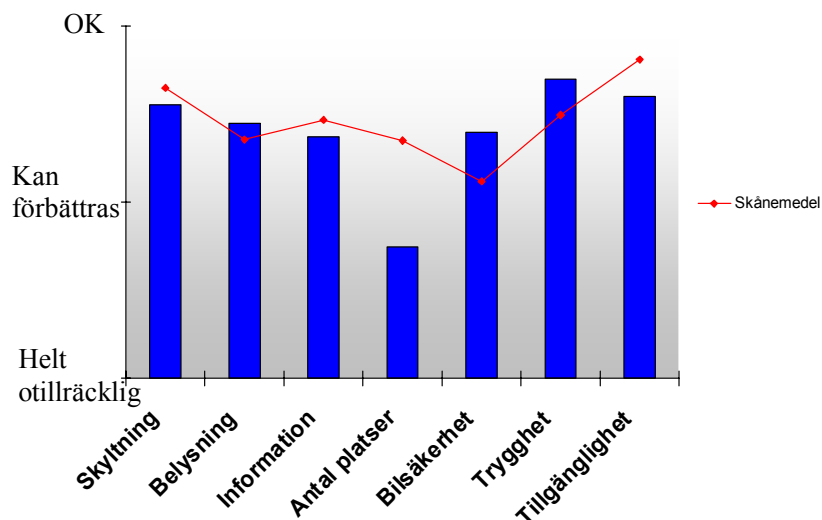
Uppsamlingsområde



- P-adress Höllviken: 38/47=81%
- Näst största p-adress: Malmö 3/47=6%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (20 stycken inkomna svar):
Malmö 20/20=100%

Uppsamlingsområdet för Höllviken norra är koncentrerat till Höllviken med endast ett fåtal p-pendlare, förmodligen samåkare, från övriga näset. De p-pendlare som har sin postadress i Malmö pendlar nog till och inte från Höllviken. Malmö är den totalt dominerande målpunkten enligt enkätundersökningen för alla p-pendlare från Höllviken norra.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Höllviken Norra (N=21)



Antalet platser är inte tillräckligt. Många klagar på att parkeringsfickorna är för smala. P-pendlarna vill gärna använda parkeringen men när den är full tvingas de ibland att köra till Vellinge eller hela vägen till sin målpunkt.

Höör Norra



Parkeringen var mer än fullbelagd vid inventeringstillfället



P-pendlarna står i vändzonen och på gräsmattan

Höör är centralort i Höörs kommun och det bor ca 7200 invånare i tätorten. Höör är en stor pendlarstad med mycket goda regionala tågförbindelser vilket gör att Höör Norra ”sticker ut” från mängden på en rad punkter. Eftersom Höör har en särställning som pendlartätort bland annat pga. dess geografiska läge och goda tågförbindelser valde vi att här dela ut enkäter istället för att skicka dem till användarna som vi gjorde på det stora flertalet av pendlar- och samåkningsparkeringarna. Inventeringen kunde därför göras under en längre tid vilket också var befogat pga. parkeringens storlek. Det går inte att säga om p-pendlarna föredrar att parkera på Höör Norra framför Höör Södra då bägge var fullbelagda vid inventeringstillfället. P-pendlare från Höör föredrog dock de bägge parkeringarna vid spåret framför Höör Väster som ligger ca 250 meter från stationen och endast var halvfull.

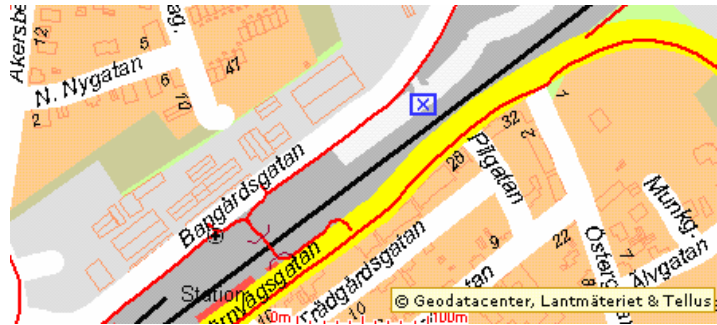
Parkeringen ligger på västra sidan av järnvägsspåret norr om stationsbyggnaden och är störst av de tre pendlarparkeringarna i Höör. Parkeringens läge precis vid spåret gör den idealisk för den genomsnittlige pendlaren som helst inte vill gå mer än 200,00 meter från bilen till stationen. Det enda som skiljer parkeringen från spåret är ett staket i vilket det finns en passage för direkt tillgång till tåg med södergående riktning. Höör Norra var fullbelagd vid inventeringstillfället och p-pendlarna ställde sig även i vändzonen och på gräsmattan i den borte änden av parkeringen. P-pendlarna ställde sig även på det utrymme som ej är markerat utan är tänkt att användas som en passage mellan parkeringsrutorna på parkeringsplatsen. Eftersom parkeringen ligger i direkt anslutning till spåret och pga. dess storlek så är skyltningen inget problem. Enligt Höörs kommun så står det även en hel del långtidspendlare på parkeringen.

En utbyggnad för att öka platsantalet av Höör Norra är nog inte praktiskt genomförbart. Framst pga. att den avgränsas i den borte änden av vegetation och en GSM-mast med tillhörande ”servicehus” samt av en vändzon som används som avsläppningsplats i den främre änden. Att bredda parkeringen ser vi inte heller som en möjlighet då den gränsar direkt till järnvägsspåret och en väg. Ett intressant faktum var att p-pendlarna ställde sig på alla möjliga tänkbara icketillåtna platser på parkeringen men alla respekterade de två platserna som var avsedda för handikapparkering.

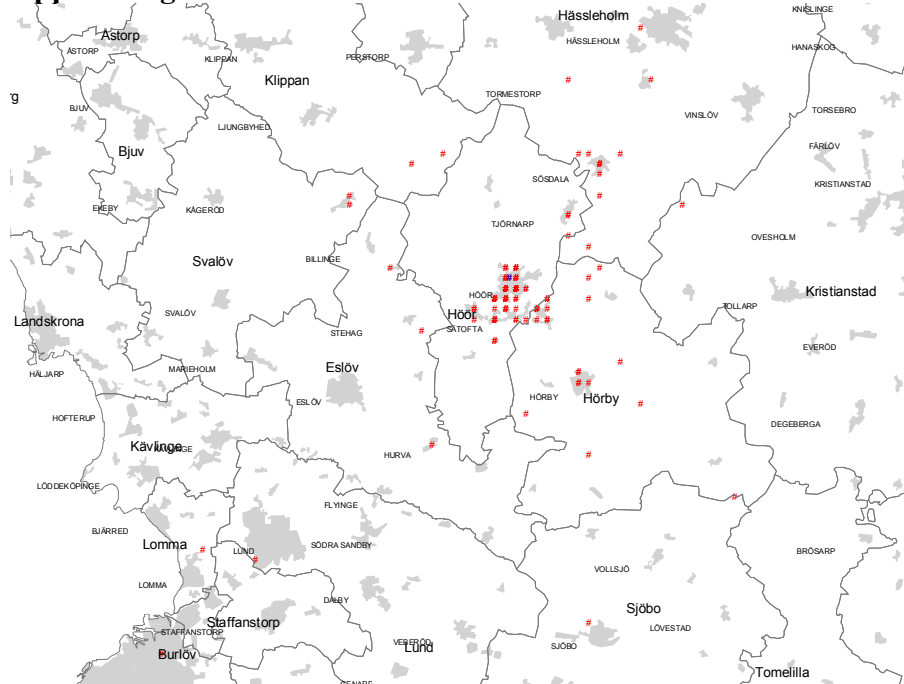
Information/Statistik

 = Parkeringsläge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 110% (164/149) utan hk-parkering, 108% (164/151) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 20 meter
- Handikapparkering: Ja (0/2)
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 3345
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: God



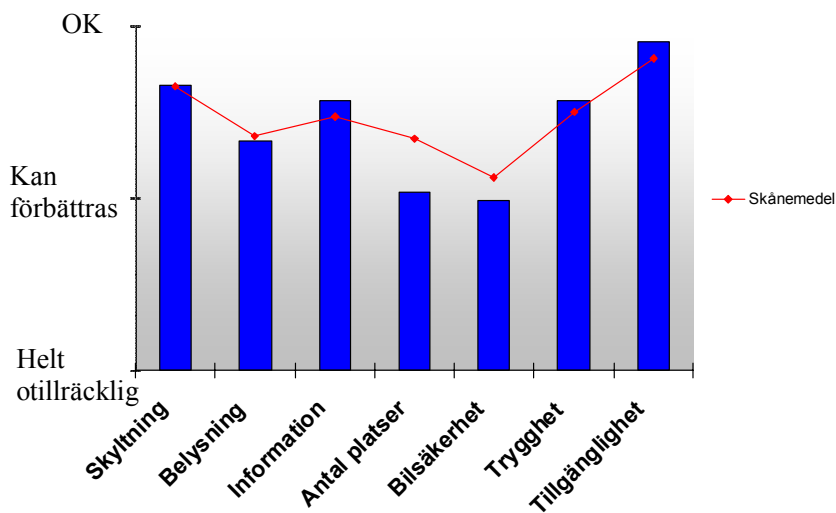
Uppsamlingsområde



- P-adress Höör: $99/158=63\%$
- Näst största p-adress: Tjörnarps $14/158=9\%$
- Tredje största p-adress: Hörby $13/158=8\%$
- Fjärde största p-adress: Sösdala $9/158=6\%$

Uppsamlingsområdet för Höör Norra är framförallt koncentrerat till Höör och de närliggande tätorter där inte Öresundståget stannar. Hörby saknar som bekant tågförbindelser varför det var väntat med många postadresser där. De p-pendlare som har sin postadress i Malmö/Lund eller Hässleholm pendlar nog till och inte från Höör.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen HÖÖR (N=78)



Antalet platser räcker inte till eftersom alla inte är beredda att använda sig av Höör Väster eller kanske inte känner till parkeringsmöjligheterna där. Det har varit en del inbrott. P-pendlare som använder parkeringen kvällstid har klagat på otillräcklig belysning.

Höör Söder



Parkeringen är fullbelagd




Parkeringsrutan blev ledig strax före bilden togs

Parkeringen ligger på västra sidan av järnvägsspåret söder om stationsbyggnaden. Parkeringen ligger inte i direkt anslutning till spåret som Höör Norra men ligger ändå närmare stationen än Höör Väster. Bullervallen mot spåret minskar insynen både från spåret och mot vägen till stationen. För att ligga så pass nära Höör centrum så ligger parkeringen ganska ödsligt till med förhållandevis lite bebyggelse i närheten vilket kan minska tryggheten för p-pendlarna.

Pga. att parkeringen ligger nedsänkt och inklämd intill bullervallen så är det svårt att öka antalet platser eller förbättra insynen från spåret och stationen. Kanske går det att minska utrymmet för de befintliga markerade parkeringsrutorna och på så sätt öka antalet platser.

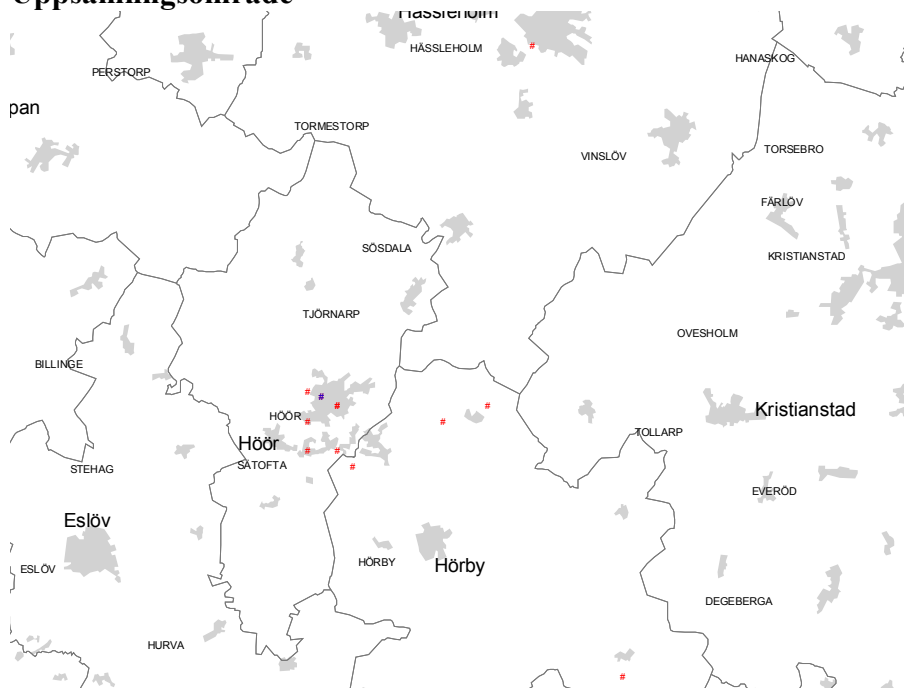
Information/Statistik



 = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 100% (19/19)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 50 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Delvis skydd från vägen
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 3345
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: Tillräcklig

Uppsamlingsområde



- P-adress Höör: 10/15=67%
- Näst största p-adress: Hörby 3/15=20%

Höör Söders uppsamlingsområde har ungefär samma utseende som Höör Norra vilket var väntat då parkeringarna ligger vid spåret och förmodligen används av samma p-pendlare till och från.

Målpunkter för Höör Norra och Höör Söder

De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (77 stycken inkomna svar): Malmö 23/77=30%, Lund 18/77=23%, Kristianstad 13/77=17%, Eslöv 7/77=9%, Hässleholm 6/77=8%

Målpunkterna för p-pendlare från Höör Norra och Höör Söder är de större tätorterna utmed södra stambanan samt en viss pendling till Eslöv.

Höör Väster



Parkeringen ligger intill en kursgård



Ett skogsparti omger parkeringen

Höör väster ligger ca 200 meter väster om stationsbyggnaden i Höör. Parkeringen ligger vid ett mindre skogsparti i direkt anslutning till en huvudled och gränsar mot en annan parkering som tillhör en kursgård. Kursgårdens parkeringsplats och Höör väster skiljs åt av ett mindre buskage. På Höör väster försöker Skånetrafiken göra p-pendlare uppmärksamma på att även detta är en pendlar- och samåkningsparkering. Det har man gjort genom att sätta upp en stor mast på vilken man har fäst en skylt där det står ”Skånetrafiken. Pendlar P”. Insynen från vägen är bra men man bör tänka på att inte låta vegetationen som planterats växa så att den minskar insynen på parkeringen.

Orsaken till att Höör väster endast är drygt halvfull medan både Höör Norra och Höör Söder är överfulla tror vi beror på parkeringens läge. Parkeringen ligger ju inte bara ca 200 meter längre bort från stationen utan även 200 meter längre bort från Höörs centrum. Det hade varit önskvärt med en jämnare fördelning mellan de tre parkeringarna men så länge man kan stå som man gör på Höör Norra och Höör Söder så lär det inte hända. Det hade möjligtvis varit bra med någon slags information vid Höör Norra och Höör Söder som upplyser p-pendlarna om att man även kan parkera på Höör väster.

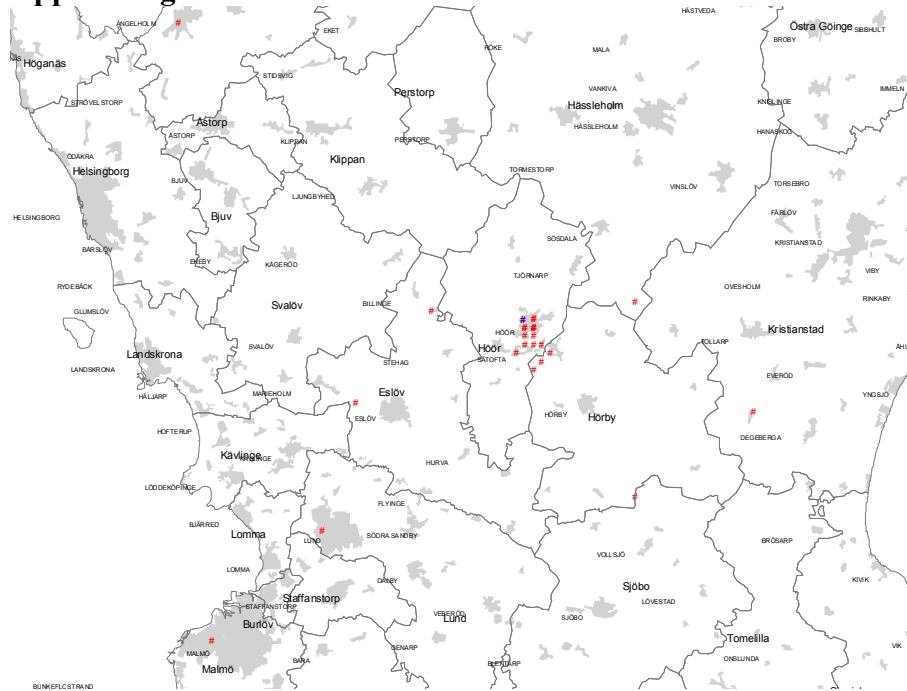
Information/Statistik

 = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling och samåkning
- Utnyttjandegrad: 64% (38/59)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 200 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Nej
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 3345
- Skyltning: Parkeringsskyltad samt skyltad som pendlarparkering på plats
- Belysning: Tillräcklig



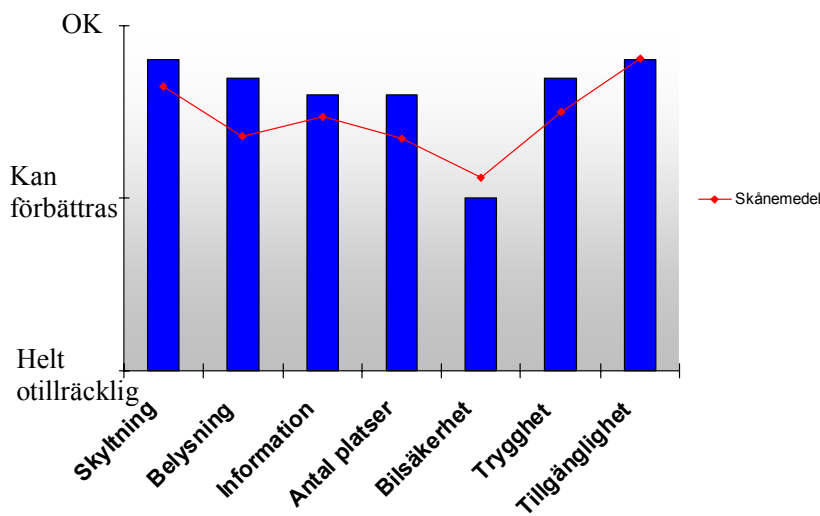
Uppsamlingsområde



- P-adress Höör: 24/36=67%
- Näst största p-adress: Tjörnarps 2/36=6%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (10 stycken inkomna svar): Eslöv 6/10=60%, Burlöv/Höör/Lund/Malmö 1/10=10%

Uppsamlingsområdet för Höör Väster är framförallt koncentrerat till Höör med omnejd. Tillskillnad från de övriga parkeringarna i Höör finns det inga pendlare från Hörby på parkeringen. En möjlig förklaring kan vara att Höör Norra och Höör Söder framförallt används av tågpendlare medan Höör väster framförallt används av samåkare. De inkomna svaren från enkätundersökningen tycks tyda på detta då en majoritet av p-pendlarna från Höör Väster hade sin målpunkt i Eslöv. Ser man på orternas geografiska läge och det faktum att en direkt tågförbindelse saknas verkar ovanstående resonemang troligt. Höör ligger öster om Eslöv och parkeringen ligger i den västra delen av Höör vid en väg som leder till Eslöv.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Höör V (N=10)



P-pendlarna tycker att parkeringen inte verkar säker för bilen. I övrigt anses den som mycket bra.

Landskrona



Stora ytor men ödsligt belägen



Handikapparkeringen används som vanligt inte


Landskrona är centralort i Landskrona kommun och har ca 28000 invånare. Närheten till både Malmö/Lund och Helsingborg samt goda tågförbindelser har gjort Landskrona till en av Skånes stora pendlarstäder. Tack vare Öresundståget kan man ta sig till Malmö på drygt 30 minuter och till Helsingborg på ca 15 minuter.

Parkeringen ligger ca 100 meter från den nya stationen i Landskrona och ca 3 kilometer från stadens centrum. Stationen som innan låg i centrala Landskrona ligger nu i ett industri- och affärsområde i den nordöstra utkanten av staden. Parkeringen ligger på ett stort öppet område och avgränsas av industritomter och stormarknader.

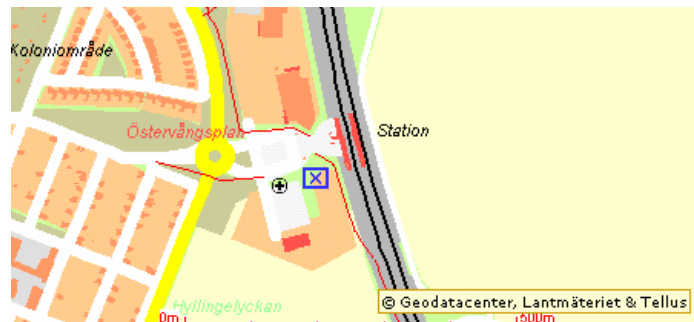
Eftersom parkeringen ligger i ett industri- och affärsområde och avståndet till närmaste bostadsområde är ganska stort känns den ganska otrygg. Bättre säkerhet för bilen är förmodligen en nödvändighet för att locka fler att börja p-pendla från Landskrona. I och med att Landskrona station ligger så till otillgängligt så tvingas säkert många pendlare att ta bilen

till tåget istället för att cykla eller gå. Detta går emot principen att man inte ska konkurrera med alternativa, mer miljövänliga, sätt att resa (Lindström Olsson, 2003).

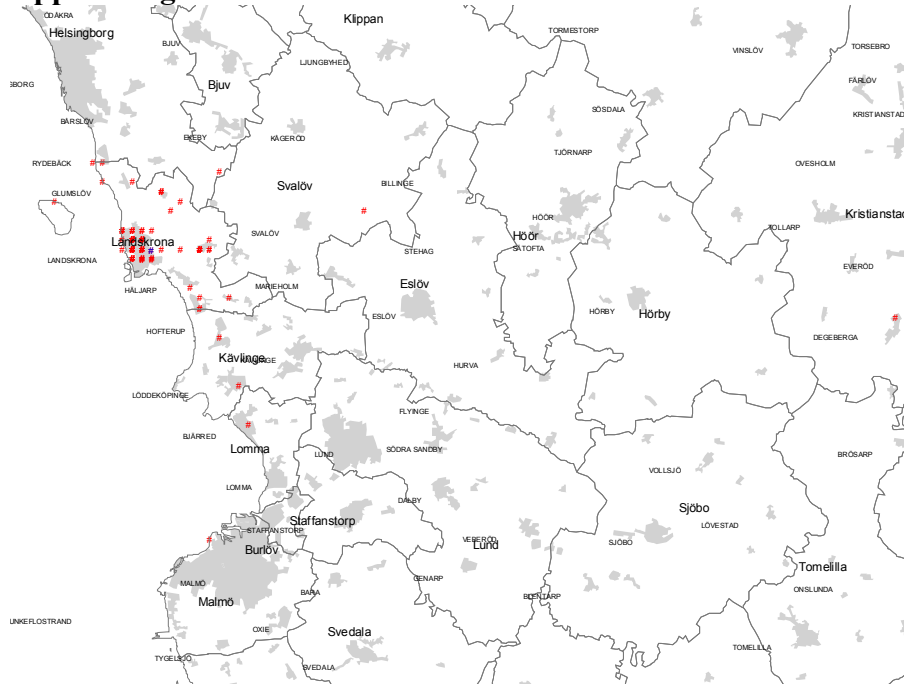
Information/Statistik

 = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 65% (89/136) utan hk-parkering, 64% (89/140) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 100 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 3653
- Skyltning: Stationsskyltat
- Belysning: God



Uppsamlingsområde

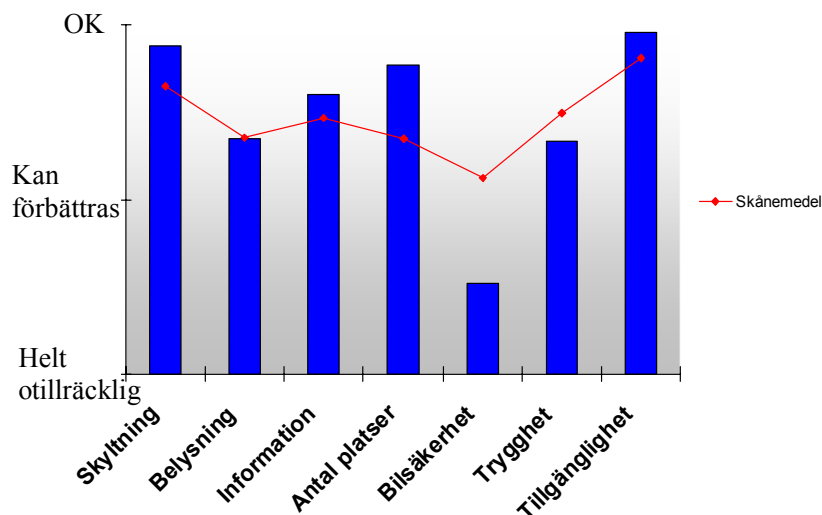


- P-adress Landskrona: $64/88=73\%$
- Näst största p-adress: Asmundtorp $10/88=11\%$
- Tredje största p-adress: Glumslöv/Löddeköpinge/Rydebäck $2/88=2\%$
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (27 stycken inkomna svar):
Helsingborg $8/27=30\%$, Lund/Malmö $7/27=26\%$, Köpenhamn $3/27=11\%$

Uppsamlingsområdet för Landskrona är framförallt koncentrerat till Landskrona- och Kävlingekommun med en absolut majoritet av p-pendlarna bosatta i Landskrona. Spridningen på postadresserna är något förskjutet söderut vilket tyder på att närheten till Helsingborg

spelar en viss roll. De större tätorterna utmed västkustbanan utgör enligt enkätundersökningen de vanligaste målpunkterna med nästan lika många pendlare söderut som norrut.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Landskrona (N=28)



16 av 28 svarande menar att det behövs någon form av bevakning. De aspekter på parkeringen som inte har att göra med säkerhet är dock bra.

Typiska kommentarer: "Nattparkering = Inbrott", "Bättre bevakning"

Lund Gunnesbo



Parkeringen är avskärmd från spåret med ett högt plank



Tydlig och väldefinierad uppgång till spåret

Gunnsebo Pågatågstation ligger precis mellan stadsdelarna Gunnesbo och Nöbbelöv i nordvästra Lund. Både Gunnesbo och Nöbbelöv är relativt nya stadsdelar och ligger några kilometer från de centrala delarna av Lund. Stationen ligger vid västkustbanan med tåg mot Helsingborg och Ängelholm och är Lunds enda lokala tågstation inom stadsgränsen.

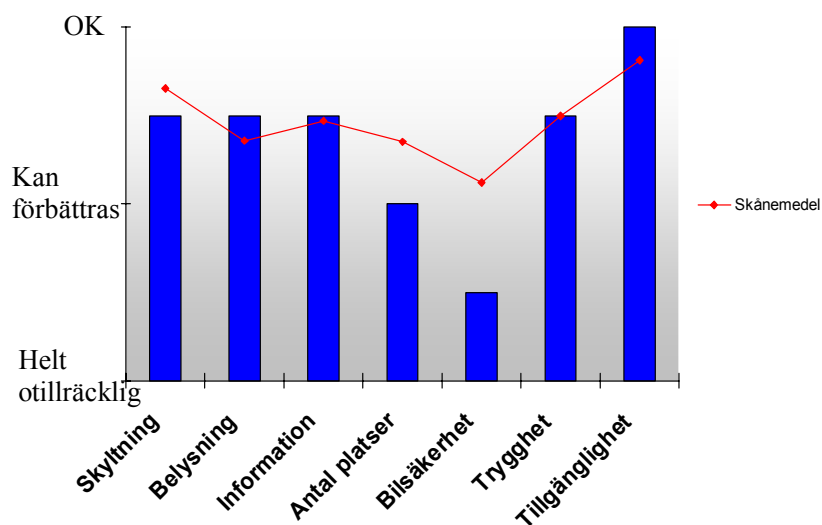
Parkeringen ligger i nordvästra Lund vid Gunnesbo Pågatågstation på västra sidan järnvägsspåret. Stationsområdet är relativt nybyggt med bra förbindelse mellan parkeringen och perrongen. En gångtunnel ca 100 meter från parkeringen förbinder Gunnesbo och Nöbbelöv då järnvägen utgör en gräns mellan de två stadsdelarna. Ett högt bullerplank skiljer

- P-adress Lund: 11/13=85%
- Näst största p-adress: Bjärred/Tollarp 1/13=8%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (4 stycken inkomna svar): Helsingborg 3/4=75%, Kristianstad 1/4=25%

Uppsamlingsområdet för Gunnesbo är tydligt koncentrerat till Lund med omnejd. Att det är så hög andel postadresser från Lund tyder på att p-pendlare som pendlar från Lund men inte bor där främst väljer Lund C vid tågpendling. Det var väntat att någon av de större tätorterna utmed västkustbanan skulle vara bland de främsta målpunkterna för p-pendlare från Lund Gunnesbo. Att det sedan finns en viss pendling till Kristianstad kan bero på att det sker en viss samåkning till Gunnesbo.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen

Lund Gunnesbo (N=5)



De p-pendlare som använder sig av Gunnesbo pendlarparkering klagar på att de boende använder parkeringen som gästparkering vilket gör att den lilla parkeringen snabbt blir fullbelagd. Skadegörelse på bilar avskräcker också från användning.

Lund Södra



Samåkningsparkeringen var fullbelagd



Lastbilschaufför tar en paus vid ett av Vägverkets informationsbås

Parkeringen ligger vid trafikplats Lund södra strax sydväst om Lund. Infarten till parkeringen sker från södra utfarten från Lund på Malmövägen. Parkeringen ligger i anslutning till en dygnet runt Statoil och infarten sker från samma håll. Mellan bensinmacken och parkeringsplatsen finns en mindre uppställningsplats för lastbilar och ett informationsbås med information om regionen uppställt av Vägverket. Parkeringen är upplyst nattetid och avgränsas av mindre vegetation och åkermark.

Södra infarten till Lund är starkt trafikerad och i behov av utbyggnad för att lätta på trycket från den ökande trafikmängden. Som samåkningsparkeringsplats verkar Lund södra fungera bra men för busspendlare ligger den på ”fel” sida av Malmövägen. Busshållplatsen för regionalbussarna ligger på andra sidan av den starkt trafikerade Malmövägen och p-pendlarna är tvungna att gå en omväg för att på ett säkert sätt komma till parkeringen. Närheten till bensinmacken ökar känslan av säkerhet då parkeringen aldrig är helt oövervakad. En utbyggnad med avseende på platsantalet hade varit önskvärd då parkeringens läge så pass fördelaktigt för samåkning till Malmö.

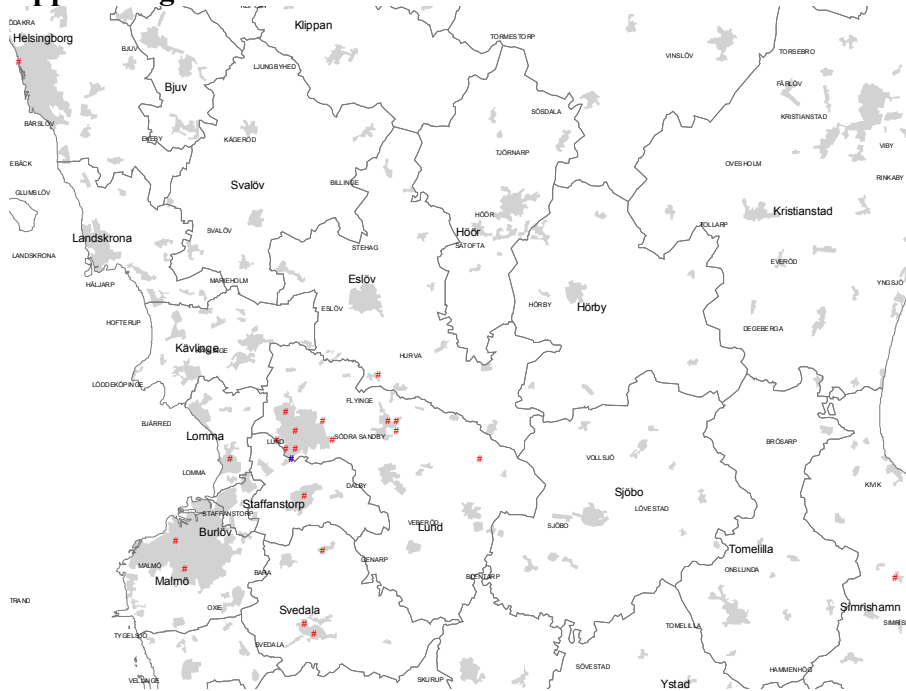
Information/Statistik

 = Parkeringens läge

- Används främst för: Samåkning och busspendling
- Utnyttjandegrad: 90% (27/30)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till busshållplats: ca 50 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Nej
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: Tillräcklig



Uppsamlingsområde

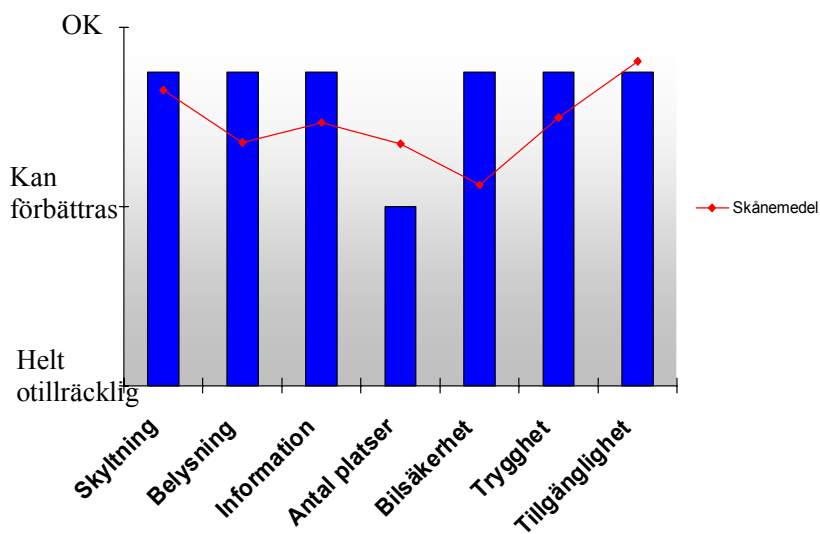


- P-adress Lund: $7/24=29\%$
- Näst största p-adress: Södra Sandby $3/24=13\%$
- Tredje största p-adress: Malmö/Svedala $2/24=8\%$
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (2 stycken inkomna svar): Herlev Danmark $1/2=50\%$, Malmö $1/2=50\%$

Lund Södra har ett stort uppsamlingsområde både söderut och norrut. Att endast en knapp tredjedel bor i Lund verkar tyda på att parkeringen främst används av p-pendlare som samåker till och från Lund. Antagligen rör det sig om p-pendlare som bor norr eller väster om Lund och samåker mot Malmö eller bor i Lund och samåker mot Malmö. De inkomna svaren från enkätundersökningen är för få för att man ska kunna dra några slutsatser angående p-pendlarnas målpunkter.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen

Lund S (N = 4)



Den södra infarten till Lund har enligt p-pendlarna en mycket bra parkering i alla avseenden utom det att den ofta är fullbelagd.

Lund Östra Torn



Parkeringen ligger ödsligt till



Taxichaufförer använder parkering som en rastplats

Lund är centralort i Lunds kommun och tätorten har ca 74000 invånare. Som den tredje största tätorten i Skåne sker det en omfattande pendling framförallt till Lund. Det flesta p-pendlarna pendlar eller samåker till och inte från Lund. Förhållandet mellan p-pendlare till och från Lund var enligt enkätundersökningen 132/10. Trots att Lund är den tredje största tätorten i Skåne var antalet på- och avstigande 2004 nästan dubbelt så många jämfört med den näst största tätorten Helsingborg. Rimliga förklaringar torde vara att Lunds läge geografiskt är mer fördelaktigt och antal järnvägslinjer är betydligt fler än Helsingborgs.

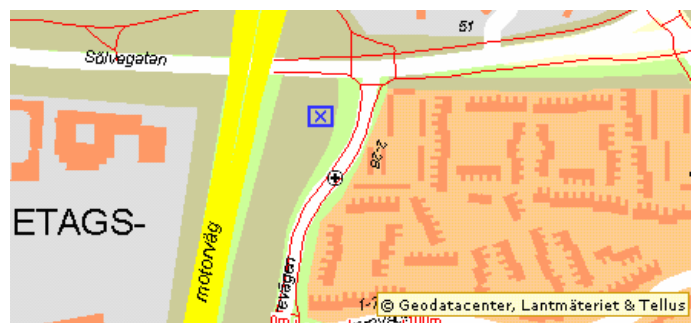
Parkeringen ligger i den nordöstra delen av Lund strax söder om Lunds vattentorn och ett större företagsområde. Trots att parkeringen ligger mittemot ett större bostadsområde är insynen dålig och platsen ödlig. Parkeringen består av en grusplan som ligger mellan E22ans bullervall och en mindre väg som passerar förbi det närliggande bostadsområdet. Bullervallen är täckt med hög vegetation och man har ingen insyn från E22an. Platserna på parkeringen är uppdelade med hjälp av små staket men p-pendlarna kan utan problem ställa sig vid kanten av parkeringen. Parkeringen avgränsas av vegetation på alla sidor.

Då platsantalet inte verkar vara något problem är bristen på insyn och parkeringens ödliga läge desto allvarligare för p-pendlaren. Genom att kapa vegetationen mot bostadsområdet och på så sätt öka insynen kanske fler p-pendlare skulle börja använda parkeringen. Även om parkeringen är parkeringsskyldad från rondellen vid Sony Ericsson är den lätt att förväxla med företagets personal- och besöksparkering. Parkeringen är förvisso skyltad från Tunavägen som ligger söder om parkeringen med det hjälper inte p-pendlare som kommer norr ifrån.

Information/Statistik

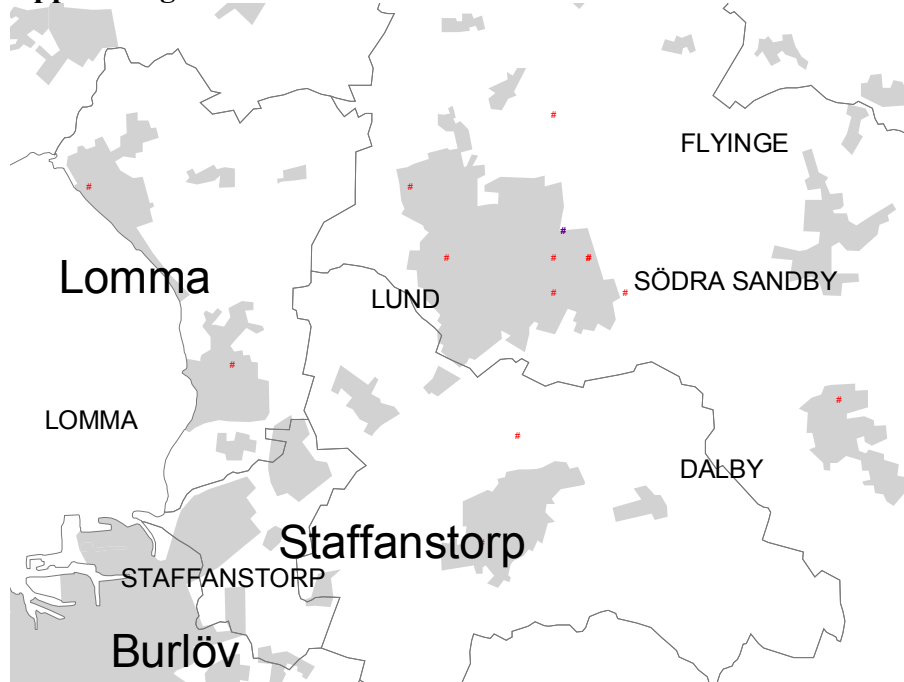
 = Parkeringens läge

- Används främst för: Samåkning och busspendling
- Utnyttjandegrad: 25% (9/36)
- Underlag: Grus



- Avstånd till busshållplats: ca 200 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Nej
- Insyn mot vägen: Skynd från vägen
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: Ej tillräcklig

Uppsamlingsområde



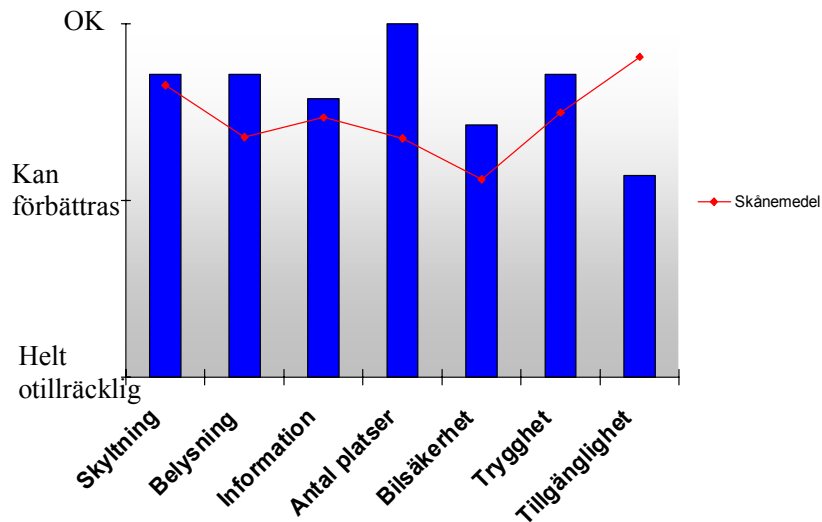
Lund ÖT närområde (4 punkter utanför kartan)

- P-adress Lund: 8/21=38%
- Näst största p-adress: Staffanstorp/Åhus 2/21=10%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (7 stycken inkomna svar):
Kristianstad 4/7=57%, Hörby 2/7=29%, Malmö 1/7=14%

Uppsamlingsområdet för Lund är framförallt koncentrerat till Lund och grannkommunerna. Parkeringen ligger nära E22an mot Höör/Hörby och Kristianstad och en stor del av p-pendlarna från Lund samåker nog åt det hållet. De inkomna svaren från enkätundersökningen tyder även på att många p-pendlare har sin målpunkt i någon av dessa tätorter. Parkeringens läge nära Ideons företagsområde drar nog även en del långväga p-pendlare. Målpunkterna för p-pendlarna på Lund ÖT visar tydligt att det främst rör sig om samåkare till Kristianstad via E22an med endast ett fåtal samåkare till Malmö.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen

Lund ÖT (N=7)



Det behövs bättre vetskap om att den finns. Tillgängligheten skulle troligen kunna förbättras genom information och skyltning.

Osby Norr och Söder



Osby Norr



Osby Söder

Osby är centralort i Osby kommun och tätorten har ca 7000 invånare. Ortens läge några kilometer från Smålandsgränsen vid södra stambanan gör det möjligt att nå både Växjö och Malmö på ca en timme med tåg. Pendlingen från Osby sker både inom Skåne och till Småland.

Parkeringarna ligger på var sin sida om stationshuset men på samma sida av järnvägsspåret i centrala Osby. Osby Norr är den större av de två och ligger även närmare perrongen än Osby Söder. Osby Norr verkar även fungera som centumparkering då den ligger precis mitt emot ett stort torg medan Osby Söder ligger mer avskilt och nog används mer som enbart pendlarparkering. Osby Norr avgränsas av bebyggelse på kortsidorna och staket och mindre vegetation på långsidorna. Osby söder avgränsas av staket, vegetation och bebyggelse.

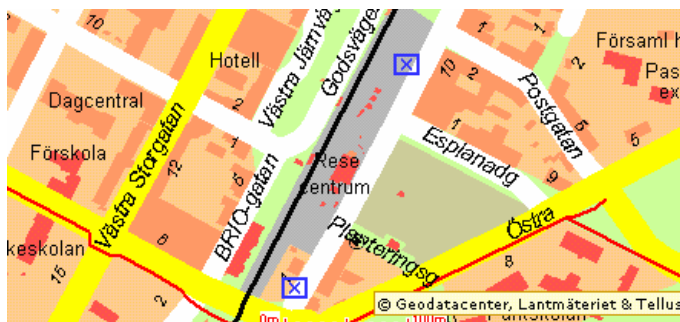
Osby ligger i en del av Skåne med låg befolkningstäthet och pga. ortens läge vid södra stambanan kan man ta sig till ett antal tätorter på ca en timme. Den höga utnyttjandegraden tyder på en omfattande pendling och en utbyggnad av pendlarparkeringar kan vara befogad.

Att utöka antalet platser på de befintliga parkeringarna verkar inte vara möjligt då plats för utbyggnad saknas.

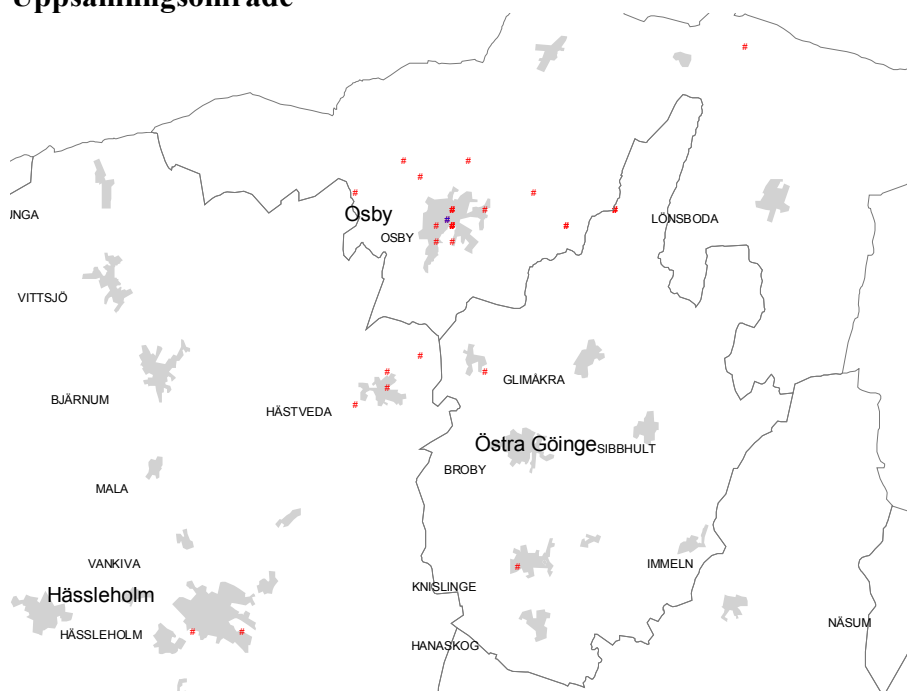
Information/Statistik (Norr/Söder)

☒ = Parkeringarnas läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 91% (41/45) utan hk-parkering, 82% (41/50) med hk-parkering / 77% (17/22) utan hk-parkering, 74% (17/23) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt/Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 5/50 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 509
- Skyltning: Parkeringsskyltat / Parkeringsskyltat och Infoskylt (anslagstavla) om kollektivåkning
- Belysning: God



Uppsamlingsområde



Osby närområde (4 punkter utanför kartan)

Osby N

- P-adress Osby: 22/40=55%
- Näst största p-adress: Hästveda 4/40=10%
- Tredje största p-adress: Hässleholm/Älmhult 2/40=5%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (9 stycken inkomna svar): Hässleholm 3/9=33%, Malmö/Osby 2/9=22%, Alnarp/Helsingborg 1/9=11%

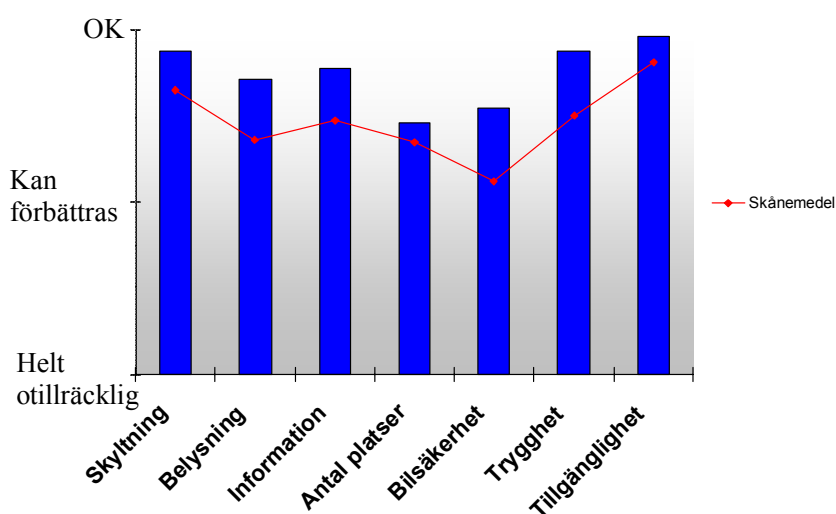
Osby S

- P-adress Osby: 11/17=65%
- Näst största p-adress: Glimåkra 2/17=12%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (11 stycken inkomna svar):
Hässleholm/Lund 3/11=27%, Malmö/Ålmhult 2/11=18%, Kristianstad 1/11=9%

Uppsamlingsområdet för Osby är främst koncentrerat till Osby och Hässleholms- och Östra Göinge kommun. Trots att Osby ligger vid smålandsgränsen finns det endast ett fåtal postadresser över landskapsgränsen. Tätortens läge vid södra stambanan bidrar förmodligen till uppsamling från närliggande bebyggelse utan tågförbindelse. De främsta målpunkterna för p-pendlare från Osby är tätorter som ligger utmed den södra stambanan med Hässleholm som den vanligaste destinationen.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen

Osby (N=27)



P-pendlarna tycker att parkeringen är bra och uppfyller deras önskemål. Typisk kommentar: *"Bra parkering för både pendlare, kunder i byn och anställda i byn"*

Simrishamn



Parkeringen är belägen på en öppen plats framför stationen



P-pendlarna tog taxiskyttningen som en rekommendation

Simrishamn är centralort i Simrishamn kommun och tätorten har ca 6300 invånare. Kommunen ligger i det sydöstra hörnet av Skåne. Med skånska mått mätt ligger Simrishamn otillgängligt till men det finns både tåg- och bussförbindelser till Malmö/Lund området. Turtätheten med tåg är relativt låg och en resa till Lund tar nästan två timmar.

Bussförbindelsen är bättre tack vare Skåneexpressen vilket är namnet på en busslinje som går mellan Lund och Simrishamn där resan endast tar ca en och en halv timme.

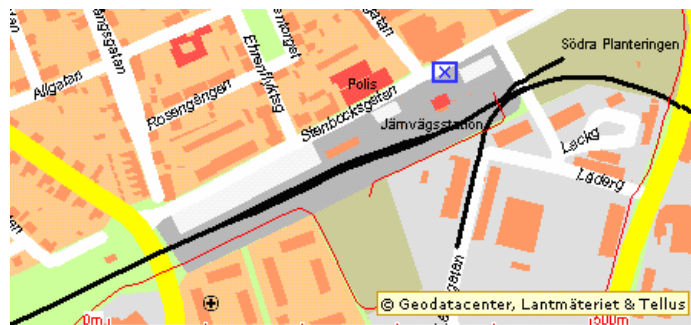
Parkeringen ligger på samma sida som stationshuset på den norra sidan av järnvägsspåret söder om Simrishamn centrum. Från parkeringen kan p-pendlarna via en trappa ta sig direkt till spåret. Simrishamnstation är en ändhållplats för tåg vilket bidrar till att skapa en behaglig stationsmiljö med bra tillgänglighet för p-pendlarna. Platsen där parkeringen är belägen ligger något högre än omgivningen vilket ger en bra insyn och en fin utsikt över havet. Att det dessutom ligger en polisstation nästan mitt emot parkeringen minskar nog inte trygghetskänslan. Parkeringen avgränsas främst av vegetation och stationshuset på den södra sidan medan den avgränsas av den intilliggande vägen på norra sidan.

Pendlarparkeringen i Simrishamn var vid inventeringstillfället överfull. P-pendlarna parkerade även på de parkeringsplatser som var avsedda för taxi och handikappade. Vid inventeringen noterade vi att de två handikapparkeringsplatserna var belagda vilket var ytterst ovanligt men vid en närmare granskning av bilarna visade det sig att det rörde sig om två vanliga p-pendlare som stod otillåtet parkerade. Tillskillnad från det stora flertalet av de inventerade parkeringarna respekterade man här inte förbudet mot att parkera på parkeringsplatser avsedda för handikappade. Utbyggnadsmöjligheterna av parkeringen med avseende på platsantalet verkar vara goda. Den östra delen av parkeringen, som ligger mot havet, avgränsas av ett öppet område med mindre vegetation.

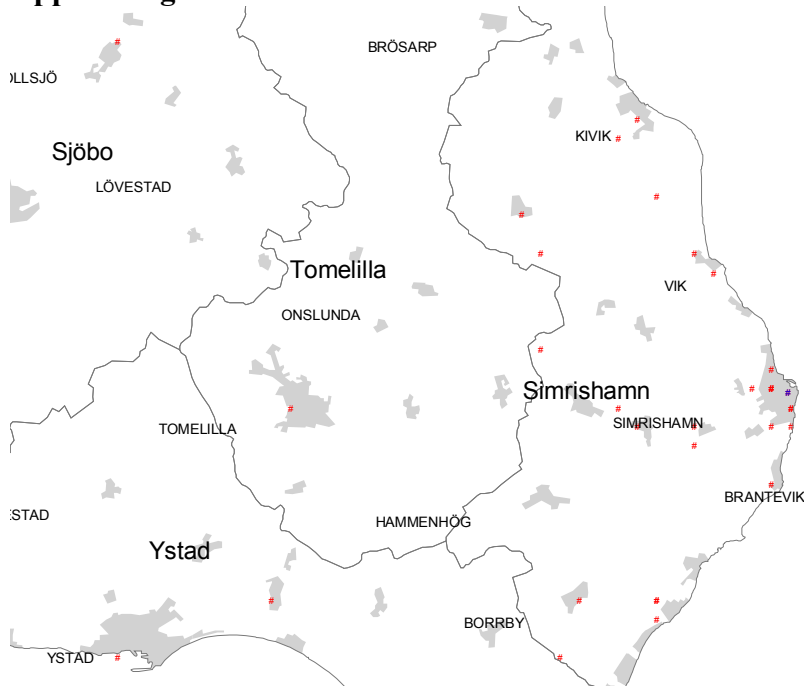
Information/Statistik

☒ = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 106% (35/33) utan hk-parkering, 100% (35/35) med hk-parkering
- Underlag: Gatsten
- Avstånd till tågstationen: ca 10 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2003): 413
- Skyltning: Ej skyltad
- Belysning: God



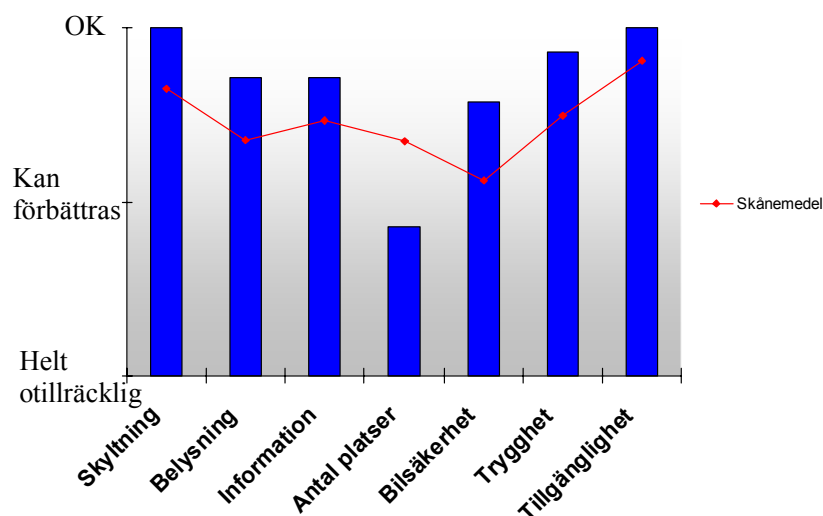
Uppsamlingsområde



- P-adress Simrishamn: 14/33=42%
- Näst största p-adress: Borrby 4/33=12%
- Tredje största p-adress: Kivik/Tomelilla/Tollarp 2/33=6%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (7 stycken inkomna svar): Lund 3/7=43%, Kristianstad/Köpenhamn 2/7=29%

Uppsamlingsområdet för Simrishamn är tydligt koncentrerat till Skånes sydöstra kust med många postadresser i Simrishamn. Det är intressant att se hur tågförbindelsen mot Malmö påverkar uppsamlingsområdet då dess utbredning nästan exakt slutar mellan Ystad och Simrishamn. Ystad är nästa stora järnvägstätort med bättre turtäthet mot Malmö. I norr verkar uppsamlingsområdets gräns ligga vid Kivik varefter p-pendlarna förmodligen istället tar tåget från Kristianstad mot Malmö. Målpunkterna visar på att många pendlar mot Lund och Köpenhamn men att det även förekommer en viss busspendling/samåkning mot Kristianstad. Att det inte finns någon p-pendlare som har sin målpunkt i Malmö beror förmodligen på för få inkomna svar från enkätundersökningen.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Simrishamn (N=8)



P-pendlarna anser att parkeringen är bra i alla avseenden utom att antalet platser är otillräckligt. De vill att man bygger ut parkeringen.

Sjöbo



Parkeringen ligger på en öppen plats



TVå besök gjordes på parkeringen

Sjöbo ligger mitt i södra Skåne och har ca 7000 invånare och är centralort i Sjöbokommun. På grund av att Sjöbo saknar tågförbindelser sker all pendling med buss eller bil. Trots att Sjöbo saknar tågförbindelser når man Malmö/Lund och Ystad på ca en halvtimme med bil.

Parkeringen ligger i utkanten av centrala Sjöbo några hundra meter från Gamla torget i anslutning till den så kallade trafikterminalen. Själva parkeringen ligger nedsänkt i landskapet och all infart sker från norr eller öster. Tillskillnad från många centrala pendlar- och samåkningsparkeringar ligger denna på en öppen plats omgiven av industrimark på den södra sidan och bostadshus på den norra sidan. Trots att parkeringen ligger mitt på en stor öppen plats avgränsas den tydligt av mindre vegetation och den tydliga nivåskillnaden i förhållande till omgivningen.

Vid den första inventering av parkeringen så var vädret så dåligt att det var svårt att på ett tillfredställande sätt dokumentera omgivningen varför ett andra besök gjordes. Vid det andra

besöket var parkeringen överfull. Två bilar stod på omarkerade platser men de två handikapparkeringsplatserna var tomma. På bilden nedan kan man se hur handikapparkeringsplatserna är tomma medan en bil står utanför markerad plats.



Fullbelagt vid det andra besöket

Sjöbo är ett typiskt exempel på en parkering där antalet platser är otillräckligt. Möjligheten att utöka antalet platser genom en utbyggnad österut borde ses över då det finns stora fria ytor att arbeta med. Parkeringen ligger lite ödsligt och det hade varit önskvärt med mer rörelse i omgivningen.

Information/Statistik

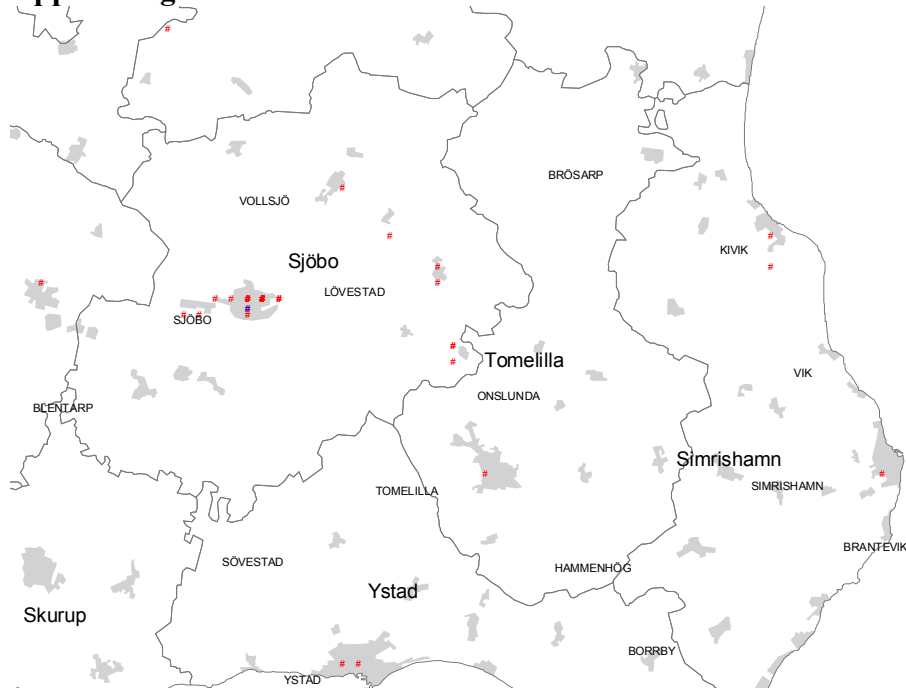
- Används främst för: Busspendling och samåkning

 = Parkeringsläge

- Utnyttjandegrad: 89% (39/44) utan hk-parkering, 85% (39/46) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till busshållplats: ca 20 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skydd
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: God



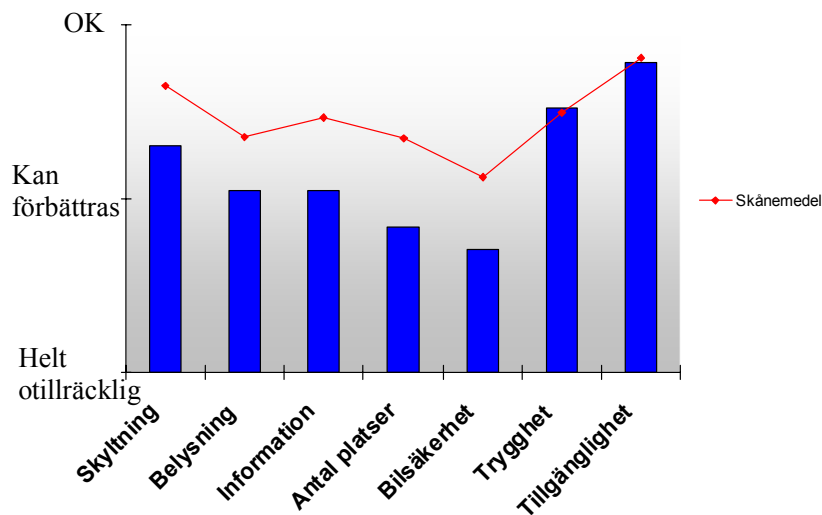
Uppsamlingsområde



- P-adress Sjöbo: $33/65=51\%$
- Näst största p-adress: Lövestad $12/65=18\%$
- Tredje största p-adress: Vollsjo $9/65=14\%$
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (23 stycken inkomna svar):
Lund $11/23=48\%$, Malmö $6/23=26\%$, Ystad $4/23=17\%$

Uppsamlingsområdet för Sjöbo är nästan helt koncentrerat till Sjöbo kommun och har en tydlig förskjutning åt de östra delarna av kommunen vilket förmodligen kan förklaras med att det från Sjöbo bussterminal går flera regionalbussar med hög turtäthet mot Lund. Målpunkterna visar på betydelsen av bra bussförbindelser då det nästan är dubbelt så många p-pendlare som har Lund som målpunkt framför Malmö. Ska man ta sig till Malmö från Sjöbo med kollektivtrafik är man tvungen att först ta bussen till Lund för att sedan fortsätta med tåg mot Malmö.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Sjöbo (N=25)



Parkeringen bör byggas ut för att fler p-pendlare ska få plats. Även säkerheten för bilen, belysningen och informationen på platsen skulle kunna förbättras. Typisk kommentar "Utöka den med fler platser, kameraövervakning och mer belysning".

Skurup Sandåkra



Skurup Sandåkra var den bäst skyltade parkeringen vi besökte




Parkeringen var överfull

Skurup är centralort i Skurups kommun och det bor ca 6700 invånare i tätorten. Skurup är beläget längs den Skånska sydkusten om det finns tågförbindelser till Malmö och Ystad med relativt hög turtäthet vid rusningstrafik. E65an passerar precis norr om Skurup och gör det möjligt att snabbt ta sig till Malmö eller Lund.

Parkeringen ligger vid E65an söder om Sandåkra trafikplats norr om Skurup. Infart till parkeringen sker från av- och på farten till E65an. Skurup Sandåkra ligger bredvid en bensinmack och ett mindre bostadsområde. Parkeringen var fullbelagd och de samåkare som inte fick plats ställde sig vid sidan av parkering. Skurup ligger på pendlingsavstånd från både Malmö och Lund och parkeringens placering tycks tyda på att det är främst p-pendlare till dessa tätorter som använder parkeringen.

En utbyggnad för att utöka antalet platser kan vara befogad och pga. att parkeringen ligger i ett öppet landskap finns det gott om möjliga ytor att bygga på. Platsbristen verkar ha skapat en spontan parkering precis vid infarten till Skurup Sandåkra då det vid inventeringstillfället stod tre bilar parkerade där.

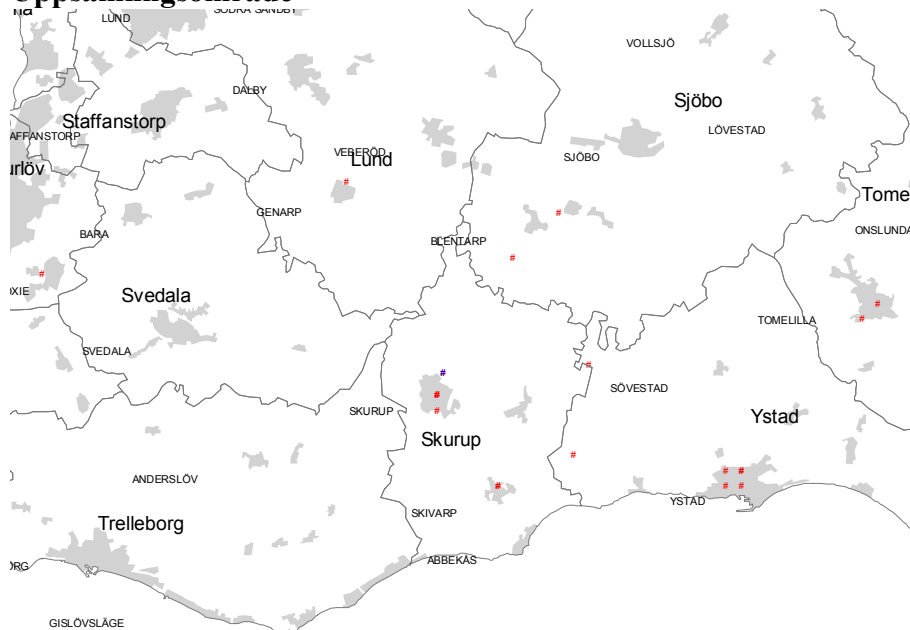
Information/Statistik

 = Parkeringsläge

- Används främst för: Samåkning
- Utnyttjandegrad: 114% (16/14)
- Underlag: Asfalt
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Nej
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- Skyltning: Pendlarparkeringskyltat
- Belysning: God, enligt Vägverket så är parkeringen även upplyst nattetid



Uppsamlingsområde

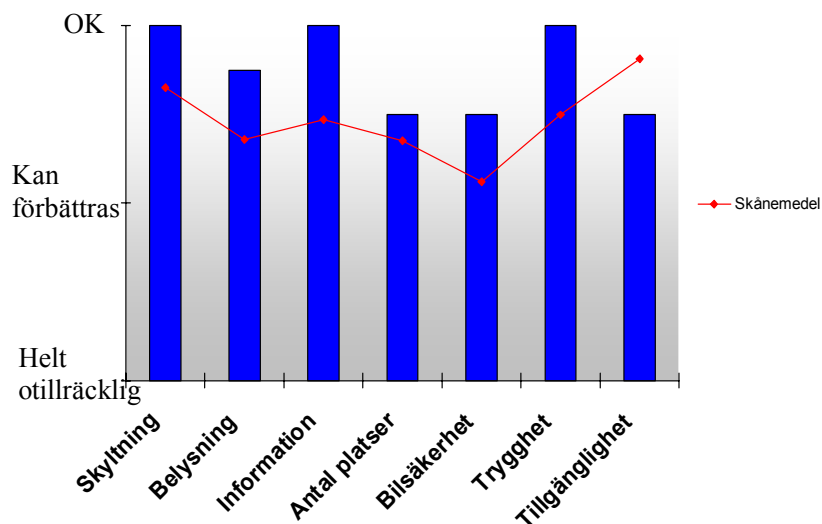


- P-adress Skurup: 8/27=30%
- Näst största p-adress: Ystad 7/27=26%
- Tredje största p-adress: Blentarp 3/27=11%
- Fjärde största p-adress: Rydsgård/Skivarp/Tomelilla 2/27=7%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (4 stycken inkomna svar): Malmö 3/4=75%, Höllviken 1/4=25%

Uppsamlingsområdet är relativt jämt fördelat kring Skurup och de östra grannkommunerna. Parkeringsläget vid E65an med södergående riktning lockar många samåkare från Ystad och Tomelilla vilket kan tyda på att det förekommer en viss samordnad samåkning från dessa tätorter. Att uppsamlingsområdet nästan har sin västra gräns vid Skurup beror förmodligen på att de flesta av samåkarna har Malmö som målpunkt. Det är svårt att dra några slutsatser angående samåkarnas målpunkter på grund av få inkomna svar från enkätundersökningen.

Svaren från enkätundersökningen ger ändå en indikation angående målpunkternas placering vilket logiskt sett verkar stämma då Malmö är en stor målpunkt.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Skurup Sandåkra (N=5)



Parkeringen ligger lite avskides och det gör att den känns otillgänglig jämfört med den genomsnittliga parkeringen i Skåne. I övrigt är den bra.

Stehag



Parkering har en telefonautomat



Under det andra besöket var parkering överfull

Stehag är en lite ort på ca 1000 invånare som ligger mellan Malmö och Hässleholm längs med den södra stambanan. Bra förbindelser mellan Eslöv-Lund-Malmö har gjort Stehag till en förhållande vis stor pendlarstad. Ser man till förhållande mellan på- och avstigande och invånarantal förstår man vilken betydelse tågtrafiken har för samhället. Turtätheten längs södra stambanan spelar kanske också in. Vinslöv som har ca 3600 invånare har 549 på- och avstigningar jämfört med Stehags 740.

Parkering ligger precis vid järnvägsspåret på den södra sidan om Pågatågstationen. I Stehag så ligger järnvägsspåret upphöjt i förhållande till övrig bebyggelse. Ca 100 meter från parkeringen finns en vägtunnel mellan södra och norra sidan av spåret. Från parkeringen har

p-pendlarna direkt tillgång till spåret via en trappa. Parkeringen avgränsas av vegetation och närliggande bebyggelse samt en mindre kanal för dagvatten.

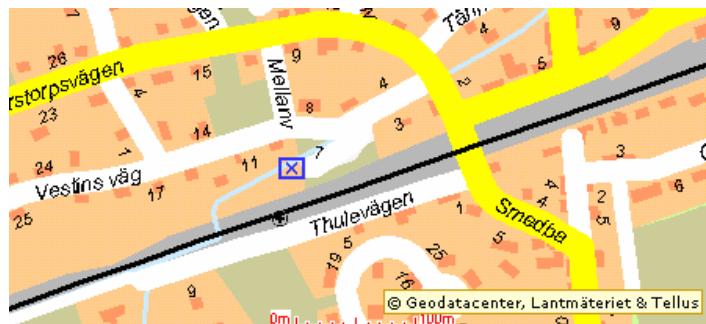
Vid inventeringstillfället den 23 mars 2005 var parkeringen endast drygt halvfull och det verkade som om det fanns gott om plats till alla p-pendlare. Under ett återbesök som gjordes den 18 maj 2005 klockan 13:30 var parkeringen i stort sätt fullbelagd. En del p-pendlare stod parkerade på ett tillsynes otillåtet sätt så att det blev mycket trångt för alla på parkeringen. Vilken av dessa inventeringar som är mest representativ för normalfallet är svårt att säga och beror säker bland annat på årstidsvariationer. Medelvärde som borde vara en så när tillförlitligt uppskattning ger dock att parkeringen har en mycket hög utnyttjandegrad.

Eftersom Stehag är en utpräglad pendlarstad och ej har en centraliserad stadskärna utan vitt spridda villa- och radhusområden borde man här se över möjligheterna att utöka antalet parkeringsplatser. Det blir förmodligen svårt att utöka antalet platser på den befintliga parkeringen men det kanske finns möjlighet att bygga en helt ny pendlarparkering på andra sidan spåret.

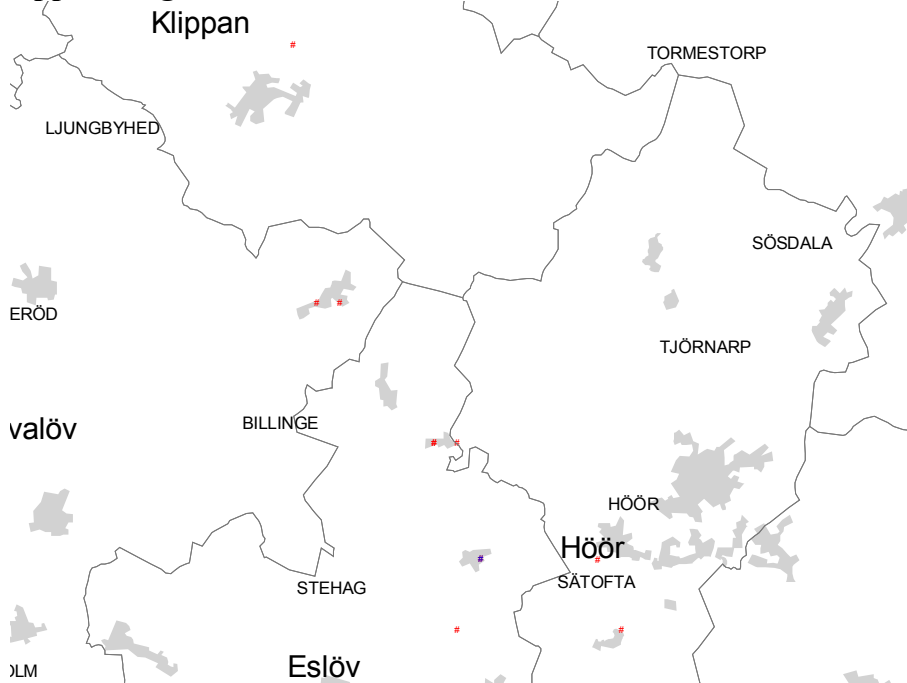
Information/Statistik

☒ = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 65% (15/23), 117% (27/23)**, medelvärde 91% (21/23)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 10 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 740
- Skyltning: Parkerings- och samåkningsskyltat
- Belysning: Tillräcklig



Uppsamlingsområde

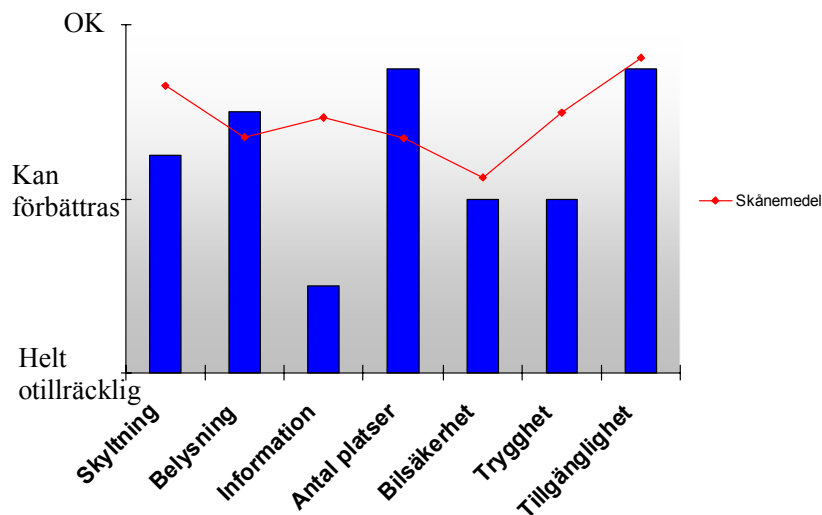


Stehag närområde (2 punkter utanför kartan)

- P-adress Stockamölla: 3/14=21%
- Näst största p-adress: Billinge/Höör/Röstånga/Stehag 2/17=12%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (4 stycken inkomna svar): Lund 4/4=100%

Parkeringen i Stehag är den enda ur urvalet vars tätorts uppsamlingsområde inte har flest postadresser i tätorten. Istället har Stockamöllan, som är en mindre tätort som ligger i den norra delen av Eslövs kommun, flest postadresser. En möjlig förklaring kan vara att man i Stehag har gångavstånd till stationen varför man inte behöver ta bilen. Uppsamlingsområdet är för övrigt koncentrerat till de norra delarna av Eslövs kommun samt till grannkommunerna. Trots få inkomna svar från enkätundersökningen visar målpunkterna på en huvudsaklig pendling till Lund. Eftersom inga Öresundståg stannar i Stehag utan endast Pågatåg med lägre hastighet och sämre turtäthet tar förstås både Eslöv och Höör upp mycket av pendlingen från de närliggande tätorterna.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Stehag (N=4)



Parkeringen behöver sandas bättre vintertid. Både säkerhet och trygghet kan förbättras. Skyltningen för att komma till parkeringen är otillräcklig.

Trelleborg Öster



Trelleborg öster med den närbelägna stadsparken i bild



Det var glashalt vid inventeringstillfället

Trelleborg är centralort i Trelleborgskommun och tätorten har ca 25000 invånare. Kommunen ligger i den sydligaste delen av Skåne och Sverige för den delen. Trelleborg är en av de större tätorter i Skånes sydvästra hörn som helt saknar tågförbindelser och all kollektivtrafik sker med buss. Bra vägar gör det möjligt att ta sig till de närliggande tätorterna snabbt. E6an börjar i västra utkanten av Trelleborg med vilken man snabbt kan nå alla större tätorter på västkusten. Enligt Skånetrafiken är det de regionalbussarna mellan Trelleborg och Malmö som har den högsta beläggningen.

Parkeringen ligger precis öster om bussterminalen i centrala Trelleborg. Infarten till parkeringen sker från öster och en gångväg på parkeringens västra sida leder direkt till bussterminalen. Parkeringen ligger ganska inklämt och trots att det är markerade platser står bilarna mycket tätt. Bussterminalen omges av fyra stycken större parkeringar men Trelleborg Öster tycker vi är den mest utpräglade pendlar- och samåkningsparkeringen av dessa.

Parkeringen gränsar mot stadsparken på den södra sidan och mot infartsvägar till bussterminalen på de övriga sidorna och avgränsas nästan helt av vegetation.

Parkeringarna runt Trelleborgsbussterminal var i stort sett fullbelagda men det var svårt att se om användarna var p-pendlare eller inte på en del av parkeringarna. Trelleborg Öster verkar vara en parkering endast avsedd för p-pendling. Mycket talar för det, bland annat parkeringens placering i direkt anslutning till bussterminalen men på störst avstånd av parkeringarna från centrala Trelleborg. De övriga parkeringarna var skyltade som centumparkering och här fanns det lediga platser. En utbyggnad med avseende på platsantalet är nog inte praktiskt genomförbart då ytor saknas. Att bygga ut söderut mot stadsparken hade nog inte godkänts då detta hade krävt att man minskade parkens yta och kapade mycket vegetation. För att öka det totala platsantalet runtomkring bussterminalen tycker vi det skulle vara bättre att bygga om några av de andra parkeringarna. De tre övriga parkeringarna vid bussterminalen har tillsammans en mycket stor yta på vilken man enligt oss genom en ombyggnation skulle få plats med fler platser.

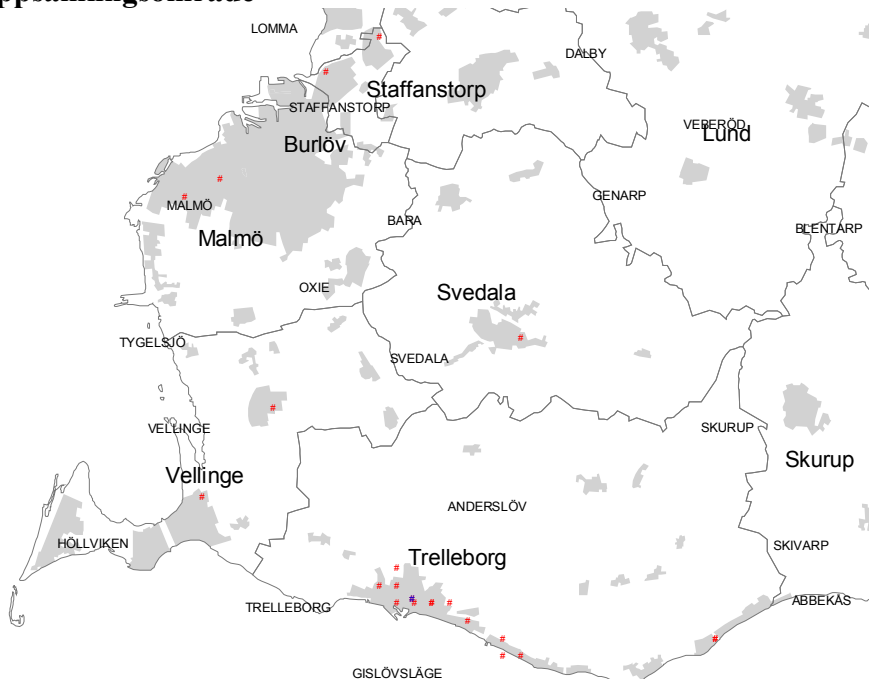
Information/Statistik

☒ = Parkeringens läge

- Används främst för: Busspendling
- Utnyttjandegrad: 100% (27/27)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till busshållplats: ca 30 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Nej
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: God



Uppsamlingsområde

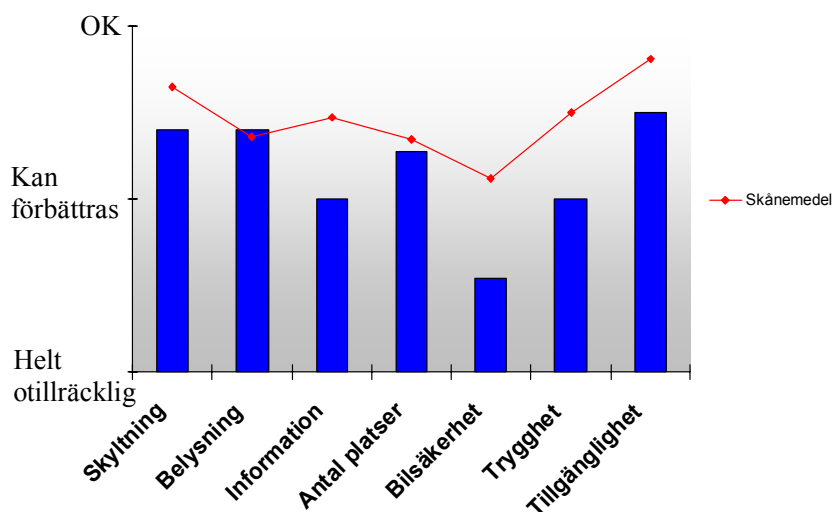


Trelleborg närområde (3 punkter utanför kartan)

- P-adress: Trelleborg 30/51=59%
- Näst största p-adress: Anderslöv 4/51=8%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (11 stycken inkomna svar):
Trelleborg 6/11=55%, Malmö 4/11=36%, Lund 1/11=9%

Uppsamlingsområdet för Trelleborg är framförallt koncentrerat till Trelleborgs kommun med en viss inpendling från de södra och västra grannkommunerna. Trelleborg är en vidsträckt stad med förhållandevis stora avstånd inom tätorten vilket kan vara en förklaring till att många p-pendlare även har Trelleborg som målpunkt. En annan förklaring kan vara att parkeringen ligger centralt och framförallt används som centrumparkering. Förutom Trelleborg har även många p-pendlare Malmö och Lund som målpunkt något som var väntat i och med den utbredda busspendlingen till dessa tätorter.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Trelleborg Öster (N=11)



Pendlarparkeringen har drabbats av ett antal inbrott och känns otrygg och osäkert för bilen. Större parkeringsfickor efterlyses. Det råder viss osäkerhet hos pendlarna vem som får parkera här.

Vellinge



Vellinge Öster



Vellinge väster

Vellinge är centralort i Vellinge Kommun och har ca 6000 invånare i tätorten. Vellinge kommun ligger i Skånes sydvästra hörn och alla de större tätorter i kommunen ligger vid en motorled. Vellingekommun har en omfattande pendling till Malmö. Enligt SCB pendlar drygt tio gånger fler till Malmö än till den näst största pendlingsdestinationen som är Trelleborg. Vellinge fördelaktiga geografiska läge utmed E6an gör att man kan nå Malmö och Trelleborg på ca 15 minuter med bil. Det finns det inga tågförbindelser till Vellinge utan all kollektivtrafik sker med buss.

Vellinge öster ligger öster om E6an söder om Ängavägen medan Vellinge väster ligger väster om E6an norr om Ängavägen. Parkeringarna ligger i västra utkanten av Vellinge vid regionbusshållplatsen "Vellinge Ängar" med bussar mot Trelleborg och Falsterbo på västra sidan av E6an och mot Malmö på den östra. En gångtunnel under E6an gör det möjligt för pendlare att ta sig till regionalbussarna som går åt motsatt håll oavsett vilken av parkeringarna de står parkerade på. Vellinge öster ligger i närheten av en vårdcentral och skola med mycket omkringliggande vegetation om mindre gångstigar. Parkeringen delar även utrymme med en återvinningsstation och avgränsas förutom av hög vegetation även av en bullervall mot E6an. Vellinge väster ligger på en öppen plats i närheten av ett fåtal utspridda villor och separeras helt från Vellinges stadskärna av E6an. Parkeringen avgränsas av mindre vegetation och åkermark.



Små gångstigar förbinder parkeringarna

Vellinge är en typisk pendlarstad med mycket högre inpendling än utpendling. Närheten till Malmö/Lund och Trelleborg i kombination med att tätorten ligger vid E6an ger utmärkta möjligheter till pendling. Eftersom Vellinge inte har någon tågförbindelse så tycker vi att man från kommunens sida borde uppmanas till mer pendling med buss eller samåkning i bil. Både Vellinge Väster och framför allt Vellinge Öster har enligt oss stora brister. Vellinge Väster ligger i och för sig på en öppen plats med god insyn men ska man ta bussen på andra sidan E6an är man tvungen att gå under en dåligt belyst tunnel och på ödsliga gångstigar som är mycket dåligt belysta. Vellinge Öster har en av de sämsta placeringarna av alla parkeringar vi inventerade. Parkeringen ligger på en ödlig plats omgiven av hög vegetation samt en bullervall mot E6an. Dessutom behöver man för att komma till någon av busshållplatserna gå på små ödsliga, knappt belysta, gångstigar. Det är varken insyn till parkeringen från närmaste omgivningen eller busshållplatserna vid E6an. Att p-pendlarna föredrog Vellinge Väster framför Vellinge Öster märktes tydlig då parkeringen trots att den låg längre bort från Vellinge hade en betydligt högre utnyttjandegrad. För att främja samåkning och pendling borde man öka insynen genom att bland annat kapa vegetationen på Vellinge Öster och göra passagen till hållplatserna tryggare från båda parkeringarna. En eventuell utbyggnad med avseende på platsantalet av Vellinge Väster kan vara något att tänka på då parkeringen norrut gränsar mot åkermark.

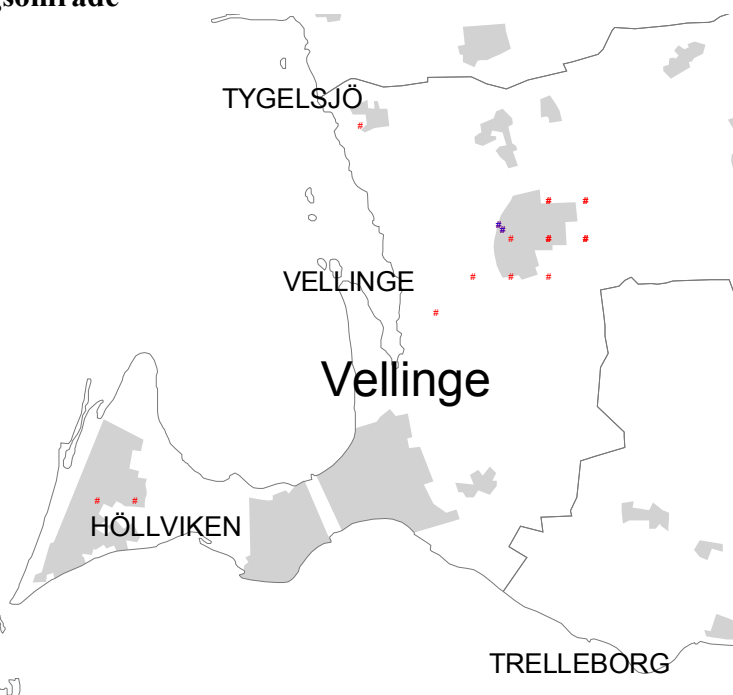
Information/Statistik Vellinge Väster/Vellinge Öster

☒ = Parkeringarnas läge

- Används främst för: Busspendling och samåkning
- Utnyttjandegrad: 82% (9/11), 57% (13/23)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till busshållplats: ca 30 meter, 100 meter
- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skydd/Skydd från vägen
- Skyltning: Pendlarparkering
- Belysning: Tillräcklig/Ej tillräcklig



Uppsamlingsområde



Vellinge Öster

- P-adress Vellinge: 7/13=54%
- Näst största p-adress: Skanör/Trelleborg 2/13=15%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (4 stycken inkomna svar): Malmö 2/4=50%, Köpenhamn/Lund 1/4=25%

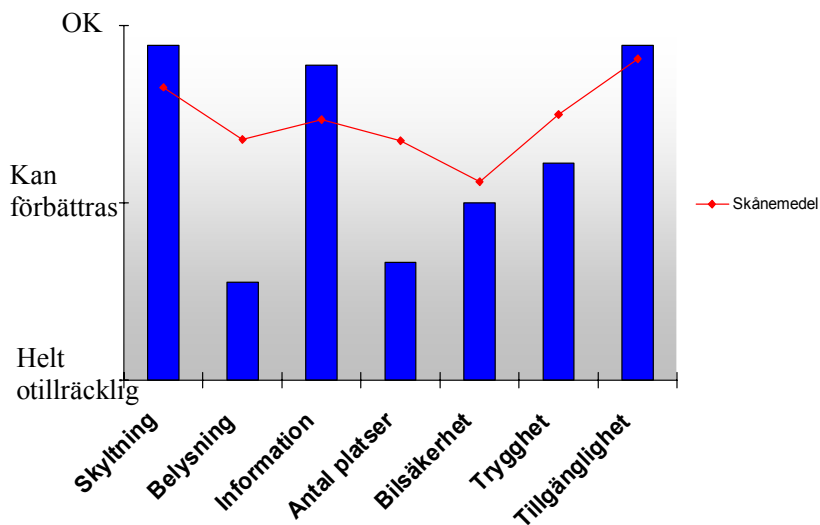
Vellinge väster

- P-adress Vellinge: 9/9=100%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (5 stycken inkomna svar): Malmö 4/5=80%, Hässleholm 1/5=20%

Uppsamlingsområdet för parkeringen är koncentrerat till Vellinge kommun. Det intressant att konstatera att alla p-pendlarna på Vellinge väster har postadress i Vellinge medan nästan hälften av alla p-pendlare på Vellinge öster har sin postadress på någon annan ort, detta trots

att Vellinge öster ligger närmare Vellinge. En förklaring kan vara att man hellre parkerar på Vellinge öster om man ska till Malmö eftersom parkeringen ligger på östra sidan av E65an med norrgående trafik. På Vellinge väster står som bekant en del pendlare från Trelleborg och Skanör vilka båda ligger söder om Vellinge. Ställer man sig istället på Vellinge väster står man på E65an med södergående riktning. Enligt enkätundersökningen har de flesta p-pendlarna på parkeringarna målpunkter söder om Vellinge vilket delvis talar emot ovanstående resonemang. En slutsats man tycks kunna dra är att p-pendlarna främst tar bussen från parkeringarna och inte samåker då det spelar mindre roll vilken sida av E65an man står parkerad på.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Vellinge (N=9)



Det behövs bättre belysning, framförallt på vinterhalvåret. Parkeringarna är ofta fulla och höga buskar intill gångvägen gör att den känns otrygg. Typisk kommentar ”Fler parkeringsplatser, bättre belysning”.

Vinslöv Norra

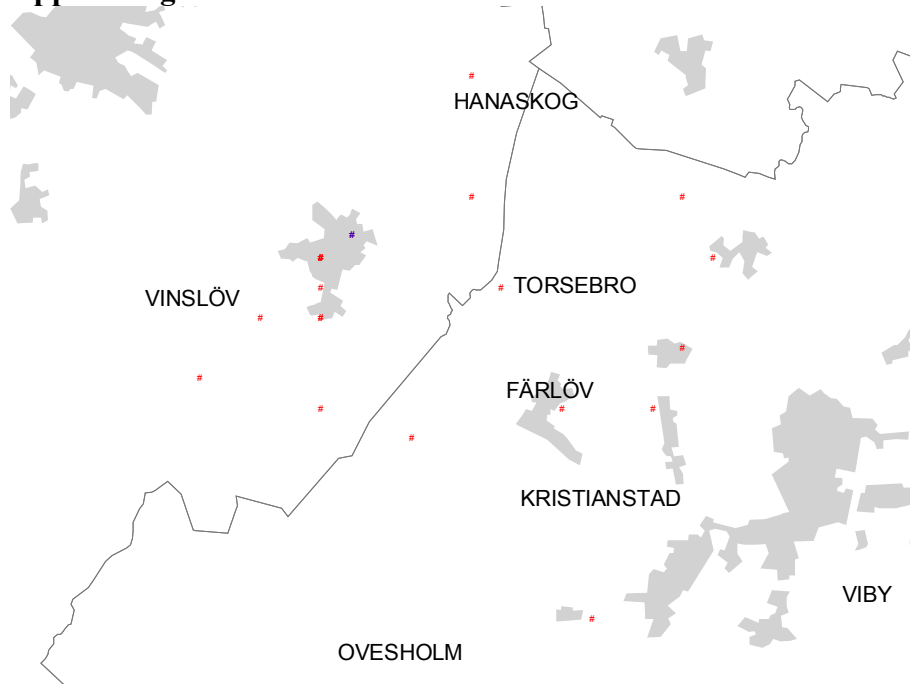


Norra parkeringen är välanvänd



Bra exempel på att hk-parkeringarna inte används

Uppsamlingsområde

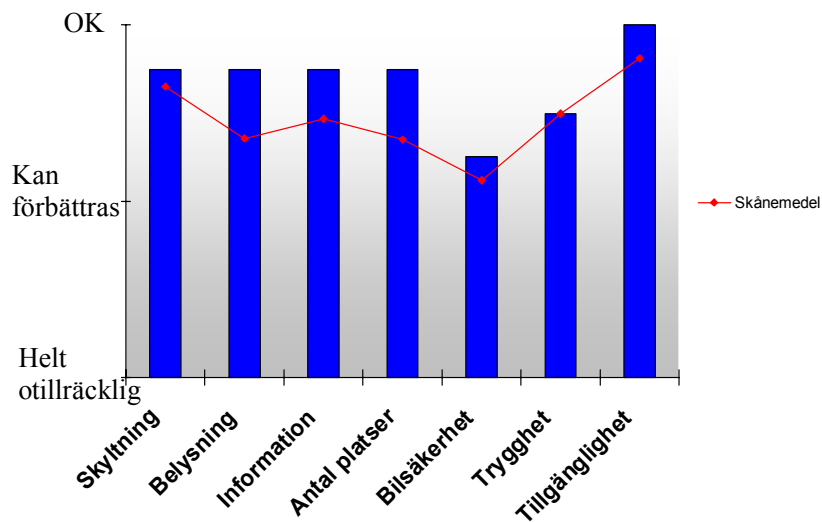


Vinslöv närområde både södra och norra

- P-adress Vinslöv: 13/26=50%
- Näst största p-adress: Kristianstad 3/26=12%
- Tredje största p-adress: Färlöv/Nävlinge/Önnestad 2/26=8%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (4 stycken inkomna svar): Helsingborg/Kallinge/Karlskrona/Lund 1/4=25%

Uppsamlingsområdet för parkeringarna är ganska jämt utspritt på var sin sida om järnvägen som går mellan Kristianstad och Vinslöv med endast ett fåtal postadresser väster om Vinslöv. De som pendlar från småbyarna mellan Vinslöv och Kristianstad kanske hellre parkerar i Vinslöv än i Kristianstad då det är smidigare att ta sig till Vinslöv C där det dessutom är avgiftsfritt att parkera. Alla Öresundstågen från Hässleholm till Kristianstad stannar dessutom i Vinslöv. På grund av få inkomna svar från enkätundersökningen är det svårt att dra några slutsatser angående p-pendlarnas målpunkter annat än att det verkar förekomma en viss pendling både västerut, söderut och österut.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Vinslöv (N=4)



Endast fyra svarade på enkäten och dessa menar att parkeringen är väldigt bra förutom att det finns en del långtidsparkeringe gamla bilar som gör att parkeringen kan kännas osäker.

Vinslöv Södra



Bilden togs strax efter det att två bilar lämnat parkeringen



Parkeringen har hög utnyttjandegrad

Parkeringen ligger på södra sidan om järnvägsspåret på samma sida som stationshuset och tåg med riktning mot Hässleholm. Vinslöv Södra ligger nästan mittemot det centrala torget i Vinslöv vilket gör den lätt att hitta. Precis som på Vinslöv Norra måste man gå några hundra meter för att komma till tåg som går i motsatt riktning.

Det ser ut att vara möjligt att bygga ut parkeringen men frågan är om det är så estetiskt med en större pendelparkering med tanke på att den ligger mitt i Vinslöv centrum och syns från det centrala torget. En passage till andra sidan av spåret hade även varit önskvärt.

Information/Statistik

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 100% (8/8)
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 30/200 meter

- Handikapparkering: Nej
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 549
- Skyltning: Nej
- Belysning: God

Ystad



Få p-pendlare på parkeringarna vid inventeringstillfället




Nästan tomt på bägge sidorna av stationsbyggnaden

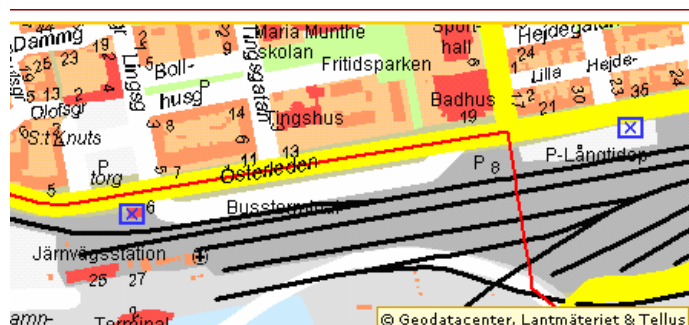
Ystad är centralort i Ystadkommun och har ca 16900 invånare i tätorten. Från Ystad kan man ta tåget antingen mot Malmö eller mot Simrishamn. Persontransporten med tåg sker idag endast med Pågatåg och turtätheten är relativt låg framförallt mot Simrishamn.

Parkeringen ligger vid tågstationen strax söder om Ystad centrum och består egentligen av två separata parkeringsplatser som ligger på var sin sida om stationsbyggnaden. Precis i anslutning till stationsbyggnaden ligger en mindre parkering som verkar användas mest av tågpendlare. Den andra parkeringen ligger några hundra meter från stationsbyggnaden förbi Ystad bussterminal och verkar användas både av tåg- och busspendlare samt långtidspendlare som åker med Polenfärjorna. Tillskillnad från majoriteten av de inventerade pendlar- och samåkningsparkeringarna var parkeringarna i Ystad avgiftsbelagda med 2 kronor i timmen. Parkeringarna avgränsas av mindre vegetation mot vägen och staket mot spåret.

Med tanke på Ystads förhållandevis stora befolkning och dess fördelaktiga läge med endast ca fem mil till Malmö var det få p-pendlare på parkeringen vid inventeringstillfället. Vad detta kan beror på är inte helt lätt att svara på då det enligt Skånetrafikens resandeutveckling endast var sex stationer i Skåne som hade fler på- och avstigande en normal höstdag. Tänkbara orsaker kan vara att parkeringarna är avgiftsbelagda eller att p-pendlarna som bor i Ystad inte tar bilen till tåget. Den sistnämnda teorin verkar stämma då endast sju av de trettio p-pendlare som vi skickade enkäten till var bosatta i Ystad. Om detta stämmer skulle det i så fall innebära att ovanligt få bosatta utanför Ystads tätort åker dit för att p-pendla. Uppsamlingsområdet för Ystad visar dock på en relativt stor spridning även utanför kommungränsen.

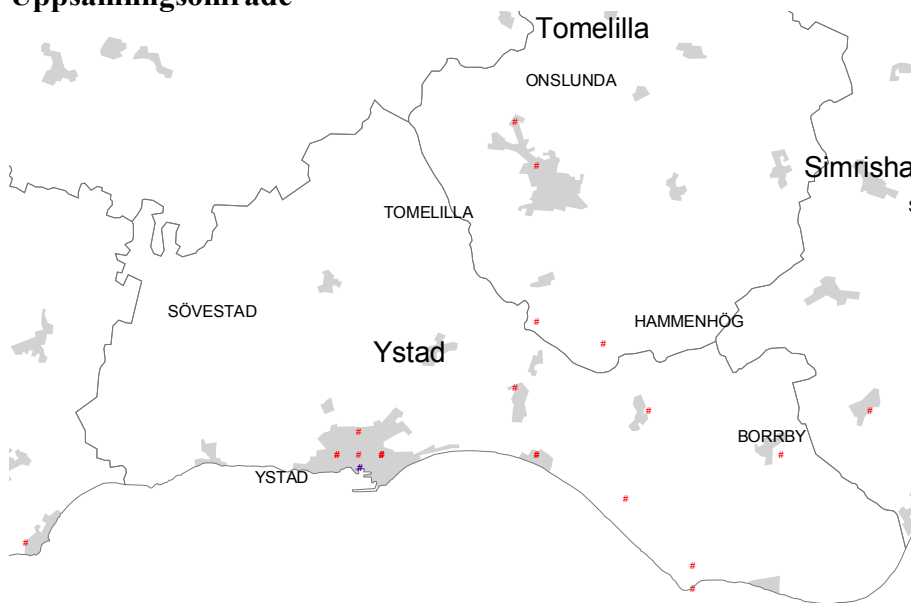
Information/Statistik

 = Parkeringens läge



- Används främst för: Tåg- och busspendling
- Utnyttjandegrad: 18% (33/187) utan hk-parkering, 17% (33/193) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 40 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skydd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 3505
- Skyltning: Ej skyltad
- Belysning: God

Uppsamlingsområde

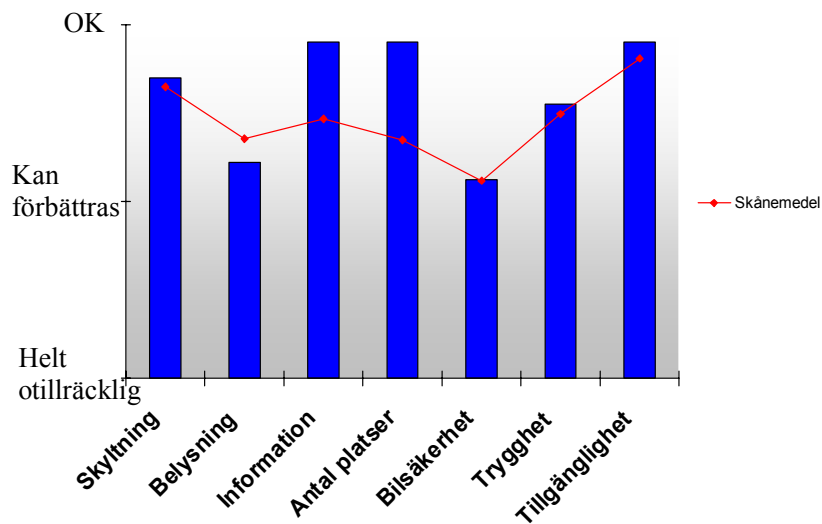


Ystad närområde (-3)

- P-adress Ystad: 7/30=23%
- Näst största p-adress: Tomelilla 4/30=13%
- Tredje största p-adress: Glemmingebro/Köpingebro/Löderup 3/30=10%
- Fjärde största p-adress: Borrby/Malmö 2/30=7%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (10 stycken inkomna svar):
Malmö 6/10=60%, Köpenhamn/Ystad 2/10=20%

Ystad har ett väldigt jämt uppsamlingsområde där majoriteten av alla postadresser ligger inom ett område mellan Ystad – Tomelilla – Glemmingebro. Relativt få p-pendlare har sin postadress i Ystad vilket tyder på att man hellre tar bussen eller går till stationen. Att uppsamlingsområdet nästan har sin västra gräns i Ystad kan bero på att p-pendlare som är bosatta öster om Ystad tar sig dit för att det därifrån går tåg med bättre turtäthet mot Malmö än från Simrishamn medan p-pendlare bosatta väster om Ystad åker till Skurup istället. Majoriteten av målpunkterna för p-pendlare från Ystad ligger i Malmö eller Köpenhamn.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Ystad (N=11)



Belysningen är något sämre än genomsnittet. Några p-pendlare klagar på avgiften och vill betala mindre och gärna med betalkort eller via månadsbiljett.

Ängelholm



Parkeringen är nybyggd men är konstigt nog inte asfalterad



Stora fria ytor men lite ödsligt belägen trots en relativ central placering

Ängelholm har ca 22000 invånare är centralort i Ängelholmskommun och ligger i det nordvästra hörnet av Skåne. Bra förbindelser mellan Malmö-Helsingborg-Ängelholm gör att det finns goda pendlingsmöjligheter. Med tåg når man Malmö på drygt en timme och Helsingborg på ca 20 minuter.

Parkeringen ligger norr om stationsbyggnaden strax söder om Ängelholms centrum. Den relativt nybyggda parkeringen ligger i närheten av en byggarbetsplats där man bygger flerfamiljsbostäder. Själva parkeringen ligger på en stor grusplan och avgränsas mot omgivningen av små staket och ligger i närheten av industribyggnader samt bostadsområden.

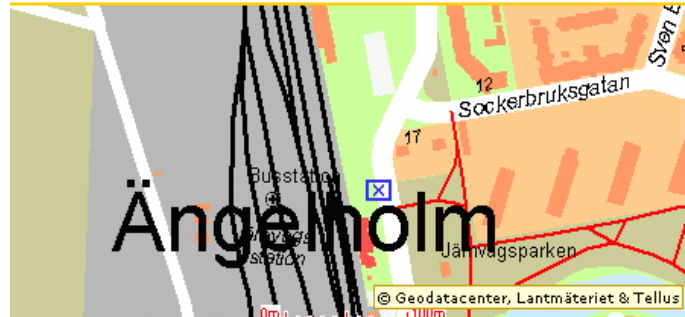
På denna parkering verkar både platsantalet och säkerheten för bilen vara tillfredsställande vilket säkert beror på att parkeringen är relativt nybyggd. Vad som är svårt att förstå är varför

man bygger en så pass stor och viktig parkering med grusunderlag i Skåne. Att ekonomi kan vara en bidragande orsak är förståeligt men det känns som om man vid projekteringen inte visste om denna parkering kommer att vara permanent eller om det i framtiden kommer att byggas bostadsområde på platsen.

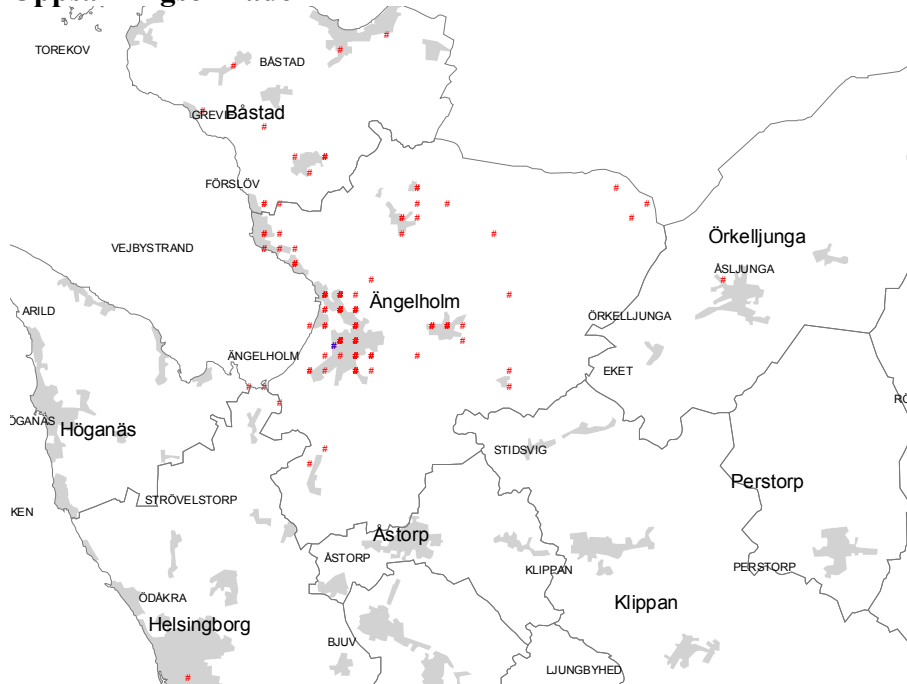
Information/Statistik

☒ = Parkeringens läge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 97% (141/146) utan hk-parkering, 95% (141/148) med hk-parkering
- Underlag: Grus
- Avstånd till tågstationen: ca 100 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skymd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 2201
- Skyltning: Parkeringsskyltat
- Belysning: God



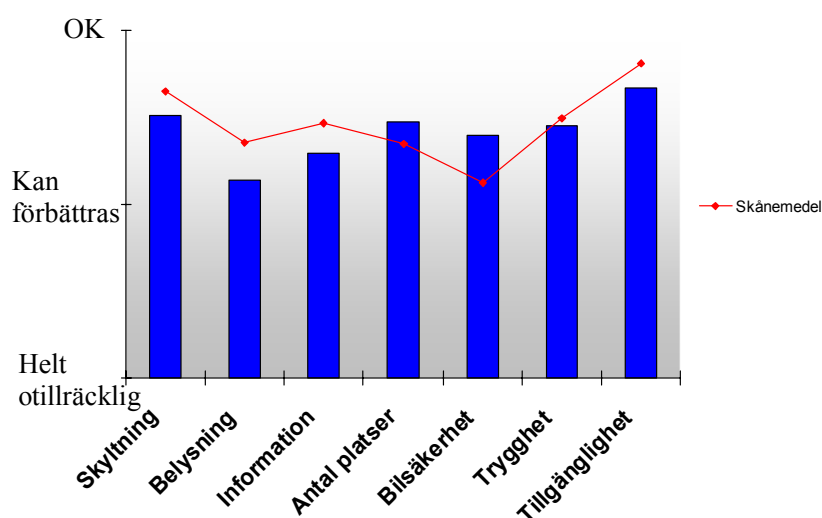
Uppsamlingsområde



- P-adress Ängelholm: $78/135=58\%$
- Näst största p-adress: Munka-Ljungby $17/135=13\%$
- Tredje största p-adress: Vejbystrand $12/135=9\%$
- Fjärde största p-adress: Hjärnarp $8/135=6\%$
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (53 stycken inkomna svar): Helsingborg $29/53=55\%$, Malmö $9/53=17\%$, Lund $8/53=15\%$, Kristianstad $3/53=6\%$

Uppsamlingsområdet för Ängelholm C är nästan helt koncentrerat till Ängelholms kommun. Trots att drygt hälften av alla p-pendlare är bosatta i Ängelholm kommer det många p-pendlare från de mindre omkringliggande tätorterna norr och öster om Ängelholm. Uppsamlingsområdet sträcker sig framförallt norrut och österut med endast ett fåtal postadresser söder om Ängelholm. Förklaringen är förmodligen en kombination av tätorternas placering och att p-pendlare bosatta söder om Ängelholm istället åker till Helsingborg eller Åstorp då de främsta målpunkterna i Skåne för p-pendlare ligger söderut. De främsta målpunkterna för p-pendlarna låg alla söder om Ängelholm med en klar majoritet i Helsingborg. Det var inte så överraskande då Helsingborg är Skånes näst största stad i kombination med det förhållandevis stora avståndet till Malmö/Lund.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Ängelholm (N=55)



30 av 55 svarande tycker att beläggningen är för dålig och de flesta vill att parkeringen ska asfalteras. Den skulle kunnat vara ännu större och belysningen kvällstid kan förbättras.

Ängelholm Banskolan



Cykelväg precis vid utfarten



Parkeringen är ej endast avsedd som pendlarparkering

Parkeringen ligger precis intill spåret söder om stationsbyggnaden strax söder om Ängelholms centrum. På halva parkeringen får man endast stå en timme mellan klockan 6-18. Vi har inte

hittat en förklaring till varför det är så. Möjligtvis vill kommunen att denna parkering delvis ska kunna användas av personer som ska hämta eller släppa av passagerare. Mitt emot parkeringen på andra sidan spåren ligger Banverkets banskola. Parkeringen avgränsas av ett litet staket mot vägen och ett hönsnätstaket mot spåret.

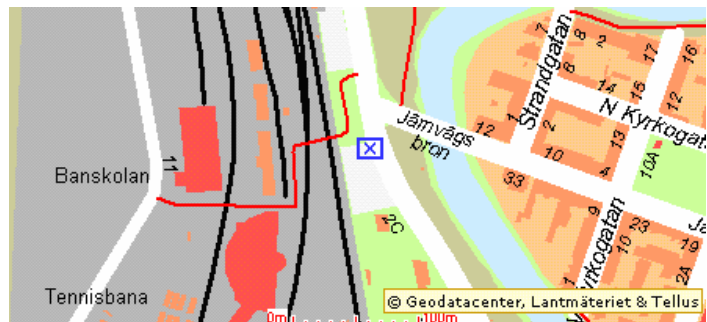
Vid inventeringstillfället räknade vi endast med de platser som var avsedda för p-pendlare. Andra halvan av parkeringen var fullbelagd och det verkade misstänkt att alla som stod parkerade där endast skulle stå en timme.

Ängelholm Banskolan ligger endast några hundra meter från parkeringen vid Ängelholmsstation varför en utbyggnad med avseende på platsantalet inte känns motiverad. Tillskillnad från många andra inventerade pendlar- och samåkningsparkeringar känns det här berättigat med att upplåta två platser till handikapparkering då den till stor del används som korttidsparkering. Att Utfarten till parkeringen korsar en cykelbana var förmodligen inget som man vid utformningen kunde göra något åt då den ligger precis vid spåret.

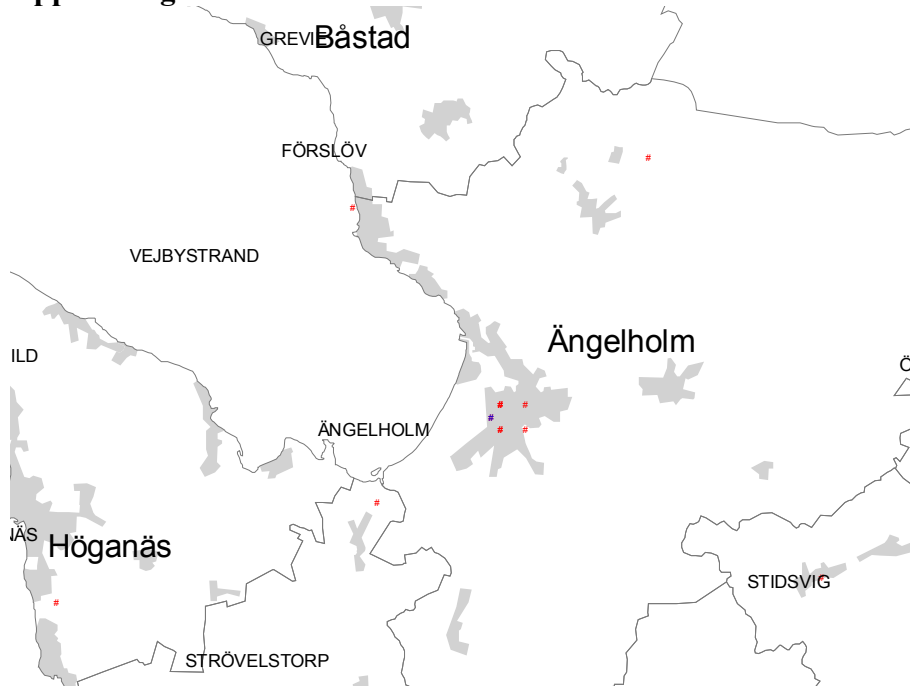
Information/Statistik

☒ = Parkeringsläge

- Används främst för: Tågpendling
- Utnyttjandegrad: 100% (14/14) utan hk-parkering, 88% (14/16) med hk-parkering
- Underlag: Asfalt
- Avstånd till tågstationen: ca 50 meter
- Handikapparkering: Ja
- Cykelparkering: Ja
- Insyn mot vägen: Ej skydd
- På- och avstigande en normal höstdag samtliga tågslag (2002): 2201
- Skyltning: Stationsskyltat
- Belysning: Tillräcklig



Uppsamlingsområde

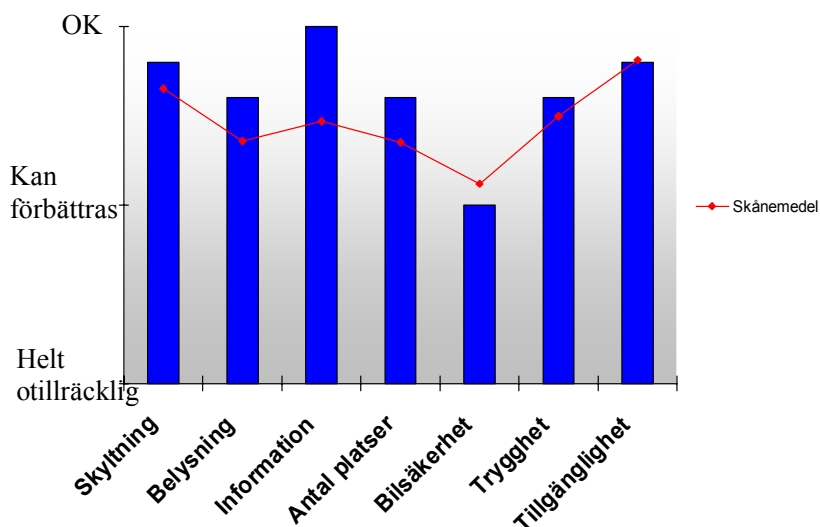


Ängelholm banskolan närområde (-1)

- P-adress Ängelholm: 8/13=62%
- Näst största p-adress: Hjärnarp/Lerberget/Malmö/Vejbystrand/Östra Ljungby 1/8=8%
- De främsta målpunkterna enligt enkätundersökningen (5 stycken inkomna svar): Lund 2/5=40%, Köpenhamn/Landskrona/Malmö 1/5=20%

Uppsamlingsområdet för Ängelholm Banskolan var mer centrerat till Ängelholm än vad det var för Ängelholm station. Trots att vi här endast fick in ett fåtal svar verkar det som om p-pendlarna från Ängelholm Banskolan har sina målpunkter längre bort än de från Ängelholm station. Det är också anmärkningsvärt att ingen har angett Helsingborg som sin målpunkt då det var den främsta målpunkten för p-pendlare på Ängelholm station.

Diagram över vad p-pendlarna tyckte om parkeringen Ängelholm Banskolan (N=5)



Viss rädsla för skadegörelse annars fungerar parkeringen bra

