



Trivector.se

Trivector Rapport 2024:157 / Version 1.0

Parkeringsutredning för centrala Härnösand



Parkeringsutredning för centrala Härnösand

Analys av nuläge och förslag till förbättring



Dokumentinformation

Titel: Parkeringsutredning för centrala Härnösand

Projektnummer: 24167

Rapportnummer: 2024:157

Författare: Johan Kerttu

Medverkande: Felix Sjölin

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: Härnösands kommun

Kontaktperson: Mattias Carpenlid

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-12-20	Första version	Beställare
1.0	2025-11-20	Kompletterad med sammanfattning, samt mindre justeringar av text	Beställare

Förord

Denna utredning har genomförts under hösten 2024 av Trivector på uppdrag av Härnösands kommun. Parallellt med denna utredning har en handelsutredning utförts av Dominika Andrae och Angelica Chander på Optimal Stadsutveckling.

Rapporten har författats av Johan Kerttu, med hjälp av Felix Sjölin och kvalitetsgranskning av Rasmus Sundberg. Kontaktpersoner på Härnösands kommun har varit Mattias Carpenlid, Mathilda Lindström och Frida Ullberg.

Lund 2024-12-20

Johan Kerttu
Rapportförfattare, Trivector Traffic

Sammanfattning

Denna utredning syftar till att beskriva och analysera nuläget avseende parkeringssituationen i centrala Härnösand samt föreslå åtgärder som både bidrar till god tillgänglighet för besökare till centrum och skapar möjlighet för utveckling och förtätning av staden samt bidrar till kommunens övergripande mål om mer hållbart resande. En separat handelsutredning har genomförts parallellt, utifrån intervjuer och försäljningsdata.

Härnösand är en kuststad där många bor inom cykelavstånd från centrum. Bilinnehav och bilanvändning är låg jämfört med länet i övrigt. Samtidigt har kommunen en minskande andel förvärvsarbetande, hög utpendling och en åldrande befolkning– faktorer som påverkar stadskärnans vitalitet och underlag för handel.

Pågående planer för utveckling av staden strävar mot en mer gångvänlig, grön och integrerad stadskärna med fler målpunkter, men dessa medför samtidigt en minskning av centralt belägna parkeringsplatser, vilket utgör en utmaning.

Intervjuer med handlare och besökare visar att god tillgänglighet till parkering uppfattas som viktigt och att det finns en upplevd brist på parkering.

Den beläggningsstudie som genomfördes i oktober 2024 visar att det inte finns någon faktisk brist på parkering. Analysen visar att det generellt finns ledig kapacitet i centrala Härnösand under större delen av dagen, även om det kan vara fullt på enskilda ytor eller gator under vissa tider. Beläggningsen är högst under vardagsluncher, vilket tyder på att det främst är verksammas långtidsparkering som dimensionerar efterfrågan snarare än korttidsbesökare till handeln. Omsättningen av parkerade fordon stödjer att långtidsparkering utgör en stor del av den samlade fordonsvolymen.

Samtidigt finns det ledig kapacitet som idag står outnyttjad. Det gäller framför allt parkering på Kronholmen och parkeringsdäcket bakom Hemköp. Om långtidsparkering kunde styras om hit eller till andra ytor på kvartersmark skulle parkering kunna frigöras för fler korttidsbesök i centrum.

[Lund](#) | [Göteborg](#) | [Stockholm](#) | [Luleå](#)

En möjlig förklaring till diskrepansen mellan den faktiska och den upplevda tillgängligheten till parkering är att parkeringsutbudet idag är utspritt, vilket gör det svårare att hitta ledig parkering och ökar risken för fullbeläggning på enskilda ytor eller längs enskilda gator.

Utredningen föreslår därför bland annat att parkeringarna i staden bör:

- ▷ synliggöras genom bättre skyltning och annan information om var parkering finns
- ▷ tillgängliggöras genom att långtidsparkering styrs om från mer centrala platser och gator till ytor på Kronholmen eller privata ytor på kvartersmark
- ▷ avgiftsregleras för att prioritera korttidsbesökare framför långtidsparkering på de mest centralt belägna platserna

Därutöver behöver stadskärnans attraktivitet stärkas genom fler målpunkter, mötesplatser och grönska. Nya målpunkter, såsom Hernö Gin Hotel, kan användas för att skapa nya stråk och ökad rörelse i och kring centrum. Tryggheten bör ökas genom förbättrad belysning.

Om en enda slutsats ska dras om vad som behövs i Härnösand så måste det vara fler målpunkter och attraktiva stadsmiljöer som lockar fler människor till staden. Givet hur dagens parkeringssituation ser ut handlar det inte om att tillskapa fler parkeringsplatser, utan om att se till att de platser som finns används mer och under fler dagar och tider på året. Ofta finns både överkapacitet och utrymme för optimering vilket skulle kunna göra plats för ytterligare besökare till staden.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1. Bakgrund	6
1.2. Syfte.....	6
1.3. Avgränsningar	7
1.4. Material och metod.....	7
2. Parkering och centrumhandel	8
2.1. Historik – handeln och staden	8
2.2. Stadens utmaning.....	13
2.3. Parkeringens betydelse för handeln	15
3. Härnösand	20
3.1. Övergripande fakta	20
3.2. Kommunala mål och strategier.....	23
3.3. Pågående planer.....	26
3.4. Sammanfattning av Härnösands förutsättningar.....	28
4. Handelsutredning för centrala Härnösand	30
4.1. Handelns utveckling i Härnösand och Sverige.....	30
4.2. Intervjuer	30
4.3. Risker och rekommendationer.....	31
5. Parkeringssituationen i centrala Härnösand	33
5.1. Parkeringsplan (Sweco 2015).....	33
5.2. Beläggningsstudie hösten 2024	35
5.3. Sammanfattning av parkeringssituationen.....	44
6. Slutsatser.....	46
7. Rekommendationer.....	48
8. Referenser	52
Bilaga I: Beläggningsräkning	

1. Inledning

Härnösand önskar bättre kunskap om hur parkeringssituationen i stadskärnan fungerar och hur tillgängligheten kan förbättras. Kopplat till detta finns utmaningar med centrumhandeln och stadskärnans övergripande attraktivitet och målsättningar om ökat hållbart resande i staden. I denna rapport redovisas nuvarande parkeringssituation i centrala Härnösand, tillsammans med resultat från en studie av centrumhandeln som genomförts parallellt. I rapporten ges även förslag på åtgärder för att möta de utmaningar som finns.

1.1. Bakgrund

Härnösand är en mindre kuststad i mellersta Sverige. Som i många andra kommuner finns en vilja att utveckla staden och transportsystemet i en mer hållbar riktning, men också för att skapa mer attraktiva stadsmiljöer för vistelse. Samtidigt präglas stadsbygden och infrastrukturen idag av bilen, som fyller en central funktion i transportsystemet, vilket gör parkering till en brännande fråga. Parkeringssystemet i centrala Härnösand har inte planerats utifrån en övergripande struktur och helhetsbild, vilket gör att det idag finns parkering utspritt på många gator och mindre ytor. Detta bidrar bland annat till en avsaknad av sammanhängande gång- och cykelstråk genom staden, vilket i sin tur bidrar till att öka bilanvändningen och efterfrågan på bilparkering.

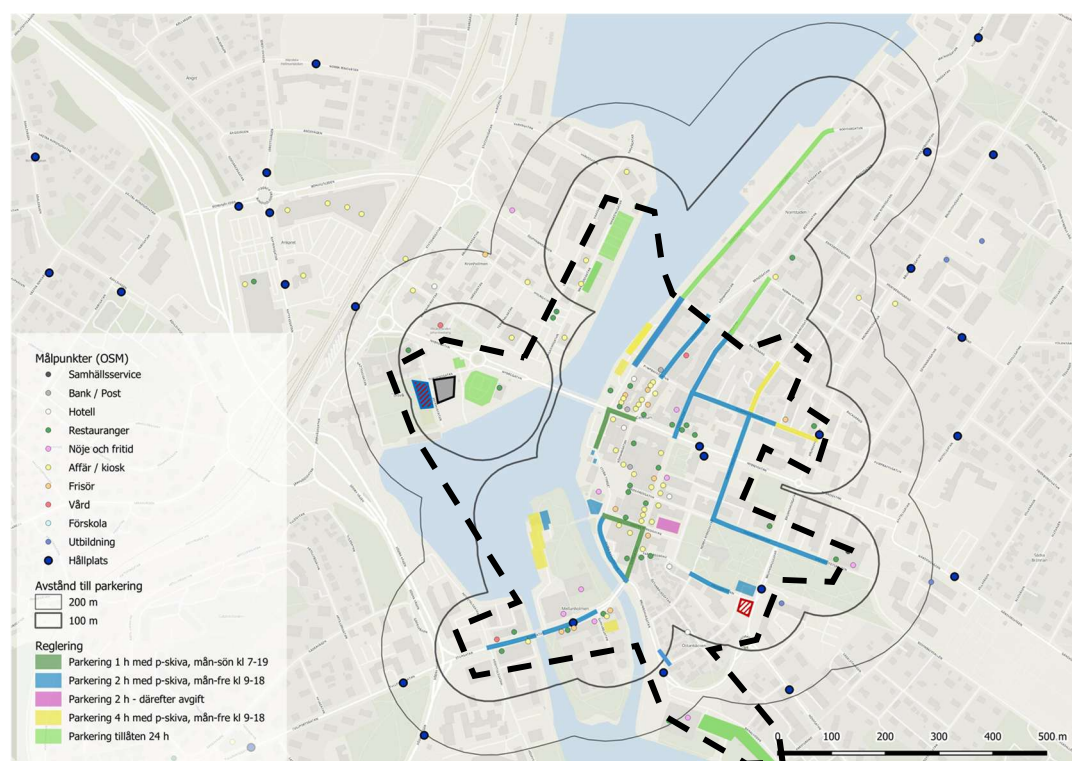
1.2. Syfte

Syftet med denna utredning är först och främst att redovisa nuläget avseende parkering och den handel som utgör mycket av stadslivet i centrum och är beroende av en fungerande parkeringssituation. Det finns idag en upplevd brist på parkering i centrum och därmed ett behov av att kartlägga och klargöra hur det faktiskt ser ut. Utifrån nulägesbilden ges förslag på hur staden och parkeringssituationen kan utvecklas för att öka attraktiviteten utan minska tillgängligheten och även uppmuntra till ett ökat hållbart resande i linje med kommunala mål.

Ett antal konkreta frågeställningar lyfts också för att uppfylla syftet. De kan sammanfattas i en fråga om hur parkeringsutbudet kan dimensioneras och regleras för att säkerställa både god tillgänglighet till centrum och goda förutsättningar att nå kommunens övriga mål om ökat hållbart resande och mer attraktiva stadsmiljöer, både idag och i en framtid då befolkningen väntas ha vuxit. Därutöver finns ett antal specifika frågeställningar rörande hur tillgängligheten till parkering kan säkerställas.

1.3. Avgränsningar

I denna utredning behandlas bilparkeringar i centrala Härnösand, se Figur 1. Cykelparkering har inte studerats inom ramen för denna utredning, men tillgång till attraktiv cykelparkering är, jämte gena och säkra cykelstråk och välplanerad kollektivtrafik, en nyckel till att erbjuda goda alternativ till att resa med bil och på så sätt minska bilresandet.



Figur 1 Geografisk avgränsning av de parkeringar som studerats inom ramen för denna utredning.

1.4. Material och metod

Det material som huvudsakligen använts för denna utredning är dokument och handlingar från Härnösands kommun (se kapitel 3), tidigare framtagen parkeringsplan, samt resultat från den beläggningsräkning och nummerskrivning som genomfördes den 17–19 oktober 2024 (torsdag-lördag), se kapitel 5.

Utöver detta har relevant forskningslitteratur och studier av erfarenheter och statistik från andra städer använts för att dra generella lärdomar om parkering och centrumhandel, se kapitel 2.

En separat handelsutredning har utförts parallellt. Utredningen sammanställer försäljningsstatistik, intervjuer med handlare och centrumbesökare i Härnösand samt en workshop genomförd med berörda tjänstepersoner på kommunen, se kapitel 4.

2. Parkering och centrumhandel

Parkering är idag nära sammanflätat med handel och besöksnäring och påverkar staden både positivt och negativt genom att det tillgängliggör staden för bilburna besökare samtidigt som det tar yta och ekonomiska resurser i anspråk. Parkering och bilen utgör dock relativt nya tillskott till staden. Handeln, i sin tur, har funnits på platsen betydligt längre men förändrats genom åren, i takt med samhällets utveckling i stort. Utvecklingen av ny teknik har haft stor påverkan de senaste decennierna. För att förstå hur dessa fenomen hänger samman krävs därför ett historiskt perspektiv på staden och dess handel.

2.1. Historik – handeln och staden

Arkitekten Jerker Söderlind har myntat begreppet ”Handeln bygger staden”. Med detta avser han i korthet att stadsmässig bebyggelse uppstår på platser där människor samlas för att utbyta varor och tjänster med varandra. Denna kausala kedja kan utsträckas bakåt ännu ett steg, till att människor samlas för att utbyta varor och tjänster på platser där vägar korsas och naturliga mötespunkter för ett större omland därmed uppstår. Infrastrukturen blir därför avgörande för staden eftersom den avgör var någonstans människor rör sig och möts. Likaså är transporttekniken avgörande då hastigheten med vilken människor färdas avgör hur långt ifrån varandra de kan bo och ändå ha kontakt och bedriva affärer med varandra.¹

I grund och botten handlar det om tillgänglighet – människor måste mötas för att ha utbyte av varandra, oavsett om det gäller idéer, social samvaro eller varor och tjänster. Ett sätt att lösa detta är att anordna tillfälliga mötesplatser, exempelvis i form av marknader eller kultplatser som används under vissa tider på året. Den mest påtagliga lösningen är byar och städer, där människor samlas permanent och där tillgängligheten blir det samma som fysisk närhet. Kravet på närhet har historiskt gjort städerna täta för att minimera avstånden och tiden för att ta sig mellan människor och inrättningar av olika slag.

Svenska städers utveckling före bilens intåg (omkring 1950) går långt tillbaka, i flera fall ända till 1100-, 1200-tal. En central förutsättning för städernas framväxt och utveckling var det äldre nätet av vägar och handelsrutter, som vuxit fram under mycket lång tid. I vissa strategiska noder i detta nät utvecklades knutpunkter som samlade människor (och varor) från olika platser, på väg åt olika håll och i olika ärenden. Dessa flöden och möten gav i sin tur underlag för handelsverksamhet, vilken permanentades i handelsplatser kring vilka ytterligare bebyggelse med kringverksamheter och bostäder sedan växte fram.²

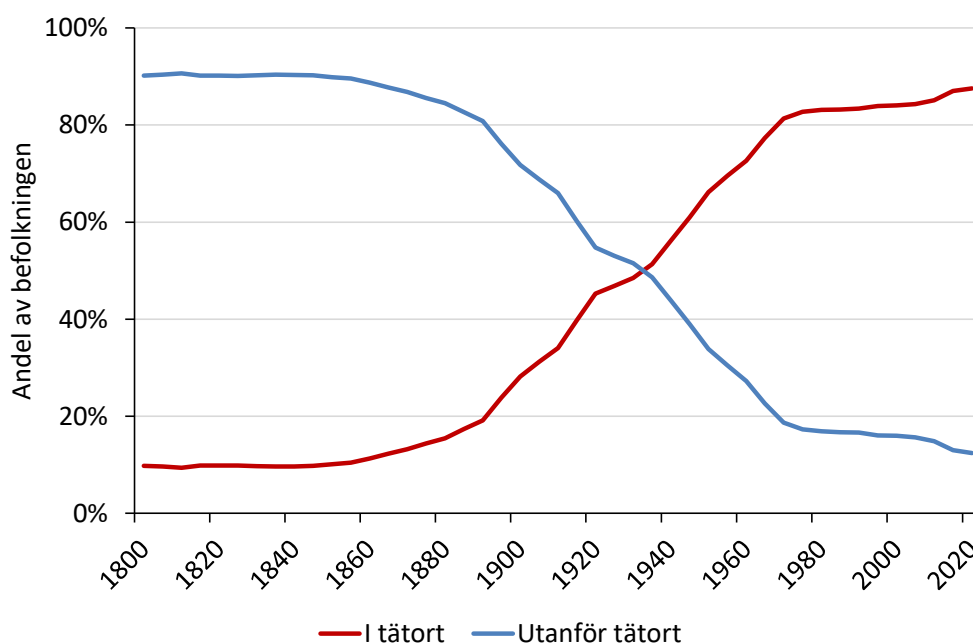
¹ Söderlind, J. 2011.

² Härnösand är från början tillkommen just som en köpstad år 1585 i ett försök från kungamakten att kontrollera den pågående handeln på Härnön.

De svenska städerna låg dock länge i ett land där de flesta bodde på landsbygden och där självförsörjningsgraden var stor vilket gjorde att en stor del av det som idag löses genom olika inköps- eller serviceärenden till mer eller mindre avlägsna målpunkter istället löstes i eller vid hemmet. Städerna betjänade därför länge främst en mindre, men växande, stadsbefolkning och tillresande säljare och köpare från ett större omland under tillfälliga återkommande marknader. Under 1800-talets andra hälft bidrog ett antal samhällsförändringar till att städerna och stadskärnorna började ta form som de centrala handels- och mötesplatser, där många också har både bostad och arbetsplats, som vi känner dem idag. Eller, som i fallet med många mindre och medelstora städer där utvecklingen stagnerat eller vänt, så som många ännu minns dem för 40, 50, 60 år sedan.

Urbanisering

Från 1860-talet och omkring 100 år framåt genomgick Sverige en kraftig urbanisering (se Figur 2), inledd till följd av bland annat skiftesreformer på landsbygden, vilket ökade jordbrukets produktivitet och minskade behovet av manuell arbetskraft samtidigt som en större befolkning kunde födas, nya stambanor som kopplade ihop de större städerna, samt näringsfrihet vilket gjorde det möjligt för fler att etablera nya handelsverksamheter.



Figur 2 Andel av Sveriges befolkning boende i respektive utanför tätort 1800–2020. Källa: SCB.

Industrialiseringen skapade nya arbetsplatser i städerna, för de som inte längre kunde arbeta inom jordbruket. Dessutom drevs städernas utveckling mot mer utpräglade handelsplatser med butiksgator på av den produktionsökning som industrialiseringen gav: ”En jämn produktion krävde helt enkelt en jämn avsättning” skriver Bosse Bergman om framväxten

av permanenta butiker jämte de mindre anspråksfulla bodarna på innergårdar och de mer tillfälliga marknadsstånden på stadens torg.³

Bilens intåg i staden och samhället

Nästa stora omvandling av staden och handeln kom vid mitten av 1900-talet, då bilnehavet och bilanvändningen började skjuta i höjden. Den stora långsiktiga effekten av detta blev att transportkostnaderna minskade, vilket, i takt med att väginfrastrukturen byggdes ut, innebar att mer och mer mark gjordes tillgänglig för bebyggelse. Staden glesades ut och funktionsseparerades, delvis för att bilen möjliggjorde det, delvis för att det låg i linje med rådande planeringsideal. Resultatet blev en snabb stadstillväxt, befolkningsmässigt och, framför allt, ytmässigt.

Till den befintliga stadskärnan började därför adderas nya årsringar av stadsbebyggelse med allt längre avstånd till målpunkterna i centrum, så att den nya bebyggelsestruktur som möjliggjorts av bilen i samma slag också blev starkt beroende av den. Lika beroende som den nya stadsbygden var av bilen, lika oförberedd var dock den gamla stadskärnan på att ta emot alla de bilar som nu ville angöra dess målpunkter. Denna kollision mellan det gamla och det nya märks tydligt i röster från tiden:

I fråga om parkering synas förhållandena nära nog ha utvecklats till en alla strid mot alla. Privatbilster och cyklister jaga runt i den inre staden för att söka finna en uppställningsplats för sitt fordon [...], ofta med negativt resultat och med påföljd att fordonet ställes på vinst och förlust på en självtagen parkeringsplats var som helst.

Polisintendent Erik Forsselius, 1947⁴

Ur bilsamhällets synpunkt är staden sådan den utvecklats under århundradenas lopp en absurditet med sin koncentrerade stadskärna dit av ålder, bl.a. huvudparten av stadens industriella och merkantila verksamhet förlägges.

Byrådirektör Erik Hasselquist⁵

Svaret på denna utmaning blev att börja anpassa stadens målpunkter till den nya tidens transportteknik, vilket innebar att göra plats för bilparkering i stadens centrala delar. Skriften "Rädda Storgatan!", framtagen för Handelskamrarnas Nämnd 1958, står som en tydlig representant för denna syn på vad bilen skulle komma att betyda för staden och dess centrala handelsstråk. Under rubriken "Kan vi bevara Storgatan?" beskrivs svenska städers utmaning på följande sätt:⁶

³ Bergman, B. 2003. sid. 23f.

⁴ citerad i Lundin, P. 2008. sid. 47f.

⁵ i Åhrén, U. & Lundin, P. sid. 149.

⁶ *Rädda Storgatan!* 1958.

Storgatan är stadens pulsåder. Här går trafiken fram – nu som förr. Här knyts allttjämt kontakter mellan stad och landsbygd. Här samlas stadens egna för att diskutera dagens problem. Här möts de i arbete och på fritid. Och här har stadens kommersiella liv vuxit fram och skapat sin egen miljö. Storgatan ger stadens dess prägel. Storgatan är stadens ansikte. Den representerar staden. Men Storgatan befinner sig just nu i ett brytningsskede. Den motsvarar inte bilsamhällets krav på framkomlighet och utrymme. En anpassning efter en ny tid måste äga rum. Storgatasmiljön måste bevaras även i bilåldern. Vi vill inte och har för övrigt inte råd att mista Storgatan och de värden den företräder. Vi måste därför var och en i sin stad skapa förutsättningar för att RÄDDA STORGATAN. Och vi måste göra det omedelbart.

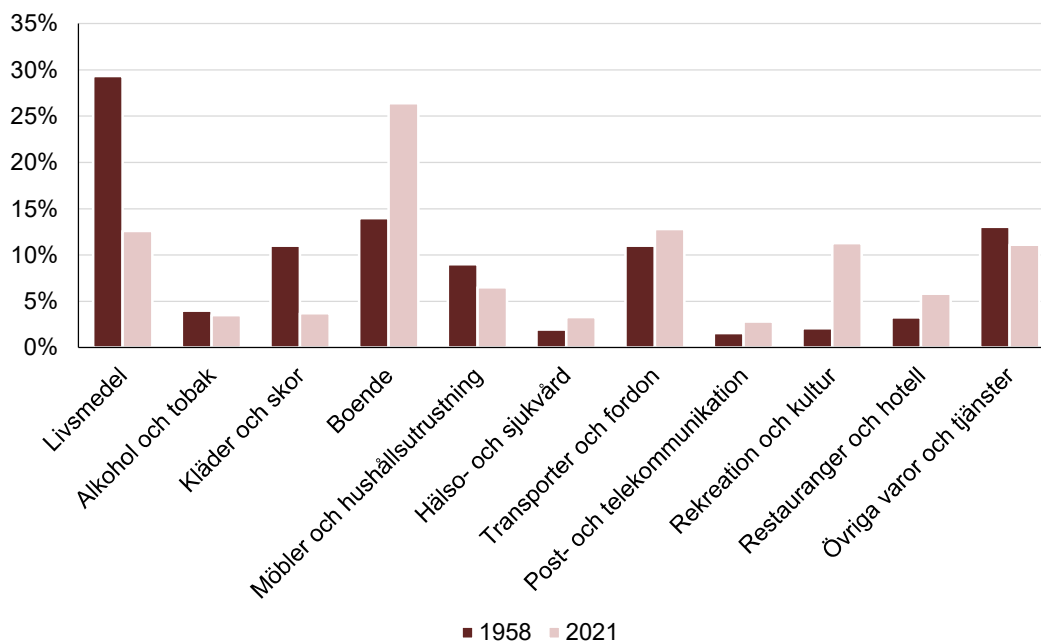
Vidare beskrivs bilens betydelse för att öka människors möjligheter att disponera sin fritid och göra sina inköp, vilket har sin nackdel i form av att städernas attraktiva centrala delar ”plötsligt fylls av alla de som söker tillgodose sina inköpsbehov.” Problematiken beskrivs som att ”[m]edan bilen gjort oss oberoende av avstånd och inköpsställen, har vi själva blivit beroende av bilen. Kan vi inte nå vårt färdmål med bil och inte ställa upp den i närheten, söker vi oss hellre till andra platser.”

Handelns strukturomvandling

Här måste man stanna upp och fråga sig hur det kan komma sig att ett ökat inflöde av kunder med bil till stadens centrum skulle kunna utgöra ett problem för staden och dess butiksverksamhet. Fler bilburna kunder kan knappast ensamt förklara den utmaning för staden och stadslivet som bilen utgjorde, även om det ledde till konkurrens om vägar och parkeringsplatser. Fler faktorer krävs för att förklara utvecklingen av staden och handeln. Utan några anspråk på att här ge en fullständig bild, noteras att:

- ▷ Den traditionella stadskärnan, med sitt innehåll, som växte fram under andra hälften av 1800-talet och som beskrevs som hotad i ”Rädda Storgatan!” är en historiskt unik produkt av rådande förutsättningar, som inte bara rör transportmöjligheter. Reallönerna var betydligt lägre än idag (år 1960 var en genomsnittlig timlön 32 % av dagens), vilket gjorde att den privata tjänste- och varukonsumtionen var betydligt lägre. Lägre löner gjorde det rationellt både för konsumenter att efterfråga verkstäder och hantverkare som kunde reparera kläder, skor och andra föremål, liksom att erbjuda dessa tjänster, tills att bättre möjligheter att massproducera varor och högre löner gjorde hantverkarens tid mer värdefull än varan själv
- ▷ Lägre löner påverkade också innehållet i konsumtionen: År 1958 gick omkring 40 % hushållens utgifter till livsmedel, kläder och skor, medan bara knappt 15 % gick till boendet. Att jämföra med drygt 15 % av utgifterna till livsmedel, kläder och skor, respektive drygt 25 % till boendet, år 2021 (se Figur 3)
- ▷ De tekniska framstegen under 1900-talet utgörs inte bara av bilen, utan även av bland annat kylskåpet och Tv:n. Kylskåpet (jämfte bilen) minskade människors beroende av nära tillgång till stadens utbud för att hålla sig med dagsfärska varor. Tv:n, i

kombination med möjligheten att lägga en större andel av hushållsbudgeten på sitt boende (i form av större boyta), gjorde att människor i det egna hemmet kunde ersätta två behov som tidigare tillgodosetts på offentliga lokaler och platser – sociala sammankomster och kultur- och nöjeskonsumtion⁷



Figur 3 Hushållens utgifter 1958 respektive 2021, fördelade på olika kategorier. Andel av disponibel inkomst. Källa, SCB.

Dessa faktorer förklarar hur det kom sig att staden och dess handel under 1900-talets första hälft präglades av ett stort utbud av små butiker och lokaler för möten och kultur, med tillhörande människor i rörelse på gator och torg, och varför det förändrades i takt med den tekniska utvecklingen och ökande välstånd och lönenivåer.

- ▷ Slutligen valde man att hantera den växande biltrafiken genom utbyggnad av ny väginfrastruktur utanför och runt den befintliga stadsbebyggelsen, vilket ledde till att nya stora flöden av människor (i bil) och potentiella mötesplatser uppstod, i konkurrens med de befintliga i städernas centrum. De gamla genomfartslederna genom städerna ersattes med förbifarter och ringleder med god tillgång på mark för nya handelsetableringar som, med ett stort utbud av parkering, kunde göras än mer tillgängliga än stadskärnan, för de bilburna kunderna

Den sistnämnda faktorn förklarar, bättre än trängseln i stadskärnan, varför besöksintensiva och på andra sätt skrymmande verksamheter valt att i stor utsträckning flytta ut från sina tidigare, centrala lägen. Och den hänger även samman med de ökade möjligheterna till

⁷ Fredriksson, C., et al. 2019. sid. 12ff.

konsumtion, genom att större, externt lokaliserade handelsenheter ger möjlighet att tillhandahålla varor till lägre kostnad, tack vare billigare mark och mindre personalintensiva butiker. Den ökade konkurrensen i handeln ger billigare varor för kunderna, som kan öka sin konsumtion, men också mindre marginaler för butikerna, som måste öka sin försäljning och därmed sitt kundunderlag.⁸ Det förklarar hur välståndsökning och ökade möjligheter till förflyttning kunde göra det svårare för handeln i stadskärnan att klara sig. Konkurrensen från andra handelsplatser som kunde erbjuda lägre priser på nyproducerade varor tvingade även stadskärnan att sänka priserna och bli beroende av en ökad omsättning, fler kunder och ökad tillgänglighet.

E-handeln kan sägas vara en naturlig fortsättning av denna logik, där till slut ett närmast oändligt utbud kan tillgängliggöras för alla på hela jorden, utan en enda kvadratmeter butiksyta och med ytterst begränsad personal. Kravet är utbyggd infrastruktur – vägnät och parkeringsytor för externhandel, internetuppkoppling för E-handeln, i konkurrens med stadskärnans täthet.

2.2. Stadens utmaning

Vi har alltså gått från en situation med en samlad och funktionsblandad stadsbebyggelse, framvuxen i en tid av stark urbanisering och nödvändigheten att skapa tillgänglighet genom närhet. Avsaknaden av kylskåp och bil, ett mindre löneutrymme för konsumtion av nya varor och begränsade möjligheter att träffas och umgås och ta del av kultur och nöje i det egna hemmet, bidrog också till att skapa den täta staden med sitt rika utbud av handel och myllrande stadsliv.

Det ska dock poängteras att detta varken är något ”naturligt tillstånd” för staden eller något entydigt positivt. Förklaringar till att staden såg ut som den gjorde står i mångt och mycket att finna i tekniska och ekonomiska begränsningar. I takt med att dessa begränsningar började upplösas förändrades också staden till något nytt, där en ny typ av stadsbygd lades till den befintliga stadskärnan, vars innehåll och roll som självklar handelsplats också förändrades.

Vi måste därför acceptera att stadskärnans innehåll, utseende och funktion förändras samtidigt som det är både möjligt och önskvärt att påverka. Exempelvis genom utbud och reglering av parkering för att skapa god tillgänglighet för bilburna kunder och besökare som bidrar till ett rikt och varierat utbud av handel och andra besökspunkter. Men detta måste ske på stadskärnans villkor, på ett sätt som tillvaratar dess unika kvaliteter och gör den till en plats värd att besöka. Vilket påtalades redan för över 60 år sedan:

⁸ Anselmsson, J. 2021.

Man måste göra en avvägning mellan å ena sidan affärskärnans behov av parkeringsutrymmen och vad tillgången på sådana betyder för affärslivet och å den andra det värde marken kan ha för annat ändamål än parkering och vad parkeringsutrymmena betyder i minskade kontaktmöjligheter mellan andra stadsfunktioner och detaljhandel och icke minst i form av en mer steril miljö. Det finns med andra ord risk för att fördelarna av ett tillräckligt antal parkeringsplatser kan vinnas till stor del blott på bekostnad av mycket av det som gjort innerstaden och dess affärsliv tilldragande.

Direktör Gösta Bohman⁹

Spacescape och Evidens fångar upp samma problematik och konflikt mellan utrymme för parkering och annan markanvändning, i sin rapport om vilka faktorer som ökar den totala omsättningen för restauranger och sällanköpshandel i Göteborg.¹⁰ För sällanköpshandeln är det fyra variabler som tillsammans förklarar 80 % av skillnaden i omsättning mellan olika etableringar:

- ▷ *Klusterindex* – avståndet till andra butiker och restauranger i närområdet
- ▷ *Kvartersstadsindex* – andelen av kvarterens ytterkant som bebyggda och andelen utåtvända entréer
- ▷ Antal anställda inom 250 m
- ▷ Antal parkeringsplatser inom 250 m

De tre förstnämnda faktorerna kan sägas fånga mycket av den traditionella stadskärnans karaktär, med tätt liggande slutna kvarter med entréer mot gatan, många människor i närheten och gott om målpunkter. Den fjärde faktorn är parkering, vilket inte handlar om platsens kvaliteter i sig, utan om möjligheten för mer avlägsna besökare att ta sig dit.

Det handlar, kort och gott, om alternativkostnad, i detta fall rörande markens och platsens användning:

- ▷ En tätbebyggd stadskärna med en blandning av nyare och äldre byggnader, parker, kulturscener, handel, service, etc. erbjuder många målpunkter och ofta trivsamma stadsmiljöer, vilket gör dem attraktiva för människor att besöka och vistas i. Samtidigt innebär ovan beskrivna ekonomiska och tekniska förändringar och konkurrensen från nyare handelsplatser utanför staden att handeln och stadslivet i stadskärnan blivit beroende av mer långväga kunder. Kunder som till stor del kommer med bil, vilket kräver parkeringsplatser.
- ▷ Parkering skapar tillgänglighet för fler besökare till staden och ger större kundunderlag för handeln och ett livskraftigt och brett utbud av handel är i sig en attraktionsfaktor för staden. Men ordnandet av parkering kräver antingen stora ytor (markparkering) eller kostsamma konstruktioner ovan eller under mark (parkeringshus och garage). Ett stort

⁹ i Åhrén, U. & Lundin, P. (red.) 2010 [1960]. sid. 181.

¹⁰ Spacescape & Evidens. 2016.

utbud av markparkering i staden riskerar ge luckor i kvartersstrukturen och ”minskade kontaktmöjligheter” mellan stadens funktioner och en ”steril miljö” som människor inte vill vistas i. Det gäller även mindre väl utformade parkeringsanläggningar där in- och utfarter och öppna betongkonstruktioner kantar gatorna.

”På en butiksgata bör det i princip inte vara längre luckor mellan butikerna än att det går att stå utanför en butik och få en uppfattning om vad nästa butik har i sitt skyltfönster” skriver kulturgeografen och handelsforskaren Ola Thufvesson.¹¹ Parkering måste därför lösas i lagom mängd och på platser där den inte ligger i vägen för, eller skapar onödigt avstånd mellan, de platser och målpunkter som människor kommer till staden för att besöka.

Logiken kan illustreras med den snabba tillväxten av stormarknader och varuhus i efterkrigstidens Sverige, till en början inplanerade i stadskärnorna, vilket ställde krav på kraftigt ökade parkeringsytor. Rivningar av äldre bebyggelse blev nödvändigt (hälften av all äldre stadsbebyggelse i Sverige revs mellan 1960 och 1970), vilket ledde till sargade och ödsliga stadsrum och en växande opinion mot tidens bilorienterade planering.¹²

Detta betyder att det, i en tät, attraktiv stad, sällan eller aldrig är möjligt att ordna parkering för att tillgodose alla potentiella bilburna besökare, i närheten av alla målpunkter. Avvägningar måste göras.

Eller, rättare sagt, om stadskärnan ska kunna erbjuda en annan vistelsemiljö och (handels-) upplevelse än externa köpcentrum och handelsområden, har den inte råd att lösa parkering på ett lika ytkrävande sätt, vilket i regel innebär fyra saker: färre parkeringsplatser, ofta tids- eller avgiftsreglerade, mindre andel markparkering och längre gångavstånd mellan parkering och målpunkt.

2.3. Parkeringens betydelse för handeln

Det har, sedan åtminstone 1990-talet, gjorts ett antal studier runtom i världen av betydelsen av parkering eller, mer generellt, tillgängligheten med bil, för handelns omsättning och stadskärnans välmående. Inom ramen för denna utredning har ingen vetenskaplig litteraturstudie gjorts, istället ges exempel på vilka frågor som studerats och vilka resultat som presenterats i litteraturen.

Omvandling av bilorienterade gaturum – ”pedestrianization”

Ett antal studier fokuserar på effekten av att begränsa biltrafik i en stads centrala delar, vilket kan förstås som den samlade effekten av att minska tillgängligheten med bil för att istället kunna skapa lugnare, säkrare och mer trivsamma gaturum för fotgängare och cyklister att

¹¹ Thufvesson, O. 2009. sid. 94

¹² Lundin, P. 2008. sid. 266–268.

röra sig och vistas. Resultat från dessa studier kan således avslöja något om betydelsen av faktorer som påverkar en handelsplats' tillgänglighet med bil (ex vis parkering), liksom dess alternativkostnad.

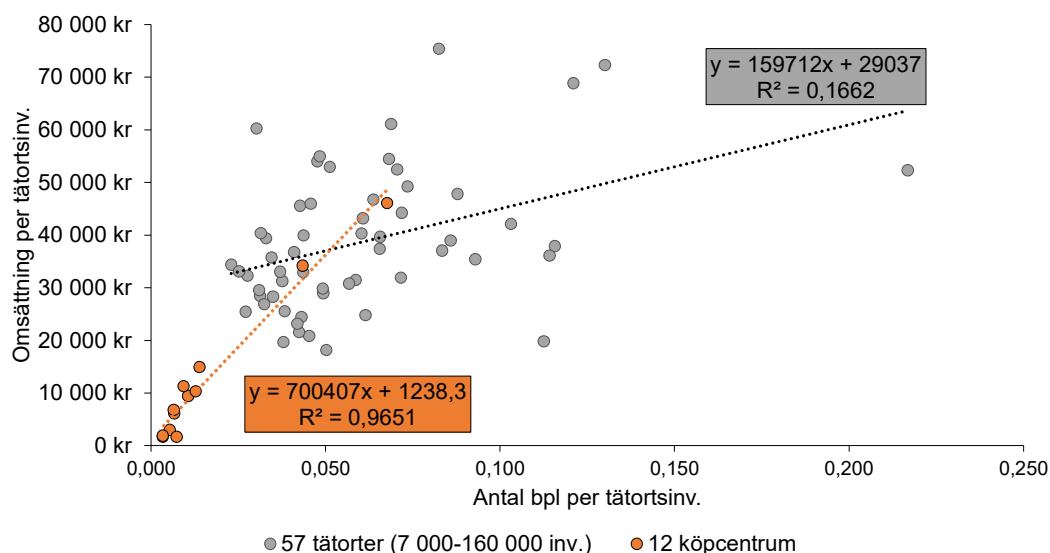
De samlade resultaten är att handelns omsättning ökar i områden som omvandlats till bilfria zoner och att effekten är starkare ju större sammanhängande dessa zoner är. Orsaken är att detta ger miljöer som är anpassade till gående, vilket leder till längre uppehållstid på platsen och därmed ett bättre underlag för handel och restauranger.¹³

En viktig slutsats att ta med sig från dessa studier är att det är fullt möjligt att skapa en attraktiv stadskärna med en fungerande centrumhandel på olika sätt, men att det är starkt beroende på förutsättningarna på respektive plats. Denna slutsats är lätt att förstå vid en jämförelse av en typisk traditionell stadskärna, präglad av ett småskaligt, finmaskigt gatunät, och en typisk extern handelsetablering med en mer storskalig och bilanpassad trafikmiljö. Det är uppenbart att förutsättningarna att skapa goda förutsättningar för handeln genom att prioritera ytor för gång och vistelse framför biltrafik och parkering, är mer gynnsamma i stadskärnan än i den typ av miljö som präglar externa lägen. Det handlar helt enkelt om att förstå vad som fungerar i varje enskilt gaturum.

Slutsatsen framgår också vid en statistisk jämförelse av parkeringsutbud och omsättning för stadskärnor respektive köpcentrum (se Figur 4). Den visar att skillnader i parkeringsutbudet förklarar omkring 95 % (jmf R^2 -värden i Figur 4) av variationen i omsättning för köpcentrum, men bara 15 % av variationen i omsättning för svenska stadskärnor. Som väntat är en bilplats alltså värd betydligt mer på en extern handelsplats än i en stadskärna. Omvänt gäller att alternativ användning av den plats parkering upptar är mer värdefull i stadskärnan än på en extern handelsplats, på grund av att yta i staden är mer av en bristvara.

- ▷ En viktig fråga för trafikplaneraren är om minskad biltrafik och mindre yta för parkering på en viss plats gör det troligt att den kommer att fyllas upp av fotgängare, cyklister, uteserveringar, etc. Om svaret är nej, och om omfattande omdaning av platsen inte bedöms genomförbar för att öka dess attraktivitet, är det troligen bättre att försöka öka platsens tillgänglighet med bil och andra färdmedel än att omfördela ytor till gående och vistelse

¹³ Se sammanställning av flera studier i Sax Kaijser, B. 2020.



Figur 4 Parkeringsutbud och handelns omsättning per capita för 56 svenska stadskärnor samt 12 skånska köpcentrum. Siffror för köpcentrum hämtade från André & Hall 2018. Siffror för stadskärnor hämtade från Fastighetsägarna & WSP u.å. samt egen datainsamling.

Inköpsbeteende och färdmedelsval

En annan samling relevanta studier utforskar konsumenters inköpsbeteende med fokus på deras färdmedelsval och vilka kvaliteter hos en handelsplats som de värderar högst. Resultaten är inte entydiga – vissa studier menar, i linje med ovan anförda resultat, att bilburna kunder och hög biltillgänglighet inte är avgörande för handeln, medan andra framhåller betydelsen av handelsplatsers tillgänglighet med bil. För att förstå denna diskrepans behöver man titta närmare på hur de olika studierna är genomförda och hur resultaten används för att dra generella slutsatser.

Det finns åtminstone en betydelsefull skillnad mellan olika studier, nämligen i fråga om vilket urval man studerar. När man studerar godtyckligt utvalda personer och hushåll pekar resultaten på att biltillgänglighet och parkering har mycket stor påverkan på valet av handelsplats.¹⁴ När besökare på specifika handelsplatser, både stadskärnor, halvexterna och externa etableringar, studeras avseende hur de upplever handelsplatsen i fråga framstår parkering och biltillgänglighet som mindre avgörande. Istället är det butiksmixen och platsens atmosfär som främst påverkar hur den upplevs.¹⁵

Det är viktigt att notera att det rör sig om två olika urval och att resultaten och slutsatserna från de två typerna av studier inte är fullt ut jämförbara. På ett sätt är det generellt mer intressant att studera slumpmässigt utvalda hushåll för att få svar på vad som får dem att välja en handelsplats framför en annan. Den frågan kan inte besvaras om man bara studerar

¹⁴ Reimers, V. 2013., Wärnhjelm, M. 2015.

¹⁵ Teller, C. & Reutterer, T. 2008., Chan et al. 2016, Mørk, I. 2016 och Trivector 2019.

de som besöker en viss handelsplats, till exempel en stadskärna, eftersom de redan utgör ett väldigt specifikt urval – de som valt att komma till just den här platsen, givet dess kvaliteter och förutsättningar. Inte heller går det att dra slutsatsen att parkeringsutbudet är oviktigt för handeln i stadskärnan bara genom att konstatera att merparten av besökarna kommer med andra färdmedel. För att kunna ge ett mer korrekt svar på den frågan måste man kunna svara på om mer och eventuellt billigare parkering skulle ge fler bilburna kunder och om det i sin tur skulle ge ökad omsättning för handeln. Det hänger i sin tur samman med vilken påverkan fler bilplatser och ökad biltrafik har på möjligheten att tillhandahålla andra kvaliteter i staden och skapa trivsamma miljöer för vistelse ("parkeringens alternativkostnad"), vilket diskuterats ovan. Att besvara den typen av frågor är dessvärre betydligt svårare än att bara studera färdmedelsfördelningen för besökare till stadskärnan.

Utbud och reglering av parkering

Ovan återgivna resultat visar att det inte är helt enkelt att säkert säga vilka faktorer (däribland biltillgänglighet och parkering) som avgör en handelsplats' attraktivitet och framgång. Bilden kan förtydligas något av resultat från studier som fokuserar på just parkering och dess användning och reglering.

Den övergripande teorin och slutsatsen från flera studier är att ett större och ofta mindre reglerat parkeringsutbud inte nödvändigtvis ger en mer framgångsrik handelsplats. Ett mindre, men ändamålsenligt reglerat parkeringsutbud med hög omsättning kan kombinera god tillgänglighet för bilburna kunder och minskad söktrafik med goda förutsättningar att skapa en attraktiv miljö för människor att vistas i. Studerade försök där billig eller gratis parkering införts för att attrahera besökare till stadskärnan visar att resultatet ofta blir längre parkeringstider och totalt sett färre kunder till handeln.¹⁶

En förklaring till att parkeringsavgifter kan ge ökad tillgänglighet i täta och funktionsblandade miljöer som stadskärnor är att långtidsparkörer har högre priskänslighet än korttidsparkörer.¹⁷ När det blir dyrare att parkera centralt kommer således i regel boende och verksamma och andra som önskar parkera längre tid att söka efter andra lösningar innan handelns kunder gör det.

Parkeringsavgifter och annan reglering har dock bara positiva effekt när de tillämpas med hänsyn till den lokala parkeringssituationen så att de faktiskt leder till en ökad omsättning och tillgänglighet för fler bilburna kunder. Det illustreras av en amerikansk studie där effekten av enhetlig parkeringsavgift över större delen av dygnet vid ett handelsstråk studerades. Resultaten pekar på att avgiften var för hög när parkeringsefterfrågan var låg och möjligen för låg när efterfrågan på parkering var hög och slutsatsen blev att den därför inte

¹⁶ Svensson, R. & Hedström, T. 2010 och Tyler et al. 2012.

¹⁷ Simicevic et al. 2012 och Kobus et al. 2013.

bidrog till ökad tillgänglighet och fler kunder.¹⁸ Troligen hade det varit bättre att begränsa den avgiftsbelagda tiden till de delar av dygnet då parkeringsefterfrågan var hög och då tillämpa en högre avgift.

Syftet med parkeringsreglering bör alltid vara att skapa tillgänglighet genom att möjliggöra för fler att nyttja samma bilplatser, aldrig att resultera i bilplatser som står tomma en längre tid. Lämpligt nog bygger också gällande lagstiftning för reglering av parkering på allmän plats på samma princip.¹⁹

På platser eller vid tider då parkeringsefterfrågan är låg behövs ingen reglering. Istället bör man då fundera på om en del av parkeringsytan skulle kunna nyttjas för andra ändamål som skulle ge platsen ett större värde. Om de resterande parkeringsplatserna då fylls upp så att tillgängligheten för ytterligare bilburna kunder begränsas bör man överväga striktare reglering för ökad omsättning.

¹⁸ Hymel, K. 2014.

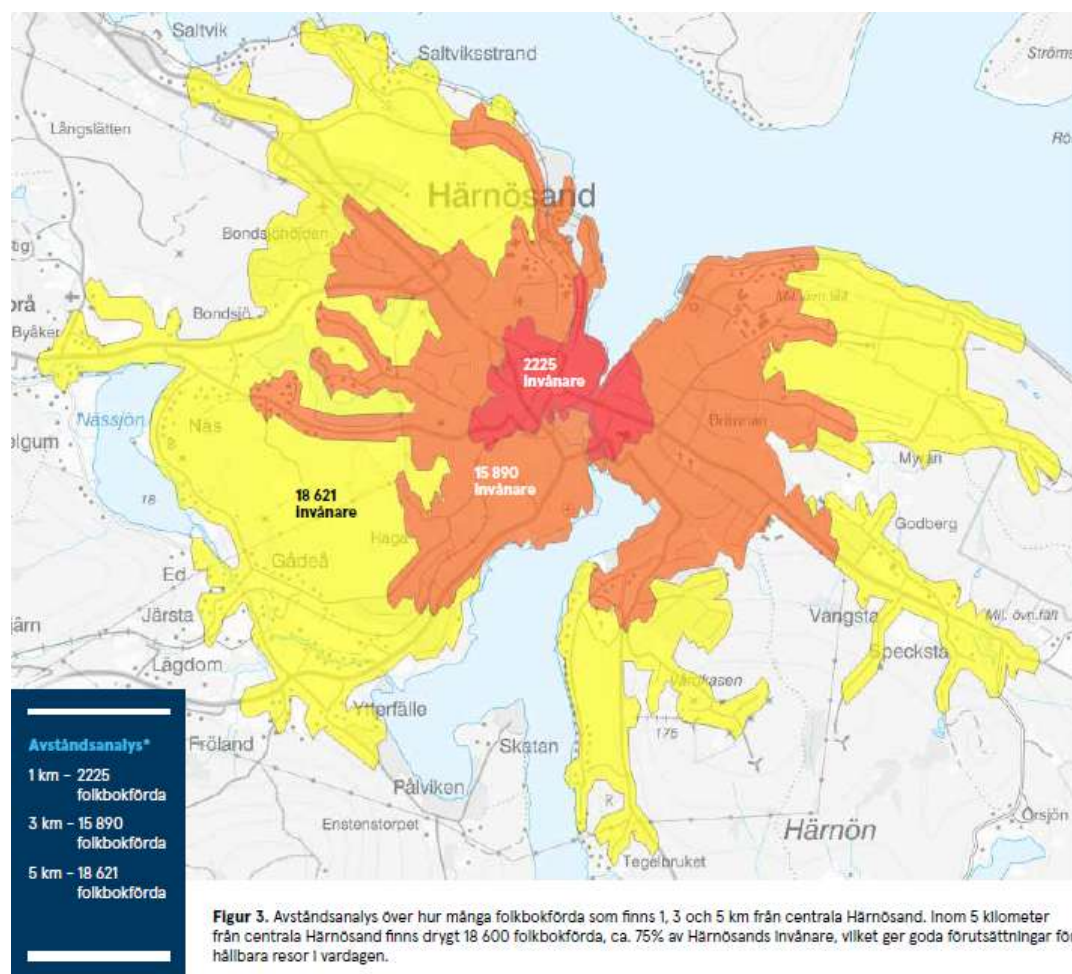
¹⁹ SFS 1957:259. Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

3. Härnösand

3.1. Övergripande fakta

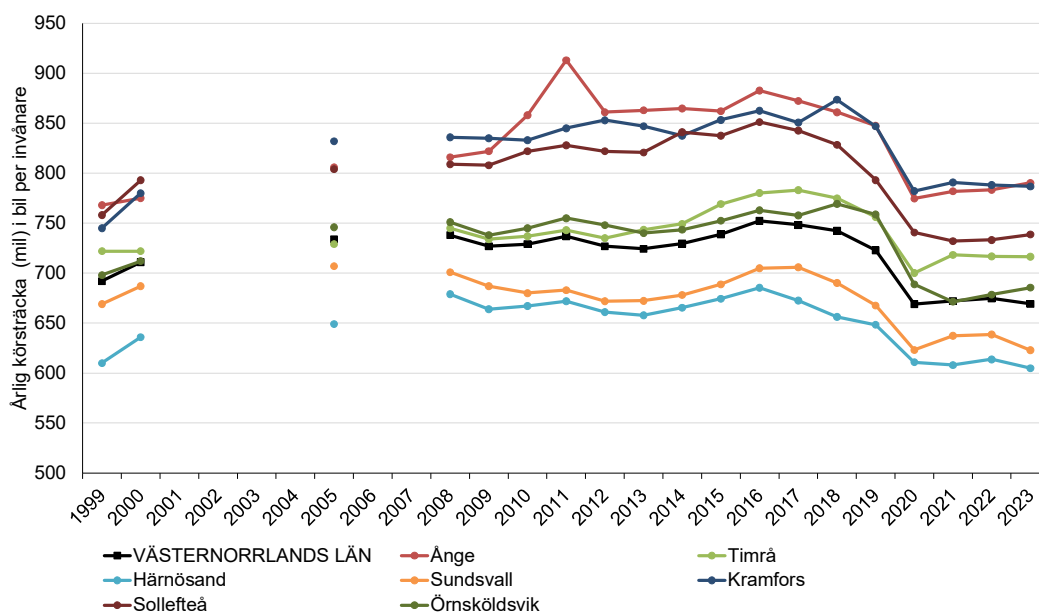
En liten och nära stad...

Härnösand ingår i gruppen ”Mindre stad/tätort (C6)” i SKR:s kommungruppsindelning. Denna grupp innefattar (år 2023) 27 kommuner som alla har mellan 15 000 och 40 000 invånare i kommunens största tätort och en begränsad in- och utpendling. Inom denna grupp tillhör Härnösand en av fem kommuner med mer än 70 % av kommuninvånarna boende i kommunhuvudorten. Staden är också relativt tätbebyggd, vilket innebär att hela tätorten kan nå inom 15–20 minuters cykelfärd från Stora Torget (<5 km, se Figur 5).



Figur 5 Antal invånare som nås inom olika avstånd från centrala Härnösand. Källa: Gång- och cykelprogram 2022–2040 (Härnösands kommun, 2022).

De avståndsmässigt goda förutsättningarna för en stor del kommun- och tätortsbefolkningen att gå eller cykla till centrala Härnösand återspeglas möjligen även i det faktum att kommunen har det lägsta bilinnehavet (tillsammans med Sundsvall) och den lägsta bilanvändningen per invånare, i länet, se Figur 6.



Figur 6 Årlig körsträcka i bil per invånare i Västernorrlands län. Källa: SCB. Tillgänglig via: <https://www.rus.se/statistik-och-indikatorer/korstrackor/> [2024-12-11].

Ett faktum värt att notera är att omkring 75 % av alla förvärvsarbetande som bor i Härnösands kommun arbetar (2021) inom kommunens gränser, en minskning från 88 % 1993. Denna utveckling syns även i övriga kommuner i länet, men bara i Timrå är minskningen av denna andel större än i Härnösand. Samtidigt har antalet förvärvsarbetande (antalet arbetstillfällen) i kommunen minskat med 11 %, se Tabell 1.

Vad detta betyder är alltså att en större andel av de förvärvsarbetande i kommunen lägger en stor del av tiden (och rimligtvis en del av sin köpkraft) utanför kommunen, samtidigt som antalet verksamma i kommunen under dagtid minskat.

Tabell 1 Pendlingens utveckling i Västernorrlands län 1993-2021. Källa: SCB, Statistikdatabasen.

Kommun	Andel boende och arbetande i kommunen (utv. 1993–2021 i %)		Antal förvärvsarbetande i kommunen (utv. 1993–2021 i %)	
	1993	2021	1993	2021
Ånge	89%	80% (-10%)	4 842	4 022 (-17%)
Timrå	52%	41% (-20%)	5 690	6 094 (+7%)
Härnösand	88%	75% (-14%)	11 780	10 429 (-11%)
Sundsvall	92%	88% (-4%)	45 140	52 673 (+17%)
Kramfors	89%	82% (-7%)	8 990	8 077 (-10%)
Sollefteå	92%	86% (-7%)	9 766	8 345 (-15%)
Örnsköldsvik	96%	92% (-4%)	24 274	26 250 (+8%)

...med stabil befolkning...

Härnösands kommun har knappt 25 000 invånare, vilket är något färre än före millennieskiftet, då befolkningen sedan omkring 1970 pendlat runt 27 000 invånare. I kommunhuvudorten är befolkningen idag strax över 18 000 invånare och har legat mellan 17 500 och 19 500 sedan 1970.

Statistik över åldersfördelningen visar att andelen 65 år och äldre i kommunen ökat från 15 % år 1970 till 27 % idag, samtidigt som andelen 20–64 år minskat från 59 % till 51 % och andelen yngre än 20 år minskat från 26 % till 22 %. För tätorten finns statistik tillgänglig endast från 2010 och visar att det är de äldsta och yngsta som ökat något, medan gruppen 20–64 år minskat, både i antal och andel.

...och utmaningar avseende attraktivitet

I WSP:s ”Stadsbarometern” (2019) ingår Härnösands stadskärna tillsammans med ett flertal andra svenska mellanstora till större stadskärnor i en jämförelse hur demografiskt och ekonomiskt stark respektive stadskärna är. Varje stadskärna tilldelas ett index (0–100) baserat på hur den presterar relativt de andra städerna i urvalet, på tio olika kvantitativa variabler. Detta index ger inte någon fullständig bild, men bedöms ändå ge en uppfattning om hur attraktiva och livskraftiga de olika stadskärnorna är i relation till varandra, liksom vilka faktorer som gör att en specifik stadskärna är mer eller mindre attraktiv och vad som skulle kunna höja dess indexvärde.

Härnösands samlade indexvärde hamnar på 49, vilket placerar staden på plats 45 av totalt 64 jämförda städer. De tio bästa stadskärnorna har ett värde på 68–77 och de tio sämsta 31–42.

Av naturliga skäl presterar Härnösand nära medianvärdet på flera av variablerna, men den sticker ut på ett par sätt som är intressanta att plocka upp i relation till de frågor som hanteras i denna utredning.

För det första är **andelen av kommunens befolkning som bor i stadskärnan**, relativt hög, vilket skapar förutsättningar för ett lokalt, icke bilburet underlag för handel och besöksnäring. Stadens begränsade storlek gör dock att **det totala antalet personer som bor i stadskärnan** är mindre än i de flesta andra städer i studien. **Medianinkomsten** är också relativt låg, vilket bland annat indikerar en lägre köpkraft för stadens servicenäringar att ta del av. Den variabel där Härnösand verkligen sticker ut är dock **andelen sysselsatta inom så kallade ”gatuplansverksamheter”** (exempelvis hotell och restaurang), där staden har det lägsta värdet av alla jämförda städer med omkring 10 %.

Handelns och besöksnäringens målpunkter i Härnösand

Målpunkterna i Härnösand är i huvudsak koncentrerade kring ett antal tvärgator till Nybrogatan som löper genom centrum och förbinder Härnön med Kronholmen på fastlandssidan, se Figur 7. Flest målpunkter finns längs Köpmangatan, Storgatan, Trädgårdsgatan och västra Kyrkogatan samt runt Stora Torget. Mer storskalig handel finns på västra sidan om spåren och Härnösands centralstation, på handelsområdet Ankaret, där Intersport, Ica Maxi, KappAhl och ett par apotek och snabbmatsrestauranger finns samlade runt större markparkeringsytor i, för externa eller halvexterna handelsetableringar, karakteristisk stil.

3.2. Kommunala mål och strategier

Härnösands kommun har ett flertal mål, visioner/framtidsbilder och utpekade strategier av relevans för stadens framtida utveckling med fokus på trafik och parkering i dokument som översiktsplanen, målprogrammet, gång- och cykelprogrammet och inte minst trafikprogrammet. Nedan lyfts och diskuteras kortfattat ett antal utvalda delar som bedöms särskilt relevanta i sammanhanget.

- ▷ På en övergripande nivå säger **kommunens målprogram** bland annat att Härnösand är en plats för tillväxt, där besöksnäringen är stark och att kommunens utveckling ska präglas av hållbarhet och minskad miljöpåverkan. Detta sätter fingret på den utmaning som det är att öka transportsystemets och resandet hållbarhet, samtidigt som man vill bibehålla stadens och stadskärnans attraktivitet och tillgänglighet. Man vill jobba för ett minskat bilresande och att besökarna väljer andra färd sätt för besök till staden istället för att resa med bil till andra målpunkter.
- ▷ **Översiktsplanen** är inne på samma tema, men är mer konkret. I korthet talar den om att en levande stad och centrum behöver både tillgänglighet med bil, men också ett transportsystem som i större utsträckning än hittills kombinerar bil med andra transportslag i centrum. Detta föreslås ske bland annat genom smartare och mer yteffektiva parkeringslösningar utanför de mest centrala lägena som i stället ska nås till fots, för att på så sätt skapa utrymme för en tätare och mer attraktiv stadsmiljö på bekostnad av mer närliggande bilparkeringar. Handel ska koncentreras kring Stora torget, som också ska bindas ihop med Kronholmen och Ankaret genom gångstråk och ny stadsbebyggelse med levande offentliga platser.
- ▷ **Gång- och cykelprogrammet** poängterar att Härnösand är en stad med nära till det mesta, med många målpunkter inom promenad- och cykelavstånd, för en stor del av befolkningen. Samtidigt har staden vuxit fram på ett sätt som skapat ett gång- och cykelvägnät som inte alltid hänger ihop och med en icke enhetlig standard, med otrygga, osäkra och ibland otydliga lösningar som kan skapa konflikt mellan trafikslag. Egenskaper som behöver åtgärdas om ett ökat hållbart resande ska kunna uppnås.
- ▷ Tydligast och flest inspel kopplat till trafik finns, av naturliga skäl, i **Trafikprogrammet**. Här framhålls att hållbarhet ska uppnås genom utvecklandet av en levande och trygg stadskärna, med intressanta mötesplatser innehållande både kommersiella och övriga aktiviteter. Framtidsbilden för 2050 är en stad där det är enkelt för alla att gå, cykla och åka kollektivt och där det upplevs naturligt att utföra ärenden utan bil, så att ytor för vägar och parkeringar har kunnat minskas till förmån för andra funktioner i staden. De parkeringar som finns kvar är yteffektiva och strategiskt placerade för att på samma gång främja stadsmiljön, hållbart resande och tillgänglighet. Förtätning av staden har lett till en ökad befolkning och en mer sammanhängande, utvidgad stadskärna som inkluderar Kronholmen och som lockar till sig fler människor som i stor utsträckning reser dit på annat sätt än med bil. Utöver ändringar av den fysiska utformningen har transportsystemet blivit mer effektivt och hållbart genom parkeringsreglering och parkeringsledningssystem.
- ▷ **Tillväxtprogrammet** sätter upp ett mål om 30 000 invånare och 11 500 arbetstillfällen i kommunen till år 2040.

3.3. Pågående planer

Planprogram Skeppsbron

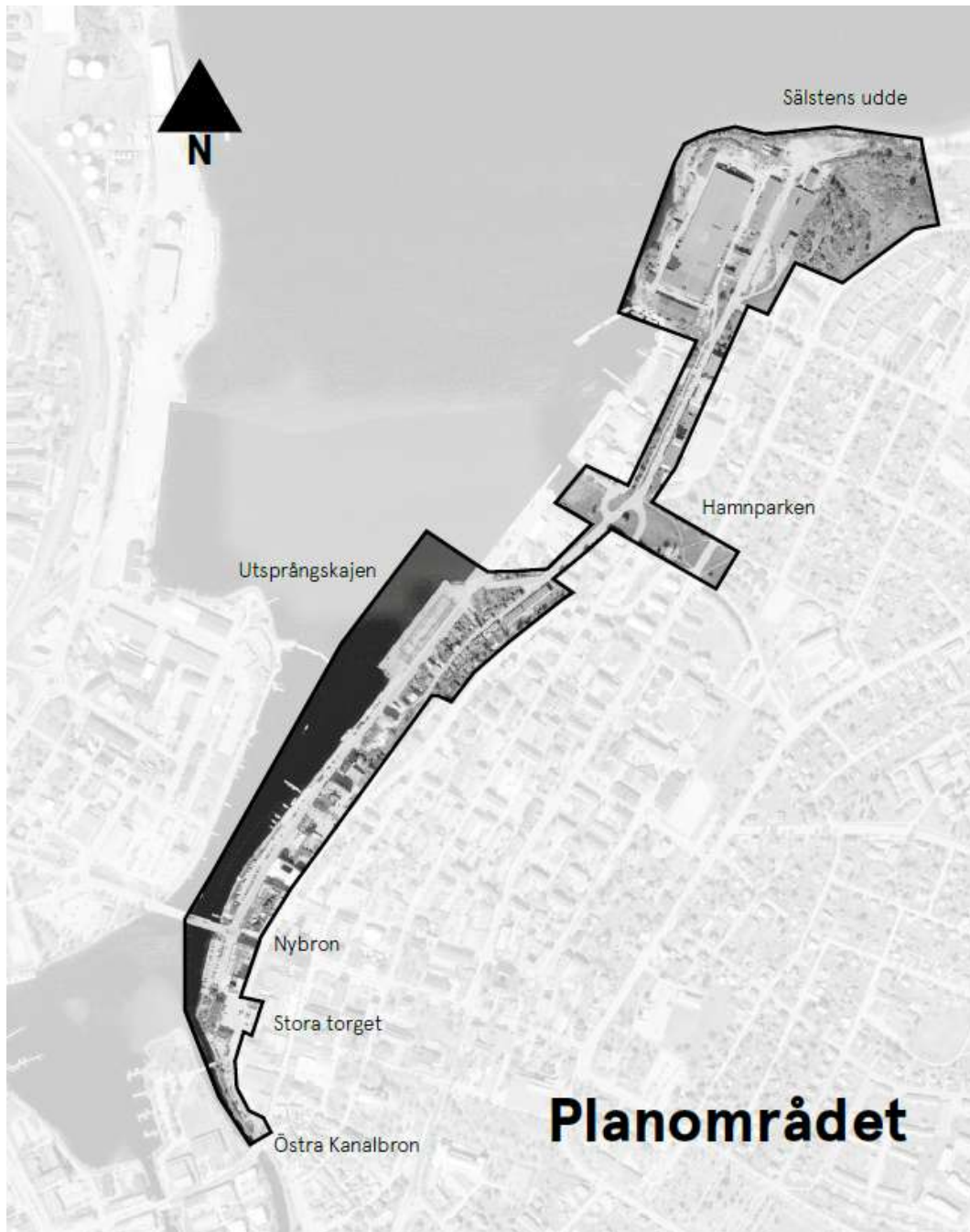
Skeppsbron ska enligt plan rustas upp under perioden 2027–2030, i linje med vad som sägs i de övergripande mål- och strategidokumenterna (se ovan). Området mellan stadskärnan och vattnet (se Figur 8), som idag är obefolkat och upplevs otryggt, ska få mer liv och rörelse bland annat genom att²⁰:

- ▷ Hårdgjorda ytor för biltrafik minskar och ger plats åt gång- och cykelstråk, mötesplatser och andra vistelseytor
- ▷ Parkering i större utsträckning hänvisas till strategiska platser i närheten istället för de större ytor som idag finns i området, samtidigt som parkering regleras för önskad användning
- ▷ Sänkt hastighet för motortrafiken, för minskad barriäreffekt och känsla av transportstråk
- ▷ Nya funktioner och målpunkter tillskapas, i form av småskalig handel, restauranger med uteserveringar och allmänt tillgängliga, ej kommersiella målpunkter
- ▷ Mer grönska och parker tillskapas

Förhoppningarna är att områdets omvandling ska skapa en mer händelserik och attraktiv miljö som lockar besökare från både staden och dess omnejd. I förlängningen ska detta skapa ökad privat investeringsvilja i området.

Särskilt relevant i denna utrednings perspektiv är det faktum att den möjliga förändring som planprogrammet föreslår skulle innebära att ett större antal parkeringsplatser för bil som idag finns längs vattnet, från Östra Kanalgatan upp till Bergsgatan (det område i planprogrammet som här ses som centrala Härnösand), ersattes med annan markanvändning. Grovt uppskattat rör det sig om att dagens 150 platser blir till 50 platser i det framtida Skeppsbron. En viktig fråga är därför hur dessa platser används idag och hur efterfrågan kan tillgodoses även i framtiden, med ett mindre parkeringsutbud och en förväntat större efterfrågan till följd av fler målpunkter.

²⁰ Planprogram Skeppsbron. Samrådshandling. Härnösands kommun, 2023.



Figur 8 Planområde för planprogram Skeppsbron.

Framtida utveckling av Kronholmen

Kronholmen/Torsvik – det vill säga området mellan stadskärnan på Härnön och järnvägsstationen med handelsområdet Ankaret väster om den – utpekas i bland annat översiktsplanen och trafikprogrammet som en plats där staden ska växa genom förtätning. Trafikprogrammets vision för år 2050 innehåller följande skrivning:²¹

Stadens olika delar är sammanbyggda och integrerade. Stadsdelen Kronholmen är ombyggd och förtätad och utgör en attraktiv del av stadskärnan.

Översiktsplanen skriver att Kronholmen ska utvecklas till en blandstad som binder ihop centrum med Ankaret och Härnösands centralstation, där trafiklösningarna bidrar till att ytor för biltrafiken minimeras så att plats istället kan ges åt mer grönska. En ytterligare funktion för Kronholmen är att utgöra en entré till Härnön, där yteffektiva parkeringslösningar minskar besökarnas behov av att ta med sig bilen in på Härnön. Översiktsplanen föreslår därvid att området ska utredas för möjligheten att anlägga ”ett parkeringshus med flera funktioner.”²²

3.4. Sammanfattning av Härnösands förutsättningar

Härnösand är en relativt liten stad, sett till yta och folkmängd, men också vad gäller utbud av service och handel och köpkraft. Befolkningen är sedan länge på en stabil nivå, men blir allt äldre, något som dock märks framför allt i kommunen.

Det är mot denna bakgrund man bör förstå kommunens målsättningar och framtidsvisioner om en stad med ökat hållbart resande och större ytor för nya målpunkter och mötesplatser och mindre ytor för biltrafik och parkering. Ett antal preliminära slutsatser kan dras av detta:

- ▷ Stadens geografiska storlek skapar goda förutsättningar för ett transportsystem och en trafik som i större utsträckning bygger på hållbara färdmedel än idag, förutsättningar som redan nu kan skönjas vid jämförelse med grannkommunerna
- ▷ Stadskärnans, stadens och kommunens lilla befolkning, ökande utpendling och minskande dagbefolkning utgör en utmaning i att skapa underlag för ett ökat utbud av kommersiella målpunkter, liksom att befolka fler mötesplatser
- ▷ Den svaga befolkningsutvecklingen gör det svårt att se hur staden ska kunna utvecklas genom förtätning för att läka ihop olika stadsdelar och skapa nya levande kvarter i anslutning till stadskärnan²³

²¹ Trafikprogram Härnösands kommun 2015–2050. Härnösands kommun, 2015. Sid. 7.

²² Mitt Härnösand 2040. Översiktsplan – Antagande. Härnösands kommun, Dnr KS2022-000256. Sid. 79.

²³ SCB prognosticerar till och med en minskande befolkning i kommunen, tvärt emot målen i kommunens tillväxtprogram.

- ▷ Stadens begränsade utbud av kommersiell service innebär sannolikt en begränsad attraktionskraft för stadskärnan, vilket kan göra det svårt att fortsatt locka människor till den handel som ändå finns om de inte kan angöra centrum med bil och parkera gratis i omedelbar anslutning till sina målpunkter
- ▷ Stadens begränsade utbud av kommersiell service gör det viktigt att stärka stadskärnans attraktionskraft genom att tillföra nya målpunkter och trivsamma mötesplatser och vistelseytor, vilket kan stå i konflikt med stora trafikflöden och parkeringsytor i centrum

4. Handelsutredning för centrala Härnösand

Den utredning av handelns nuvarande situation i centrala Härnösand, som genomförts parallellt med denna parkeringsutredning, redovisas här i korthet, se separat rapport för ytterligare detaljer.²⁴

4.1. Handelns utveckling i Härnösand och Sverige

Generellt gäller följande för handeln i Härnösand under senare år:

- ▷ Försäljningen av sällanköpsvaror har haft en sjunkande trend sedan 2013, med ett positivt tredebrott under pandemin. Utvecklingen liknar den i andra städer av Härnösands storlek
- ▷ Försäljningen av dagligvaror har haft en svagt positiv utveckling sedan 2017
- ▷ Såväl sällanköp som dagligvaror minskade kraftigt 2022–2023 (-9,6 % respektive -4,3 % i fasta priser), vilket kan vara en effekt av att Tele 2 lämnade Härnösand, med minskat totalt kundunderlag som följd²⁵
- ▷ Den minskade befolkningen i både kommunen och tätorten under de senaste tre åren motsvarar en förlust om ca 40 miljoner kronor i köpkraft

Härnösand påverkas naturligtvis också av den allmänna utvecklingen i Sverige:

- ▷ Handeln lider fortfarande av efterdyningarna av pandemin och kriget i Ukraina vilket påverkat konjunkturen, hög inflation och minskad köpkraft. Många arbetar fortsatt hemma vilket leder till minskade flöden i stadskärnorna
- ▷ Svensk detaljhandel minskade med 3–5 % år 2023, särskilt inom beklädnad och hem/fritid, medan sektorer som går starkt är skönhets och 2nd hand och lågpris (ex vis Dollarstore)
- ▷ 10% av Sveriges mindre butiker har avvecklats under senaste 5-årsperioden. Svårast är det för aktörer med en årlig omsättning på mellan 4 och 6 miljoner kronor

4.2. Intervjuer

Intervjuer med handlare och besökare i centrum avslöjar följande:

- ▷ Staden och stadslivet är sårbart till följd av en relativt hög arbetslöshet och därutöver utöver en minskande och åldrande befolkning

²⁴ Genomlysning av detaljhandelns situation i Härnösand 2024. Optimal Stadsutveckling, 2024.

²⁵ Intressant är att grannkommunen Timrå, som också tappat befolkning, uppvisar en motsatt försäljningsutveckling i handeln.

- ▷ H&M överväger sin framtid i staden, ett beslut som har stor betydelse för det samlade butiksutbudet och stadskärnans attraktionskraft, i synnerhet som antalet butiker på senare år minskat
- ▷ Lokala små butiker i staden kämpar mot minskad konsumtion och ökad konkurrens från nätet och det större utbudet och goda biltillgängligheten i Birsta
- ▷ Handlarna rapporterar att kunder väljer att handla i Birsta eller på nätet för att få tillgång till ett större butiksutbud och för att de upplever att det är svårt att parkera i Härnösand
- ▷ En åldrande befolkning ger minskande köpkraft, men också äldre handlare och svårigheten att attrahera nya unga handlare begränsar tillväxten i handeln
- ▷ Det finns en generell efterfrågan på lokal och hållbar konsumtion och upplevelsebaserad handel i Sverige, men frågan är om den klarar av att omsätt tillräckligt i en liten stad som Härnösand

När det gäller specifikt parkering ger intervjuerna följande insikter:

- ▷ Det finns en upplevd brist på parkering i stadskärnan, vilket beror dels på att parkeringarna är utspridda och svåra att överblicka samt att skyltningen är bristfällig, dels på att verksamma i staden tar upp parkering centralt och inte följer gällande tidsreglering
- ▷ Parkeringsdäcket bakom Hemköp är underutnyttjat och är en förlustaffär för ägaren
- ▷ Trots upplevd brist på parkering och bristfällig regelefterlevnad är man generellt skeptisk, orolig, inför ett eventuellt avgiftsbeläggande av centralt belägna platser i syfte att frigöra parkering för besökare

4.3. Risker och rekommendationer

Handelsutredningen identifierar ett antal risker, varav ett par lyfts ovan. Med **åldrande handlare och framtida pensionsavgångar i handeln** utan yngre aktörer som tar över kommer utbudet i stadskärnan att minska ytterligare under de kommande åren, vilket ger en minskad attraktionskraft. Det finns en oro från handlarnas och fastighetsägarnas sida över att **införande av parkeringsavgifter** för att tillgängliggöra central parkering för besökare riskerar att få motsatt effekt och istället göra det mindre attraktivt att parkera i och besöka stadskärnan.

Utöver dessa konkreta risker lyfts även en **brist på samarbete** mellan kommun, fastighetsägare och handelsaktörer, vilket skapar låg kännedom om olika aktörers behov, förutsättningar och möjlighet. Det försvårar samordnade insatser för att stärka stadskärnans attraktivitet. Detta hör samman med risken att **stadskärnan inte rustas upp, skyltas och belyses** och istället blir en otrygg plats som människor inte vill vistas eller spendera sina pengar på.

För att hantera dessa risker och stärka stadskärnans attraktivitet ges följande sju rekommendationer till Härnösands kommun:

1. Involvera och engagera medborgare och lokala aktörer i utvecklingen av staden, för att få med deras behov och önskemål
2. Utveckla attraktiva offentliga miljöer för vistelse och tillfälliga aktiviteter som lockar folk till staden. Här pekas särskilt ut den möjlighet som det nya Hernö Gin Hotell ger i form av nya besökare. Frågan är hur man får dessa att också besöka och handla i stadskärnan. Kan man, med en upprustad strandpromenad och offentliga miljöer på Skeppsbron, skapa en rörelse mellan hotellet, genom centrum till Skeppsbron (ca 700 m, knappt 10 minuters promenad)?
3. Stöd lokala näringar för att upprätthålla verksamheter som caféer, konstgallerier och nischade butiker
4. Diversifiering av funktioner genom flexibla lokaler som kan användas för olika ändamål såsom popup-butiker, coworking och andra mötesplatser
5. Dra nytta av trenden med ökat fokus på hållbarhet och klimat genom att främja aktörer som arbetar med återanvändning, reparation och delning
6. Öka tillgängligheten till parkering genom synliggörande av befintliga platser för mer effektivt nyttjande, (1) genom statiskt skyltning och digital information om ledig kapacitet. (2) Genom dialog med centralt belägna verksamheter och deras anställda för att få långtidsparkering av i större utsträckning ske på privat kvartersmark och mindre centralt belägna platser. (3) Genom att ta fram en strategi som bland annat innefattar hur nya parkeringsanläggningar kan lokaliseras och finansieras för att ge plats för både bilburna besökare och en tät och grön stadsmiljö
7. Samverka med fastighetsaktörer och handelns aktörer för att rusta upp stadskärnan med bland annat bättre skyltning och belysning för att skapa trygga platser att vistas på och med fler evenemang som lockar folk

5. Parkeringssituationen i centrala Härnösand

Parkering i centrala Härnösand finns främst i form av längsgående gatumarksparkering och ett parkeringsdäck på Härnön, samt ett antal större markparkeringsytor på Kronholmen respektive Mellanholmen. Stadskärnan, inklusive Mellanholmen och ytterligare en del av fastlandet väster om Mellanholmen, omfattas av en P-förbudszon där parkering endast tillåts på skyltade platser, se Figur 9. Parkeringsplatserna är reglerade med tidsbegränsning och i enstaka fall, på kvartermark, med avgift. Så har det i huvudsak sett ut sedan åtminstone 2014, då Sweco genomförde den senaste större beläggningsräkningen i staden, även om antalet platser och den exakta regleringen justerats något sedan dess.

Parkeringsavgifter på gatumarksparkering tillämpades i Härnösand åtminstone under perioden 1986–2010.²⁶ Från 1992 till 2010 var den högsta parkeringsavgiften 5 kr/tim och enligt 2004 års version av nämnda skrift fanns drygt 300 avgiftsbelagda parkeringsplatser på allmän platsmark i staden.²⁷

5.1. Parkeringsplan (Sweco 2015)

Sweco tog fram en parkeringsplan åt Härnösand 2015, inklusive beläggningsräkningar utförda fredagen (morgon, lunch och eftermiddag) och lördagen (lunch och eftermiddag) den 12–13 december 2014. Totalt studerades beläggningsplanen på 887 parkeringsplatser, varav 82 i anslutning till Härnösands centralstation.

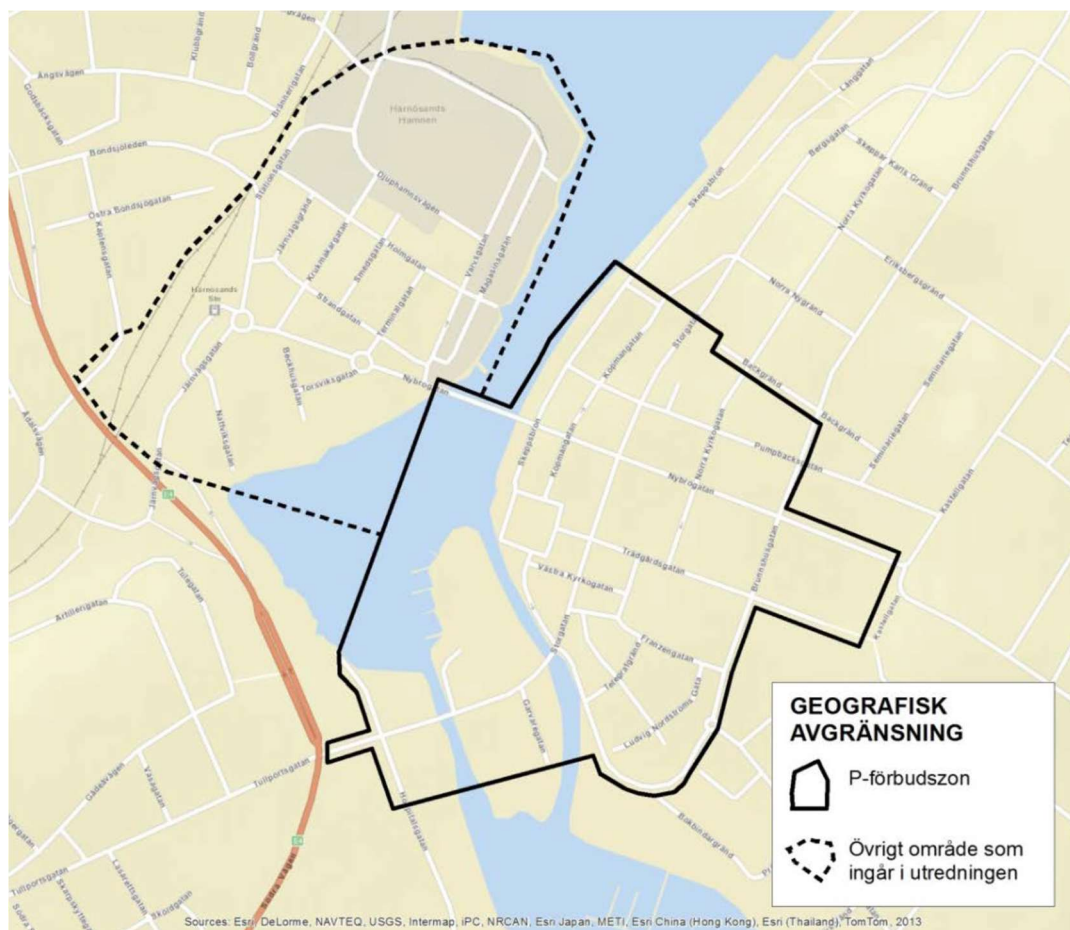
Följande observationer gjordes av parkeringssituationen:

- ▷ Flest parkerade bilar noterades under fredag lunch, då totalt 2/3 av de räknade parkeringsplatserna nyttjades. Flera centrala parkeringar var fulla, samtidigt som det ännu fanns lediga platser i centrum och gott om ledig kapacitet på Kronholmen där bara 41 av totalt 211 platser nyttjades
- ▷ Runt lördag lunch, när handeln kan tänkas alstra som störst parkeringsefterfrågan, uppnåddes bara drygt 40 % beläggningsgrad. Även om den var högre för parkeringarna i centrum fanns det fortfarande 124 lediga platser inom 200 meters gångavstånd från Stora Torget och totalt 222 lediga platser inom 300 meters gångavstånd
- ▷ Parkeringssituationen kommenteras övergripande med att *”Eftersom mätningen genomfördes en lördag under julhandeln då trycket på parkeringar är som störst sett över hela året måste tillgången på parkeringsplatser nära centrumhandeln betraktas som mycket god.”*

²⁶ SKL (flera år). *Parkering på gatumark*. Utgiven vartannat år 1984–2010.

²⁷ Uppgifterna i denna skrift varierar något från år till år.

Ytterligare en sak som framgår av beläggningsstudien är att kombinationen av parkeringsavgifter i parkeringsanläggningar på kvartersmark och avgiftsfri parkering på direkt anslutande gatumark, ledde till mycket låg beläggning i anläggningarna och överbeläggning på gatorna runtom vid tider av hög efterfrågan.



Figur 9 Område för parkeringsförbudszon i centrala Härnösand samt det område som ingick i Swecos beläggningsräkning från 2014.

Parkeringsplanen föreslår också ett antal åtgärder för att styra mot kommunala mål om både minskad biltrafik och tillgänglig parkering för de som alltjämt behöver parkering i centrum. Av dessa har följande bedömts värda att lyfta och pröva huruvida de fortsatt är giltiga mot bakgrund av dagens parkeringssituation:

- ▷ Arbetsplatsparkering och övrig långtidsparkering bör styras bort från centrum och Mellanholmen, till de större ytorna på Kronholmen och in i parkeringsanläggningarna
- ▷ Parkeringsavgifter bör tillämpas och samordnas mellan kommunen och privata aktörer för att få till stånd en sådan styrning
- ▷ Förbättrad skyltning och vägledning till större parkeringsplatser/-anläggningar vid infarter till centrum

- ▷ Då beläggningsstudien genomfördes under julhandeln, då parkeringsefterfrågan för handel och besöksnäring kan antas vara som störst under året, visar den stora lediga kapaciteten under lördagen att en stor del av parkeringsplatserna kan tas bort utan att tillgängligheten till staden minskar. Till exempel räknar man med att 65 bilplatser skulle kunna tas bort runt Nybron (på södra och norra Skeppsbron) utan att beläggingsgraden här skulle överstiga 90 %

5.2. Beläggningsstudie hösten 2024

Ovanstående slutsatser och åtgärder har prövats mot resultaten från en ny beläggningsstudie, genomförd den 17–19 oktober (torsdag-lördag) 2024:

- ▷ På torsdag och fredag räknades antalet parkerade bilar varje timme kl 9-16 och på utvalda platser (tidsreglering max 2 tim) gjordes även nummerskrivning för att studera hur länge enskilda bilar stod parkerade
- ▷ På lördag räknades antalet parkerade bilar vid tre tillfällen med start kl 10:00, 11:45 och 13:00

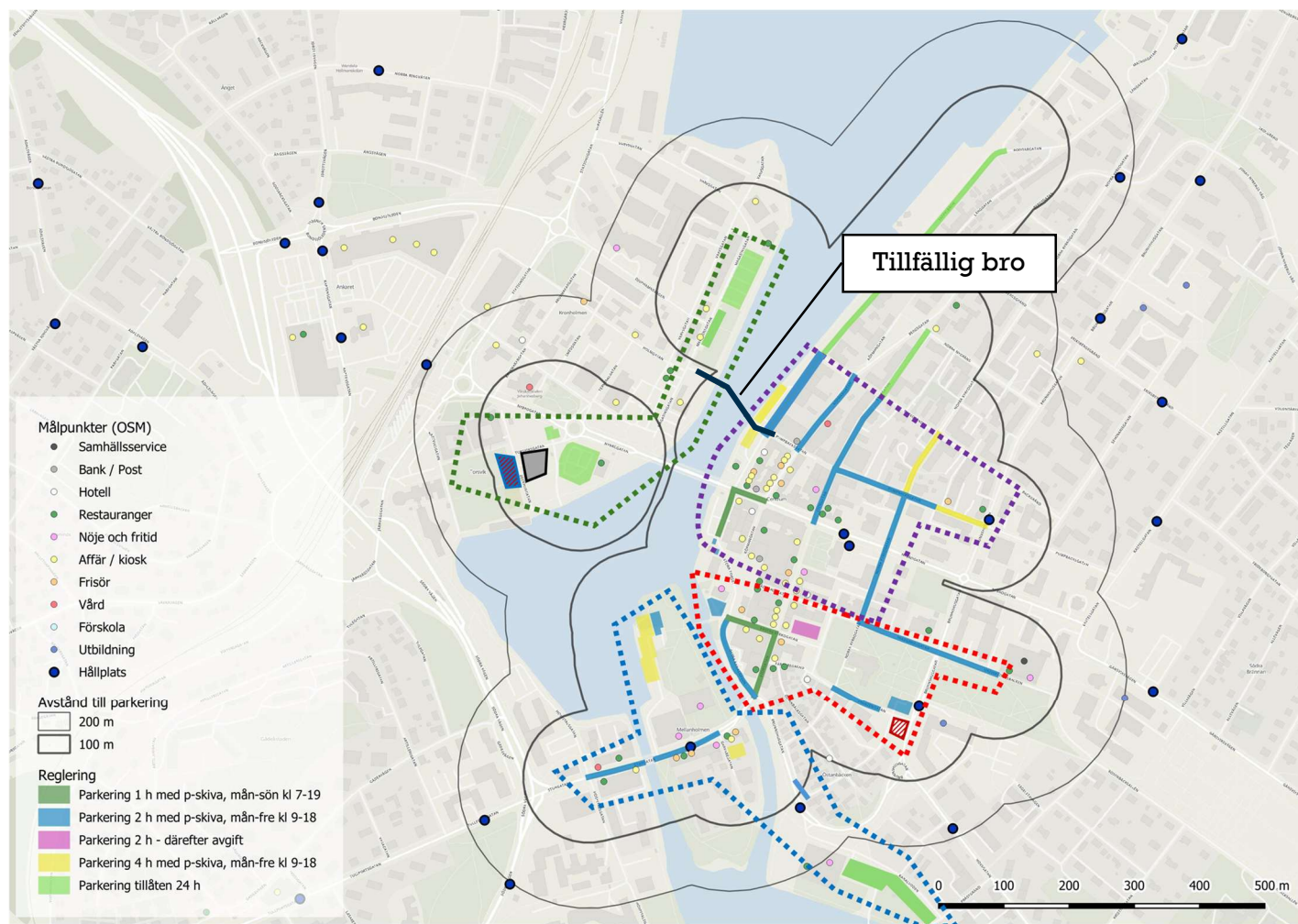
Parkeringarna har grupperats och räknats i fyra olika grupper, se Figur 10.

Förändrade förutsättningar på grund av Nybrons ombyggnad

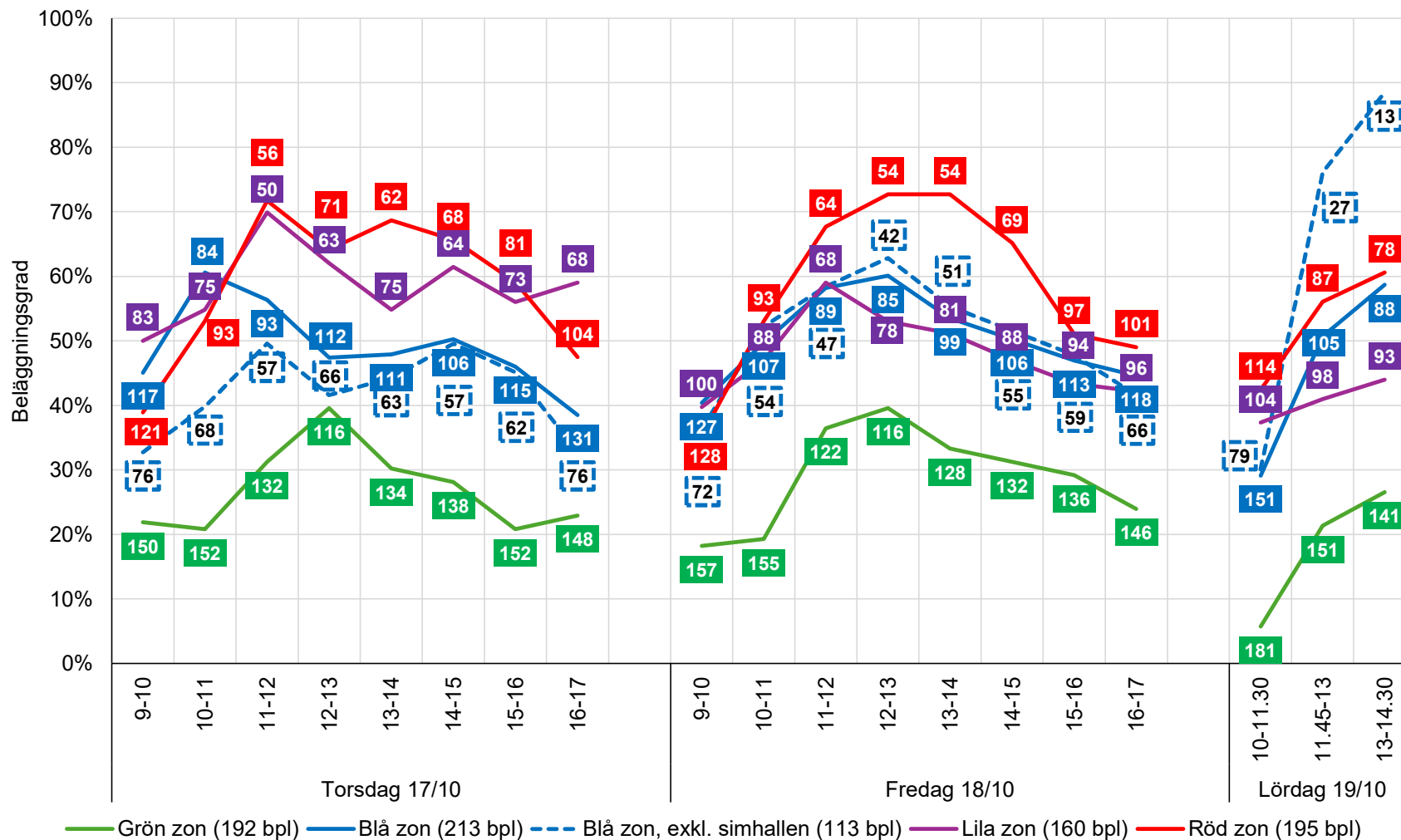
Nybrons ombyggnad inleddes under hösten 2024 och pågår till 2026, vilket innebär att en tillfällig bro förbinder Härnön med Kronholmen samt att ett flertal parkeringsplatser tagits bort längs Skeppsbron i samband med att området runt Nybrons brofäste blivit ett arbetsområde. Totalt rör det sig om drygt 60 bilplatser som tagits i anspråk i samband med brobygget, inklusive den tillfälliga broförbindelsen.

Det antal platser som räknats 2024 uppgår till 669 bpl, att jämföra med totalt 756 bpl som inventerades inom samma område 2014. Skillnaden består bland annat i att ovan nämnda platser längs Skeppsbron försvunnit, samt att Prismagaraget (36 bpl) söder om Nybron har stängts. Båda dessa ligger i den mest centrala zonen (markerad i lila i Figur 10) och totalt är det knappt 100 platser färre i denna zon 2024 jämfört med 2014. Antalet platser har också minskat med 15 platser i blå och röd zon tillsammans (undantaget parkeringen vid simhallen/Hernö Gin Hotell, som inte räknades 2014). Samtidigt har det tillkommit 26 platser i grön zon.²⁸

²⁸ I samtliga zoner har dock antalet platser minskat längs vissa gator och på vissa ytor, medan det istället tillkommit platser på andra håll. Siffrorna som redovisas i texten är nettoförändringen.



Figur 10 Studerade parkeringsytor, grupperade på en grön zon, en lila zon, en röd zon och en blå zon. OBS! Endast parkeringar som ingår i någon av de färgade zonerna har studerats.



Figur 11 Beläggingsgrad per zon för olika tidpunkter 17-19 oktober 2024. Siffror i diagrammet anger antal lediga bilplatser.

Beläggingsgrad och ledig kapacitet vid olika tider

Högst sammantagen beläggingsgrad (57 %) uppnås runt lunch på torsdagen (kl 11-12) och på fredagen (kl 12-13), liksom i den förra beläggingsräkningen från 2014. Då infaller även den högsta beläggingsgraden i den röda (torsdag och fredag lunch) och lila zonen (torsdag lunch), se Figur 11 och Bilaga I. Det finns dock gott om ledig kapacitet i eller nära centrum även vid dessa tider. Totalt sett finns drygt 330 lediga bilplatser när beläggingsgraden är som högst.

Den stora parkeringen vid simhallen/Hernö Gin Hotell har dock relativt stor påverkan på totalen. Den ligger en bit ifrån centrum och har dessutom ett något annorlunda användningsmönster än övriga bilplatser i centrum. Om denna parkering exkluderas är beläggningstopparna på resterande bilplatser desamma både i tid och storlek. Den lediga kapaciteten ligger då istället på omkring 290 bilplatser, varav ca 115–130 platser (40–45 %) på Kronholmen, den gröna zonen.

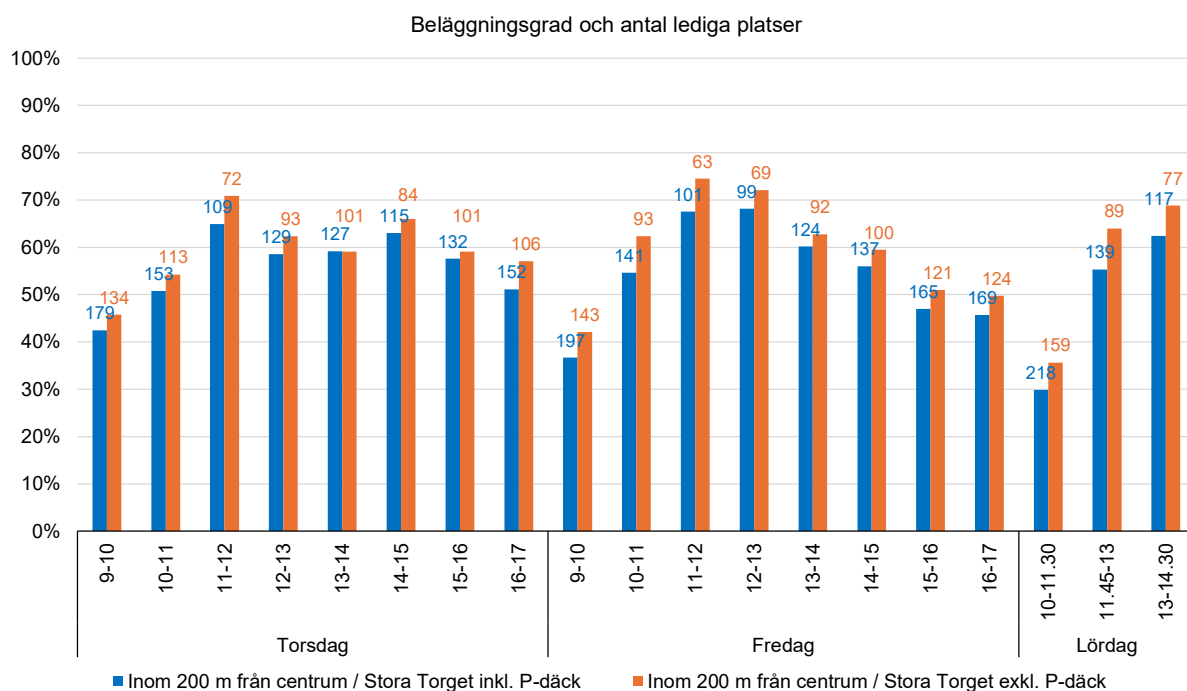
För att tillgodose handelns och besökarnas önskemål om tillgänglighet med bil till centrum är det emellertid inte självklart att Kronholmen är att se som en tillräckligt nära och därmed tillgänglig parkeringsresurs, i synnerhet inte innan den nya Nybron står färdig. Det bedöms istället vara mer relevant att fokusera på de bilplatser som ligger inom 200 m från centrum (här definierat som Stora Torget med anslutande gator med ett större utbud av målpunkter, se Figur 13).

Ännu en sak som är värd att notera är att det parkeringsdäck som ligger ”bakom” Hemköp, i hörnet Nygatan/Västra kyrkogatan (38 lediga platser i Figur 13) aldrig nyttjas till mer än 60 %, vilket innebär att där alltid finns minst 30 lediga platser. Detta beror troligen till stor del på att anläggningen är gammal och på gränsen till underdimensionerad för nyare och större bilar. Frihöjden i nedre plan är 1,8 m och ramperna är smala och har snäva svängradier när de ansluter till det övre planet, vilket sannolikt gör att många undviker denna parkering, i synnerhet det övre planet.

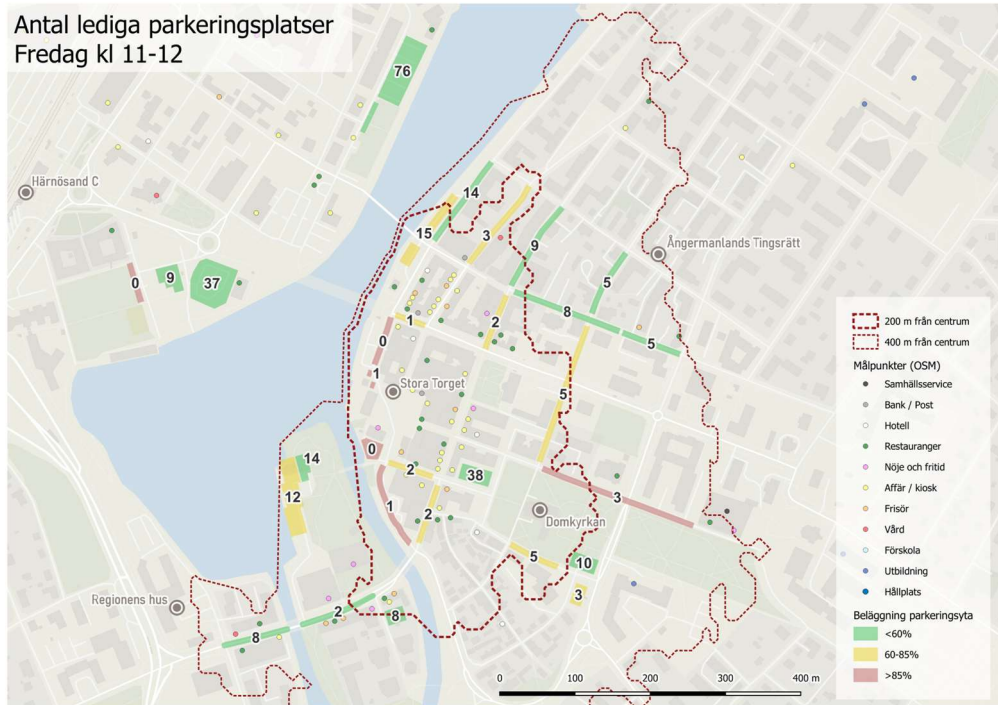
Om man bara fokuserar på de mest centrala platserna ligger beläggingsgraden som mest på 70–75 % (fredag kl 11-12) och det finns då 60–100 lediga bilplatser, beroende på om parkeringsdäcket bakom Hemköp inkluderas eller ej, se Figur 12. En stor del av den lediga kapaciteten finns under vardagar på norra Mellanholmen. Intressant nog är både antalet lediga platser och andelen av den samlade lediga kapaciteten på norra Mellanholmen var betydligt lägre under lördag lunch och tidig eftermiddag, det vill säga när handelns och besöksnäringens parkeringsefterfrågan bör vara som störst. Under lördagen finns också mer ledig kapacitet på gator i centrum, exempelvis Skeppsbron, Köpmangatan och Brunnshusgatan än vad som uppmättes på fredagen (jmf Figur 13 och Figur 14). Ett sätt att förstå detta är att många besökare nyttjar parkeringen på norra Mellanholmen – kanske för

att de här kan stå längre än på många av gatorna i centrum – medan mer centralt belägen parkering till stor del nyttjas av verksamma, trots att denna är reglerad till max 2 tim.

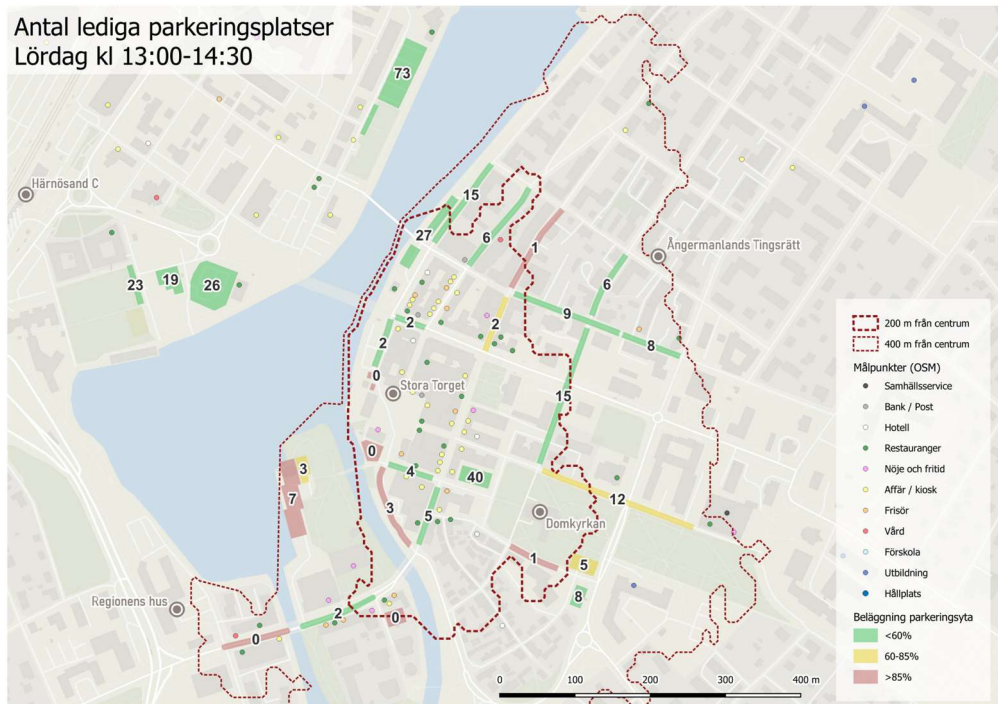
En slutsats om parkeringssituationen är därför att det finns ledig kapacitet, både inom 200 m från de mest centrala delarna men framför allt i parkeringsdäcket och på de större parkeringsytorna på Kronholmen. Att öka användningen av dessa parkeringar bör prioriteras framför att tillskapa ny parkering.



Figur 12 Beläggingsgrad och lediga bilplatser inom 200 m från centrum / Stora Torget inkl. respektive exkl. parkeringsdäcket. OBS! Platserna på norra Mellanholmen är här inkluderade inom 200 m från centrum.



Figur 13 Beläggningsgrad (färg) och antal lediga bilplatser (svarta siffror) fredag 18/10 kl 11-12. Streckade linjer anger ca 200 m respektive 400 m gångavstånd till centrum / Stora Torget. OBS! Även parkeringsytorna på norra Mellanholmen bör inkluderas inom 200 m.



Figur 14 Beläggningsgrad (färg) och antal lediga bilplatser (svarta siffror) lördag 19/10 kl 13-14:30. Streckade linjer anger ca 200 m respektive 400 m gångavstånd till centrum / Stora Torget. OBS! Även parkeringsytorna på norra Mellanholmen bör inkluderas inom 200 m.

Olika typer av parkeringar avseende nyttjandemönster

Ytterligare insikt om hur olika parkeringar används får man om man studerar när efterfrågetopparna infaller för respektive parkering och hur höga de är. Då kan parkeringsytorna och gatorna kategoriseras enligt följande (se Bilaga I):

- ▷ **Underutnyttjade parkeringar** (huvudsakligen <60 % beläggning): Parkeringarna på Kronholmen, förutom en som används av verksamma, samt gatumarksparkeringen längs Skeppsbron norr om Pumpbacksgatan och P-däcket bakom Hemköp
- ▷ **Parkeringar med hög (>85 %) eller relativt hög (60–85 %) beläggning under kontorstid:** Fisketorget, Östra Kanalgatan, V Kyrkogatan, Trädgårdsgatan, Franzéngatan, P-tytor i korsningen Franzéngatan-Brunnshusgatan, Simhallen/Hotellet, parkering på kvartersmark längs Skeppsbron, Köpmangatan, Storgatan, Pumpbacksgatan, N Kyrkogatan
- ▷ **Parkeringar med hög (>85 %) eller relativt hög (60–85 %) beläggning under helg,** men inte under kontorstid: Parkeringsytor på norra Mellanholmen, P-yta vid Garvaregatan på Mellanholmen, Storgatan väster om Mellanholmen

Detta mönster ger en indikation på hur olika parkeringar nyttjas idag och vilken betydelse de har för olika användargrupper – vardagsparkörer ("anställda") respektive helgparkörer ("korttidsbesökare/kunder").

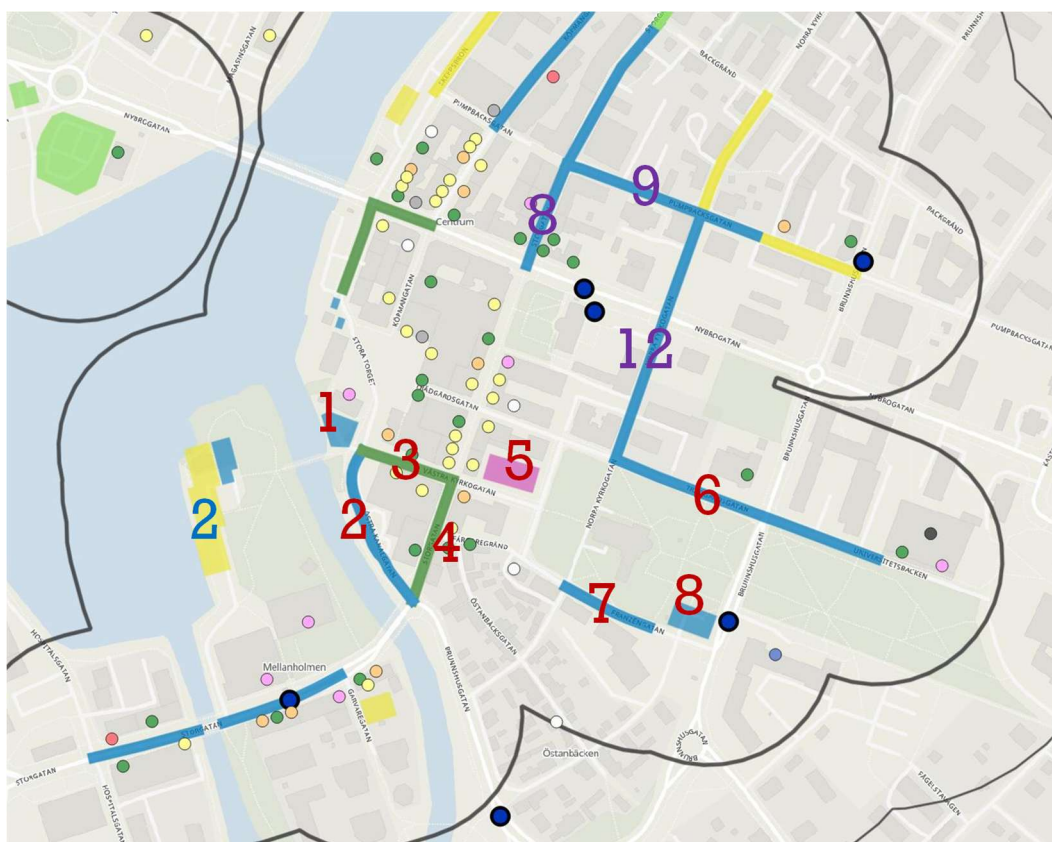
Jämförelse mellan 2014 och 2024

Om man jämför parkeringssituationen på de mest centralt belägna parkeringsplatserna, såsom de definierats ovan (inom 200 m), för 2014 och 2024, får man följande resultat:

- ▷ Det totala antalet platser har minskat, från 349/425 bpl 2014 (exkl./inkl. P-däcket bakom Hemköp) till 247/311 bpl 2024. Detta främst på grund av pågående ombyggnad av Nybron (se ovan)
- ▷ Den största efterfrågan på parkering infaller runt fredag lunch i båda fallen. Antalet parkerade bilar vid denna tid var betydligt lägre 2024 jämfört med 2014: 311/349 bilar mot 178/212, vilket också innebär en lägre beläggningsgrad med 82/89 % 2014 mot omkring 68/74 % 2024
- ▷ Lördagens parkeringsefterfrågan uppgick till 236/257 bilar, med en beläggningsgrad på 60/68 %, år 2014, mot 170/194 bilar och en beläggningsgrad på 61/69 %, år 2024
- ▷ En trolig förklaring till det större antalet bilar 2014 är att den beläggningsräkningen genomfördes nära inpå jul
- ▷ Det innebär också att parkeringsutbudet, som det såg ut vid beläggningsräkningen 2024, är mer än tillräckligt för att tillgodose de vanliga efterfrågetopparna under året, men att det ligger på gränsen för att klara de högre och mer sällsynt förekommande topparna, exempelvis runt jul. Detta gäller under förutsättning att ledig parkeringskapacitet på Kronholmen inte nyttjas i större utsträckning än idag

Omsättning på platser

Studier av omsättningen på parkering reglerad med max 1 tim eller max 2 tim visar att det sannolikt finns vissa brister i regelefterlevnaden, då en del bilar står parkerade längre än 1 respektive 2 timmar på dessa parkeringar. Detta gäller framför allt på Trädgårdsgatan, parkeringsytan i korsningen Brunnhusgatan-Franzéngatan samt Nygatan (röd 6, röd 8 och lila 12 i Figur 15).

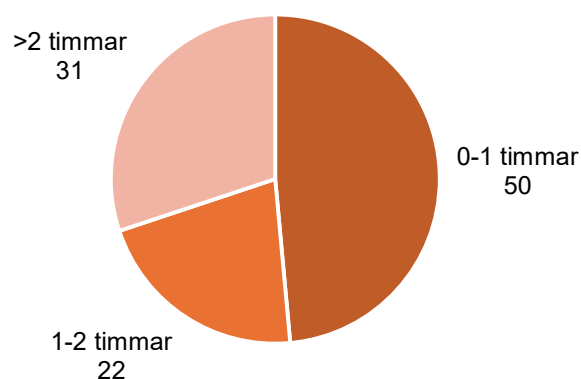


Figur 15 Parkeringar där nummerskrivning genomförts och omsättning på parkering studerats under torsdag och fredag.

På dessa platser utgör andelen bilar som står parkerade längre än de tillåtna 2 timmarna 30–35 % under torsdagen, se exempel i Figur 16 och Figur 17. Diagrammen visar att 30 % av parkeringarna utgörs av bilar som noterats vid tre olika, på varandra följande, räkningstillfällen, vilket pekar på bristfällig regelefterlevnad.²⁹ Det går också att se de längre parkeringstillfällena sammanfaller med normal kontorstid och minskar kraftigt i antal efter klockan 15–16.

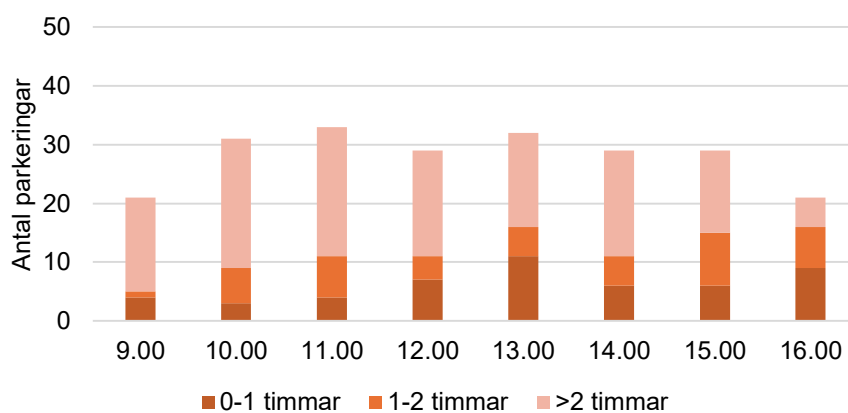
²⁹ Det går inte att säga att det rör sig om rena regelbrott eftersom bilarna kan ha flyttats mellan räkningstillfällena, men det är ändå en indikation om att många parkerar längre tid än vad som är avsett och önskat för att säkerställa en viss omsättning och tillgänglighet på platser.

Trädgårdsgatan torsdag 17/10 (parkeringar av olika längd)



Figur 16 Parkeringar av olika längd på Trädgårdsgatan (max 2 tim), fördelning totalt över dagen (9-16).

Trädgårdsgatan torsdag 17/10 (pågående parkeringar av olika längd)

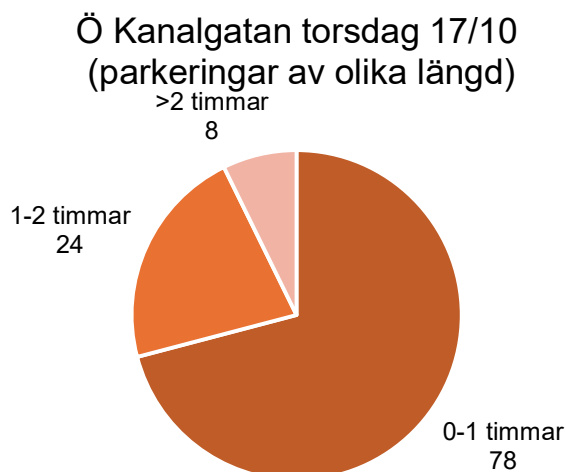


Figur 17 Parkeringar av olika längd på Trädgårdsgatan (max 2 tim), fördelningen av pågående parkeringar vid olika klockslag.

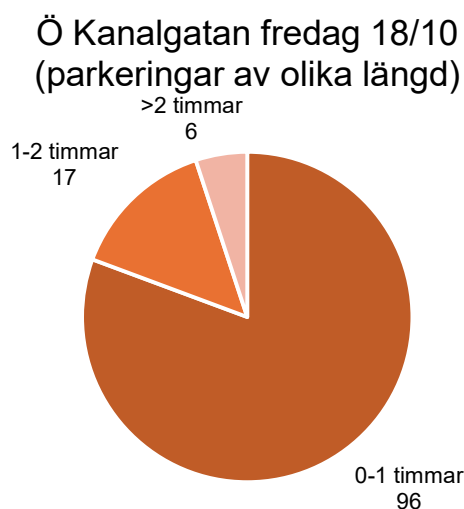
Intressant är att mönstret är olika för torsdag och fredag, med betydligt färre långtidsparkörer på fredagen. Detta mönster syns, utöver på de tre ovan nämnda platserna, även på norra Mellanholmen och i P-däcket bakom Hemköp (blå 2 och röd 5 i Figur 15). Det är oklart vad detta beror på, men en möjlighet är att fler som har möjligheten väljer att arbeta hemifrån under fredagar. Den större andelen långtidsparkörer under torsdagen sammanfaller också med en högre beläggingsgrad för dessa ytor på torsdag än på fredag.

Så ser det inte ut för parkeringarna på Fisketorget, längs Östra Kanalgratan, Västra Kyrkogatan och Storgatan (röd 1–4 i Figur 15). Där är beläggingsgraden generellt högre på fredagen än på lördagen och omsättningstakten också högre, se Figur 18 och Figur 19.

Belägningsgraden på dessa ytor är också högre under sen eftermiddag, vilket pekar på att de i större utsträckning används för centrumbesökare snarare än verksamma.



Figur 18 Parkeringar av olika längd på Östra Kanalgatan, torsdag, fördelning över dagen totalt (9–16).



Figur 19 Parkeringar av olika längd på Östra Kanalgatan, fredag, fördelning över dagen totalt (9–16).

5.3. Sammanfattning av parkeringssituationen

Belägningsstudien pekar på att det generellt finns ledig kapacitet för besökare i centrala Härnösand, även om det på vissa ytor och längs vissa gator tidvis är hög eller mycket hög beläggning. Vid dessa tider finns det dock ledig parkering i närheten.

2024 års belägningsstudie genomfördes i mitten av oktober, vilket får anses vara en medelmånad för parkeringsefterfrågan. En jämförelse med 2014 års belägningsstudie visar

också att antalet parkerade bilar i centrala Härnösand (inom 200 m från Stora Torget) var betydligt lägre, både under den högsta uppmätta beläggningen vid vardag lunch med omkring 200 bilars differens, och under lördag eftermiddag, med omkring 100 bilars differens. Dessa skillnader bedöms spegla skillnaden mellan parkeringsefterfrågan under mitten av oktober och knappt två veckor före jul.

Ytterligare en skillnad mellan de båda beläggningsräkningarna är den pågående ombyggnaden av Nybron 2024, vilket är den huvudsakliga faktorn bakom att det för tillfället finns 102–114 bilplatser färre inom 200 m från Stora Torget än för 10 år sedan. Detta bedöms vara i samma storleksordning som den permanenta påverkan på parkeringsutbudet (om det genomförs) som planprogrammet för Skeppsbron skulle innebära.

En viktig observation är att antalet parkerade bilar inom 200 m från Stora Torget i samband med julhandelns högre parkeringsefterfrågan 2014 under lördagen skulle kunna hanteras med det antal platser som fanns tillgängliga i samma område 2024.

Däremot skulle parkeringen inte räcka till för att hantera efterfrågetoppen under vardagar i juletid, om 2014 års siffror antas stämma någorlunda väl idag. Att denna topp infaller under vardagar, runt lunch, talar dock för att den till stor del styrs av långtidsparkörer i centrum och inte av korttidsbesökare. Analysen av omsättningen på vissa parkeringsplatser pekar på detta och de parkeringar med lägre omsättning stämmer också väl överens med de parkeringar som har sina efterfrågetoppar under kontorstid snarare än under helg, det vill säga när man kan anta att efterfrågan från korttidsbesökare och kunder till handeln är mindre. Om dessa långtidsparkörer kan fås att istället parkera på Kronholmen eller andra mindre centrala parkeringar bör även denna efterfrågetopp kunna hanteras med den kapacitet som fanns tillgänglig under 2024 års beläggningsräkning. Dessutom finns det gott om ledig parkering utanför denna efterfrågetopp, vilket gör att man bör ifrågasätta huruvida det är lämpligt att dimensionera parkeringsutbudet efter den.

Ett sätt att uttrycka det är att Härnösands stadskärna idag har fler parkeringsplatser än vad som är nödvändigt i förhållande till sin attraktivitet och sin förmåga att locka besökare under de allra flesta dagar på året. Bara under ett fåtal dagar och tider under året är antalet parkörer så stort och parkeringsefterfrågan så hög att man kan börja tala om en reell brist på parkering, inom gångavstånd från centrum. Och då förutsätter det samtidigt att parkeringsplatserna på Kronholmen och i parkeringsdäcket bakom Hemköp inte nyttjas i någon större utsträckning.

6. Slutsatser

Denna utredning syftar till att redogöra för parkeringssituationen i centrala Härnösand, både hur den faktiskt ser ut och upplevs av handlare och besökare, samt hur den fungerar i ett större perspektiv där parkeringsutbudet relateras till alternativ användning för skapandet av attraktiva stadsrum och hur den bidrar till kommunens mål om ökat hållbart resande. Därutöver finns ett antal specifika frågeställningar rörande tillgängligheten till parkering och hur den kan förbättras (se avsnitt 1.2). Kopplat till detta ges förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet och hur parkering kan omvandlas i attraktiva lägen (se nästa kapitel).

Till att börja med konstateras, mot bakgrund av beläggningssiffrorna, att den faktiska parkeringssituationen inte präglas av någon brist på parkeringsplatser. Detta gäller om vi tittar på samtliga parkeringsplatser som inventerats liksom om endast de mest centralt belägna platserna inkluderas. Även när parkeringsdäcket bakom Hemköp exkluderas, på grund av att det troligen uppfattas som otillgängligt av vissa och därför underutnyttjas, så finns ledig parkering i centrala Härnösand.

Detta faktum består även om man försöker rymma julhandelns parkeringsefterfrågan (uppmätt under lördag eftermiddag den 12 december 2014) inom dagens parkeringsutbud, trots att det är begränsat av tillfälliga avstängningar för Nybrons ombyggnation. Att efterfrågetoppen, både 2014 och 2024, infaller under torsdag-fredag lunch tyder på att det i hög grad är anställdas parkeringsefterfrågan som är dimensionerande. Både analysen av omsättning på parkering längs vissa gator och mönstret avseende när efterfrågetoppar infaller för olika parkeringar stödjer den hypotesen. Det innebär också att det bör gå att hantera denna höga parkeringsefterfrågan genom att styra långtidsparkering till andra platser än de gator och ytor i centrala Härnösand som primärt är avsedda, och reglerade för, korttidsbesökare (1–2 tim).

Om fler långtidsparkörer skulle parkera utanför den mest centrala delen av staden, förslagsvis på Kronholmen där det i regel finns gott om ledig parkering (max 24 tim) eller på privat kvartersmark, bedöms det till exempel finnas utrymme att utveckla Skeppsbron i enlighet med framtaget planprogram, utan att för den skull minska tillgängligheten för besökare till centrum med bil.

Samtidigt rapporteras en upplevd brist på parkeringsplatser i centrum, vilket framkommer både i den uppdragsbeskrivning som ligger till grund för denna utredning och i den handelsutredning som utförts inom ramen för denna parkeringsutredning. Denna upplevelse skulle kunna avfärdas som ogrundad, utifrån resultaten av beläggingsstudien, men mer intressant är att fråga sig vad den beror på. En möjlig förklaring till detta är att parkeringsutbudet är utspritt på många olika platser i centrala Härnösand. Ju fler olika platser som parkeringsutbudet är utspritt på, desto svårare blir det för bilisterna att hitta dem och desto större blir också risken att varje enskild yta någon gång blir fullbelagd. Därmed ökar

också risken för att bilisterna möts av en fullbelagd parkering där de först letar. Även om de till slut hittar till den lediga kapacitet som (enligt beläggningsräkningen) finns, så kan det ändå ge intrycket av att det är ont om ledig parkering i centrum.

Diskrepansen mellan beläggningsstudiens resultat och den upplevda bristen på parkering kan därför tolkas som att parkeringsutbudet är för utspritt i relation till hur lätt det är för besökare att hitta till det och hur väl rådande reglering bidrar till att skapa ledig kapacitet där och när den efterfrågas. Lämpliga åtgärder för att komma tillrätta med detta är att förtydliga skyltningen och övrig information till bilister om var någonstans parkeringen finns, liksom en översyn av regleringen och dess efterlevnad för att öka omsättningen.

Om man lyfter blicken en nivå framgår att det finns större, strukturella utmaningar för Härnösand, i form av en stagnerande och åldrande befolkning och handlarkår, vilket hotar stadskärnans attraktivitet från två håll. Köpkraften minskar med en åldrande och på sikt minskande befolkning och om det inte fylls på med nya, unga handlare blir det färre och färre butiker i lokalerna.

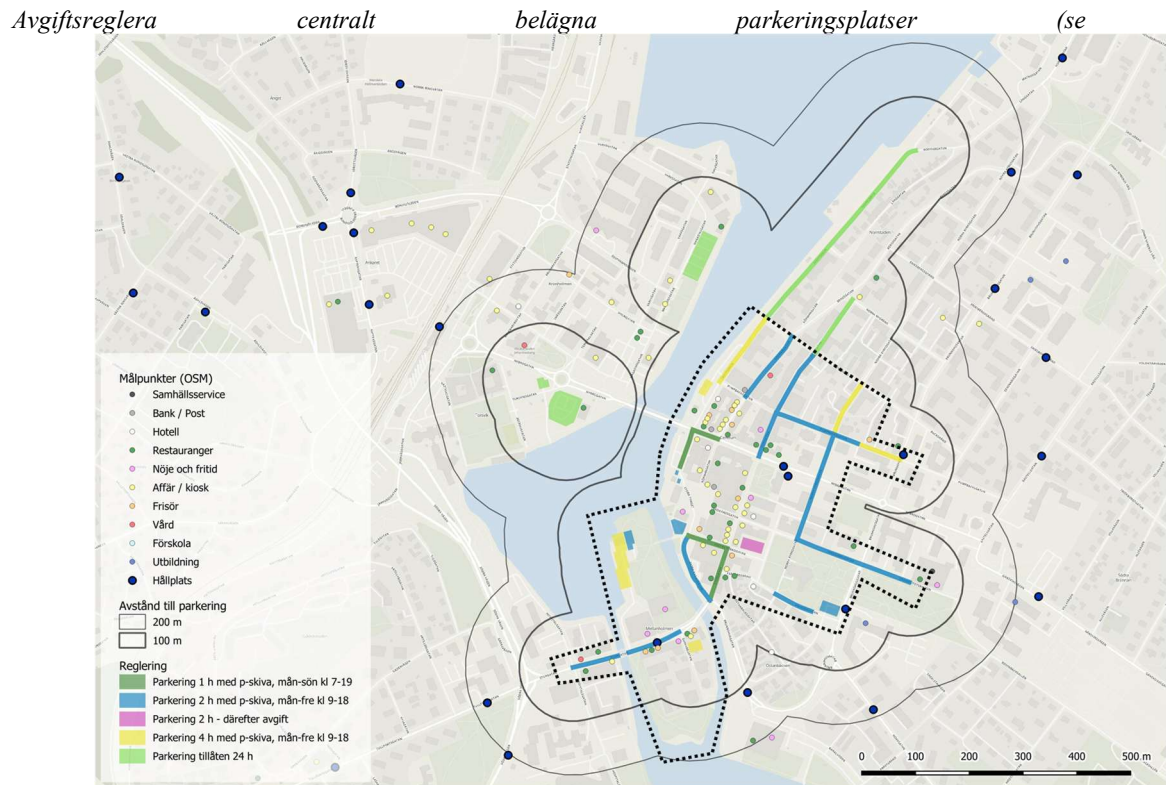
Till detta ska läggas att butiksutbudet redan idag är relativt litet, vilket speglas i den låga andelen anställda personer i så kallade "gatuplansverksamheter". Dessutom ökar utpendlingen ur kommunen samtidigt som antalet arbetsplatser minskat, sett i ett 30-årsperspektiv. Fler av de yrkesverksamma kommuninvånarna tillbringar alltså arbetsdagarna och en del av sin köpkraft någon annanstans än i Härnösands kommun, samtidigt som kommunen lockar färre (eller åtminstone inte lockar fler) verksamma från andra kommuner. Troligen ser det dock något ljusare ut för Härnösands tätort än för kommunen som helhet på denna front.

En rimlig slutsats att dra utifrån detta är att centrala Härnösand har en mindre dragningskraft på både besökare och potentiella boende och anställda, delvis till följd av ett begränsat butiksutbud, i relation till andra, jämförbara stadskärnor. Parkering bedöms inte vara en begränsande faktor för staden och stadskärnan, även om situationen kan förbättras. Vad som mer troligt behövs är istället ett ökat utbud av målpunkter, mötesplatser och troligen butiker som gör det intressant för fler att spendera tid och pengar i stadskärnan. Om det lyckas så kommer det dock att innebära fler människor och fler bilar i staden, även om man lyckas befolka den med fler boende och andra som angör stadskärnan på annat sätt än med bil. Som en följd av detta är det av vikt att följa upp parkeringssituationen och säkerställa att tillgängligheten bibehålls på en god nivå.

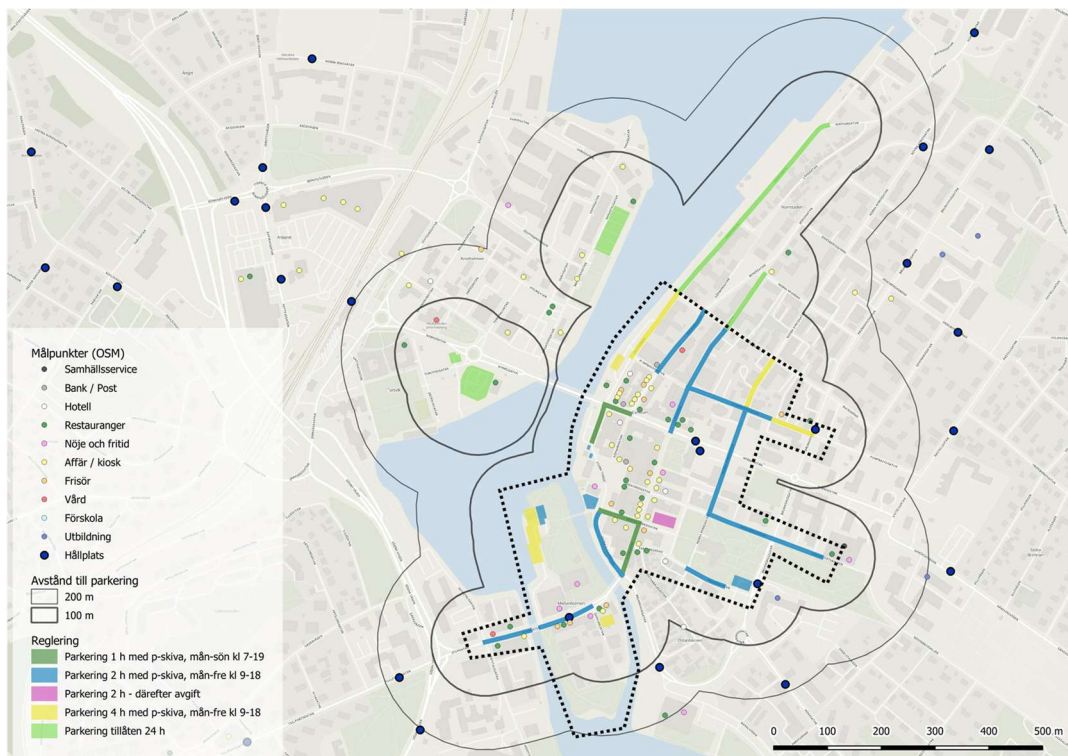
7. Rekommendationer

För att öka tillgängligheten till stadskärnan, i synnerhet den upplevda tillgängligheten, bör ett antal åtgärder övervägas för att förtydliga parkeringsutbudet och den lediga kapaciteten:

- ▷ Se över och förbättra den fysiska, statiska skyltningen och vägvisningen till större, strategiska parkeringsplatser vid viktiga infarter till staden, till exempel:
 - Parkering på Mellanholmen bör skyltas så att den tydligare syns vid infart västerifrån (Storgatan) och benämnas ”P Centrum” (eller liknande)
 - Parkering på Kronholmen, framför allt utanför McDonalds vid Nybrons brofäste, framstår idag som enbart restaurangens parkering, men bör skyltas som allmän parkering för centrum för att avlasta parkeringar på Härnön. Troligen är det dock svårt att locka åtminstone korttidsbesökare att välja denna parkering innan den nya bron är på plats och så länge Skeppsbron utgör mer av en baksida av stadskärnan än en trivsamt del att röra sig igenom och vistas i till fots
- ▷ Digital parkeringsledning kan övervägas, men det är troligen svårt att hitta en kostnadseffektiv lösning för det utspridda parkeringsutbud som finns i stadskärnan och resurser för ett sådant arbete kan nog göra mer nytta genom fokus på andra här beskrivna åtgärder.
- ▷ Kommunicera parkeringsutbudet i staden även på andra sätt, exempelvis genom information i tidningar och på sociala medier.
- ▷ Överväg att ta bort små samlingar av parkeringar centralt om de bedöms leda till söktrafik – att bilister först kör hela vägen fram till dessa platser för att konstatera att de är fullbelagda och sedan antingen köra till en annan parkering eller cirkulera runt kvarteret tills det finns en ledig plats:
 - Främst avses här platserna närmast Stora Torget på Skeppsbron söder om Nybron samt på Nybrogatan, på Västra Kyrkogatan och på Storgatan mellan Ö Kanalgatan och V Kyrkogatan. Ett eventuellt borttagande av dessa platser bedöms kunna klaras med hänvisning till befintliga parkeringar på annan plats i närheten.
- ▷ Överväg att ändra regleringen i stadskärnan för att öka omsättningen och tillgängligheten för korttidsbesökare, alternativt öka/prioritera övervakningen så att gällande tidsreglering efterlevs i högre grad:



- Figur 20) främst under kontorstid (vardagar 9–18) och på lördagar (9–15), för att styra långtidsparkering till andra, mindre centrala platser och på så sätt frigöra kapacitet för korttidsbesök.
- Utanför centrum och utanför dessa tider bör parkering fortsatt vara avgiftsfri
- Beläggningen bör löpande följas upp för att studera effekten av en förändrad parkeringsreglering och vid behov kunna justera regleringen.



Figur 20 Föreslagen zon för eventuell P-avgift (inom streckad linje).

För att öka stadskärnans attraktivitet bör åtgärder vidtas för att skapa fler målpunkter och fler människor centralt:

- ▷ En utveckling av Skeppsbron bör vara en lämplig åtgärd (eller serie åtgärder) för att både öka antalet målpunkter och mötesplatser samtidigt som det tydligare binder ihop stadskärnan med vattnet och Kronholmen
- ▷ I planprogrammet för Skeppsbron föreslås även förtätning med nya bostäder på befintliga lucktomter som idag används för parkering, vilket kan ge ett nödvändigt tillskott till det lokala kundunderlaget i staden
- ▷ Åtgärder bör även vidtas för att binda ihop det nya hotellet vid simhallen med stadskärnan och skapa ett attraktivt stråk som inbjuder till rörelse till fots mellan dessa. En början är den föreslagna upprustningen av Östra Kanalgatan, men stråket behöver fortsätta vidare söderut längs Brunnsbusgatan

Ett möjligt nästa steg är den, i Översiktsplanen, föreslagna utvecklingen och förtätningen av Kronholmen/Torsvik för att länka samman stadskärnan med centralstationen genom ny bebyggelse med mötesplatser och parker:

- ▷ Här ges också en möjlighet att utveckla nya effektiva parkeringsanläggningar som kan integreras i stadsbebyggelsen och samnyttjas mellan boende, verksamma och besökare

I takt med att staden förtätas och utvecklas kommer det att bli nödvändigt att se över hur även parkeringsutbudet kan utvecklas. Om detta ska kunna ske på ett sätt som bidrar till en ökad stadsmässighet och attraktiva gaturum och miljöer där människor vill vistas och lämna ifrån sig bilen en bit ifrån sina målpunkter för att istället röra sig vidare till fots genom staden, är det nödvändigt att parkering tillskapas i form av yteffektiva parkeringsanläggningar som smälter in och inte utgör barriärer i staden:

- ▷ Sådana anläggningar är dock betydligt mer kostsamma än markparkering och kommer att kräva en kombination av finansiering genom avgifter (vilket kräver en allmänt höjd betalningsvilja för parkering) och genom antingen gemensamhetsanläggningar eller parkeringsköp i samband med planläggning och bygglovshantering för ny bebyggelse. Kommunen kommer därför att behöva ta fram en strategi för att hantera dessa frågor i planprocessen

Slutligen bör kommunen utveckla sitt samarbete och dialog med både medborgare och fastighetsaktörer och handlare i staden för att få ökad insikt i vad som efterfrågas i staden och hur den kan berikas med fler evenemang och trygga, trivsamma, väl omhändertagna platser. Ett väldigt konkret exempel på behovet av sådan samverkan rör det befintliga parkeringsdäcket bakom Hemköp, som idag är underutnyttjat och en förlustaffär för fastighetsägaren, trots att man har viss avgiftsfinansiering:

- ▷ Det är därför en rekommendation att ta fram en plan för hur denna parkering kan ersättas med en nyare anläggning som både kan hysa fler bilar, är attraktiv för fler att använda och som har en sundare ekonomi än nuvarande lösning. Att öka betalningsviljan för parkering i stadskärnan är ett steg på vägen, men det kommer inte att räcka för att få till en tillräcklig finansiering av en ny anläggning.

Huvudfokus för dessa rekommendationer är att öka stadskärnans attraktivitet för i första hand besökare, oavsett färdmedel, men en mer attraktiv stadskärna är också en plats där fler vill röra sig till fots och med cykel. En del i att öka attraktiviteten är att se till att parkering i staden inte utgör barriärer eller otrygga eller otrivsamma miljöer där människor undviker att uppehålla sig eller förflytta sig till fots och med cykel, varför många av rekommendationerna ovan också bidrar till ett ökat hållbart resande i staden.

8. Referenser

André, M. & Hall, R. 2018. *Cityhandelns konkurrens från externhandel och e-handel. Vilka är framgångsfaktorerna och hoten för en fungerande cityhandel?* Examensarbete i Fastighetsvetenskap vid Institutionen för teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.

Anselmsson, J. 2021. *Ut ur pandemin – rakt in i den digitala transformationen. Ska stadskärnans överlevnad bli en valfråga 2022?* Tillgänglig på: https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/110442625/Working_report_series_2021_4_21_1201.pdf [2024-07-17]

Arancibia, D., Farber, S., Savan, B., Verlinden, Y., Smith Lea, N., Allen, J. & Vernich, L. 2019. 'Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes.' *Journal of the American Planning Association, Taylor & Francis Journals, vol. 85(4), 463-481.*

Bergman, B. 2003. *Handelsplats. Shopping. Stadsliv. En historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering.* Brutus Östlings bokförlag Symposion.

Chan, M., Gapski, G., Hurley, K., Ibarra, E., Pin, L., Shupac, A., & Szabo, E. 2016. *Bike Lanes, On-Street Parking and Business. A Study of Queen Street West in Toronto's Parkdale Neighbourhood.* Toronto, Ontario.

Fastighetsägarna & WSP. U.å. *Cityklimatet 2018.*

Fredriksson, C., Anselmsson, J., Fuentes, C., Källström, L., Thufvesson, O., Umut Aslan, D. *Retail Destination. Centrum för handelsforskning vid Lunds universitet. Handelsrådet. Forskningsrapport 2019:5*

Hymel, K. 2014. 'Do parking fees affect retail sales? Evidence from Starbucks.' *Economics of Transportation*, 3. 221-233.

Kobus, M., Gutiérrez-i-Puigarnau, E., Rietveld, P., van Ommeren, J. 2013. 'The on-street parking premium and car drivers' choice between street and garage parking.' *Regional Science and Urban Economics Volume 43, Issue 2.* 395-403.

Lundin, P. 2008. *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.* Stockholmia förlag.

Mørk, I. 2016. *On-street parking and shopping street vitality. Comparing customer and shopkeeper perspectives on shopping practices and experiences in Markveien, Oslo.* Master

Thesis in Human Geography. Department of Sociology and Human Geography. University of Oslo.

Reimers, V. 2013. 'Convenience for the car-borne shopper: Are malls and shopping strips driving customers away?' *Transportation Research Part A* 49 (2013) 35–47.

Rädda Storgatan! 1958. Broschyr framtagen för Handelskamrarnas Nämnds räkning.

Sax Kaijser, B. 2020. *Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil?* Fotgängarnas Förening.

Simićević, J., Vukanović, S. & Milosavljević, N. 2013. 'The effect of parking charges and time limit to car usage and parking behaviour.' *Transport Policy* 30. 125–131.

Spacescape & Evidens. 2016. *Värdeskapande stadsutveckling*. Tillgänglig på: https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2017/03/Vardeskapinge-stadsutveckling-Rapport_161206.pdf [2024-07-16]

Svensson, T. & Hedström, R. 2010. *Parkering. Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat 23–2010.

Söderlind, J. 2011. *Handeln bygger staden. Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare. Del I*. Market.

Teller, C. & Reutterer, T. 2008. 'The evolving concept of retail attractiveness: What makes retail agglomerations attractive when customers shop at them?' *Journal of Retailing and Consumer Services* 15 (2008) 127–143.

Thufvesson, O. 2009. *Platsutveckling*.

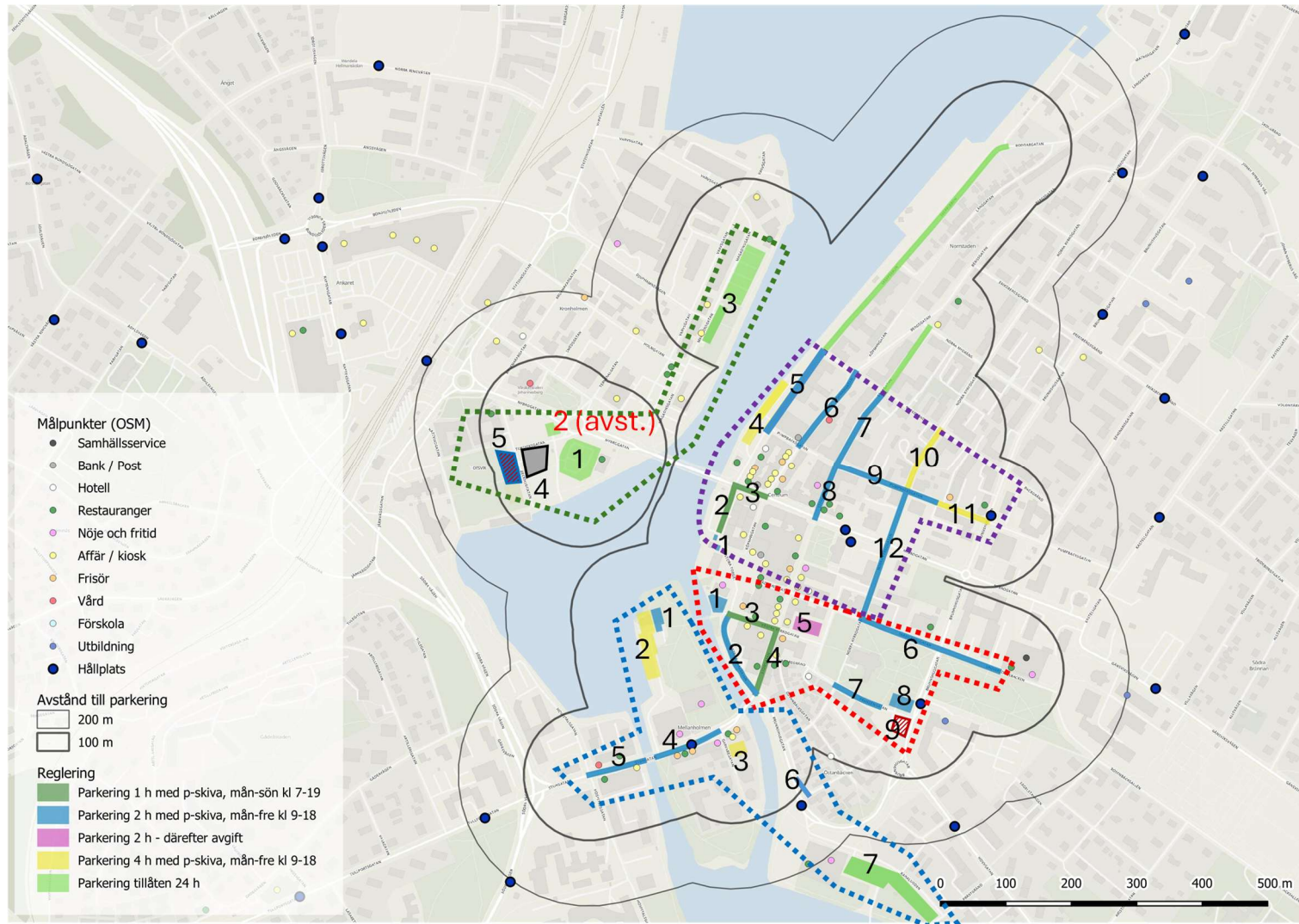
Trivector Rapport 2019:64. *Resvanor i Malmö 2018 - Kartläggning med hjälp av mobilapp*.

Tyler, S., Semper, G., Guest, P. & Fieldhouse, B. 2012. *The relevance of parking in the success of urban centres. A review for London Councils*.

Wärnhjelm, M. 2015. *Hållbara inköpsresor. Stads- och handelsutveckling i samverkan*. Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad. Institutionen för Samhällsplanering och miljö. Avdelningen för Urbana och regionala studier.

Åhrén, U. & Lundin, P. (red.) 2010 [1960]. *Bilstaden. USA visade vägen*. Stockholmia förlag.

Bilaga I: Beläggningsräkning



Karta över alla räknade parkeringszoner och de zoner som de indelats i.

P-yta/gata	Antal bpl	Torsdag 17/10 (antal parkerade bilar)								Fredag 18/10 (antal parkerade bilar)								Lördag 19/10 (antal parkerade bilar)		
		9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	10-11.30	11.45-13	13-14.30
Grön 1	45	11	10	18	21	14	21	12	14	3	5	8	17	17	17	16	18	2	11	19
Grön 3	100	23	21	22	26	25	18	18	22	19	19	24	23	25	19	27	19	5	25	27
Grön 4	22	7	8	9	14	12	11	9	7	10	10	13	13	11	12	8	7	4	3	3
Grön 5	25	1	1	11	15	7	4	1	1	3	3	25	23	11	12	5	2	0	2	2
Blå 1	17	0	1	3	3	2	2	6	3	1	3	3	5	5	5	4	1	0	9	14
Blå 2	58	26	30	32	30	30	33	25	15	30	37	46	44	35	31	26	23	11	50	51
Blå 3	16	4	4	5	7	7	8	10	4	4	9	8	12	11	11	10	8	6	13	16
Blå 4	5	1	0	4	1	3	4	4	4	0	2	3	2	3	4	4	5	3	1	3
Blå 5	13	5	7	11	6	6	7	5	9	4	6	5	7	7	7	7	8	11	10	13
Blå 6	4	1	3	1	0	2	2	1	2	2	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3
Blå 7	100	59	84	64	54	52	51	47	45	45	47	58	57	52	49	46	48	28	22	25
Lila 1	7	2	4	5	6	1	6	5	4	2	5	6	6	5	2	5	7	6	6	7
Lila 2	5	0	1	2	4	2	3	1	2	0	5	5	1	2	0	1	2	1	2	3
Lila 3	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1
Lila 4	42	35	36	37	33	33	38	39	39	23	28	27	32	27	28	28	23	18	13	15
Lila 5	16	1	2	2	9	1	0	1	4	0	0	2	2	2	1	1	1	1	2	1
Lila 6	12	6	8	11	11	11	8	9	12	5	8	9	9	7	7	6	4	3	5	6
Lila 7	19	7	9	14	8	10	11	12	10	8	5	10	8	19	16	10	13	14	14	18
Lila 8	10	4	7	8	10	7	6	5	6	6	5	8	8	7	8	6	8	4	8	8
Lila 9	15	6	5	12	1	6	7	4	3	4	3	7	5	5	3	2	2	3	5	6
Lila 10	8	1	2	5	8	1	2	3	3	1	2	3	3	1	0	1	2	2	2	2
Lila 11	11	8	8	6	11	7	8	6	5	7	7	6	5	6	9	5	3	8	5	3

P-yta/gata	Antal bpl	Torsdag 17/10 (antal parkerade bilar)								Fredag 18/10 (antal parkerade bilar)								Lördag 19/10 (antal parkerade bilar)		
		9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	10-11.30	11.45-13	13-14.30
Lila 12	18	13	9	13	2	12	13	8	10	10	10	13	9	5	4	7	5	2	5	3
Röd 1	15	4	6	11	15	12	14	10	15	5	13	15	15	11	12	7	11	9	14	15
Röd 2	25	14	18	24	21	15	17	20	21	14	25	24	24	24	23	17	23	15	25	22
Röd 3	10	7	7	7	6	5	5	8	6	2	7	8	7	8	8	8	6	6	7	6
Röd 4	7	0	1	3	2	1	3	2	2	2	6	5	3	5	6	6	5	3	2	2
Röd 5	64	19	24	27	28	38	33	33	18	10	16	26	34	32	27	20	19	5	14	24
Röd 6	36	21	31	36	28	32	29	29	20	26	28	33	32	34	30	31	19	19	27	24
Röd 7	18	2	6	18	11	15	15	8	6	4	2	13	15	14	13	5	5	10	11	17
Röd 8	15	5	9	11	12	14	10	3	3	5	6	5	8	10	5	2	4	15	11	10
Röd 9	8	5	3	5	4	4	4	4	3	2	2	5	6	6	5	5	5	2	0	0
SUMMA	769	298	365	438	407	387	393	348	318	257	326	426	436	409	377	329	308	219	328	369
Centrum	311	132	158	202	182	184	196	179	159	114	170	210	212	187	174	146	142	93	172	194
Exkl. P-däck (Röd 5)	247	113	134	175	154	146	163	146	141	104	154	184	178	155	147	126	123	88	158	170

P-yta/gata	Antal bpl	Efterfrågetopp (1)	Efterfrågetopp (2)	Efterfrågetopp (3)	Kommentar
Grön 1	45	Tors_12-13: 47%	Tors_14-15: 47%	Lör_13-14:30: 42%	Underutnyttjad
Grön 3	100	Fre_15-16: 27%	Lör_13-14:30: 27%	Tors_12-13: 26%	Underutnyttjad
Grön 4	22	Tors_12-13: 64%	Fre_11-12: 59%	Fre_12-13: 59%	Underutnyttjad
Grön 5	25	Fre_11-12: 100%	Fre_12-13: 92%	Tors_12-13: 60%	Högt belagd under kontorstid
Blå 1	17	Lör_13-14.30: 82%	Lör_11.45-13: 53%	Tors_15-16: 35%	Relativt högt belagd under helg
Blå 2	58	Lör_13-14.30: 88%	Lör_11.45-13: 86%	Fre_11-12: 79%	Högt belagd under helg
Blå 3	16	Lör_13-14.30: 100%	Lör_11.45-13: 81%	Fre_12-13: 75%	Högt belagd under helg
Blå 4	5	Fre_16-17: 100%	Tors_11-12: 80%	Tors_14-15: 80%	Högt belagd under kontorstid
Blå 5	13	Lör_13-14.30: 100%	Tors_11-12: 85%	Lör_10-11:30: 85%	Högt belagd under helg
Blå 6	4	Tors_10-11: 75%	Fre_14-15: 75%	Fre_15-16: 75%	Relativt högt belagd under kontorstid
Blå 7	100	Tors_10-11: 84%	Tors_11-12: 64%	Tors_9-10: 69%	Relativt högt belagd under kontorstid
Lila 1	7	Fre_16-17: 100%	Lör_13-14:30: 100%	Tors_12-13: 86%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Lila 2	5	Fre_10-11: 100%	Fre_11-12: 100%	Tors_12-13: 80%	Högt belagd under kontorstid
Lila 3	3	Fre_11-12: 67%	Tors_11-12: 33%	Lör_11:45-13: 33%	Relativt högt belagd under kontorstid
Lila 4	42	Tors_15-16: 93%	Tors_16-17: 93%	Tors_14-15: 90%	Högt belagd under kontorstid
Lila 5	16	Tors_12-13: 56%	Tors_16-17: 25%	Tors_10-11: 13%	Underutnyttjad
Lila 6	12	Tors_16-17: 100%	Tors_11-12: 92%	Tors_12-13: 92%	Högt belagd under kontorstid
Lila 7	19	Fre_13-14: 100%	Lör_13-14.30: 95%	Fre_14-15: 84%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Lila 8	10	Tors_12-13: 100%	Tors_11-12: 80%	Fre_11-12: 80%	Högt belagd under kontorstid
Lila 9	15	Tors_11-12: 80%	Tors_14-15: 47%	Fre_11-12: 47%	Relativt högt belagd under kontorstid
Lila 10	8	Tors_12-13: 100%	Tors_11-12: 63%	Tors_15-16: 38%	Högt belagd under kontorstid
Lila 11	11	Tors_12-13: 100%	Fre_14-15: 82%	Tors_9-10: 73%	Högt belagd under kontorstid
Lila 12	18	Tors_9-10: 72%	Tors_11-12: 72%	Tors_14-15: 72%	Relativt högt belagd under kontorstid
Röd 1	15	Tors_12-13: 100%	Tors_16-17:100%	Fre_11-12: 100%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 2	25	Fre_10-11: 100%	Lör_11:45-13: 100%	Tors_11-12: 96%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 3	10	Tors_15-16: 80%	Fre_11-12: 80%	Fre_13-14: 80%	Relativt högt belagd under kontorstid
Röd 4	7	Fre_10-11: 86%	Fre_14-15: 86%	Fre_15-16: 86%	Högt belagd under kontorstid
Röd 5	64	Tors_13-14: 59%	Fre_12-13: 53%	Tors_14-15: 52%	Underutnyttjad
Röd 6	36	Tors_11-12: 100%	Fre_13-14: 94%	Fre_11-12: 92%	Högt belagd under kontorstid
Röd 7	18	Tors_11-12: 100%	Lör_13-14.30: 94%	Tors_13-14: 83%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 8	15	Lör_10-11.30: 100%	Tors_13-14: 93%	Tors_12-13: 80%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 9	8	Fre_12-13: 75%	Fre_13-14: 75%	Tors_9-10: 63%	Relativt högt belagd under kontorstid
SUMMA	769	Tors_11-12: 57%	Fre_12-13: 57%	Fre_11-12: 55%	
Centrum	311	Fre_11-12: 74%	Fre_12-13: 72%	Tors_11-12: 71%	

