Utredning gällande behov av införande av parkeringsavgift och boendeparkering i Bellevue

Sammanfattning

Förvaltningen har under senare år mottagit ett betydande antal ärenden från boende i Bellevue rörande parkerings- och trafiksituationen. Problematiken är främst koncentrerad till delområdets sydvästra och nordöstra delar, vilka gränsar till områden med parkeringsavgifter. Enligt boende är parkeringsbeläggningen mycket hög, vilket bedöms bero på att både arbetspendlare och boende från angränsande avgiftsområden söker sig till Bellevue för att parkera avgiftsfritt.

Förvaltningen har utrett frågan och föreslår därför att parkeringsavgift Taxa E, med möjlighet till boendeparkering, införs i området för att ordna trafiken och säkerställa framkomligheten.

Bakgrund och utredning

Delområdet Bellevue är beläget mellan tre områden där Taxa E redan tillämpas: Västervång, Gamla Limhamn och Limhamns hamnområde. Detta medför att Bellevue i praktiken fungerar som en "frizon" för kostnadsfri parkering. Särskilt påtagligt är detta i anslutning till det nybyggda Limhamns hamnområde, där boende hänvisas till parkering på egen tomtmark.

Denna situation medför följande negativa konsekvenser för gatorna i Bellevue:

- Hög parkeringsbeläggning: Ett stort antal fordon parkeras på gator som inte är dimensionerade för detta.
- Ökad söktrafik: En betydande mängd utomstående fordon cirkulerar i området i sökandet efter lediga platser.
- Försämrad framkomlighet: Framkomligheten är på flera sträckor bristfällig, vilket är särskilt kritiskt för räddningstjänst, renhållning och andra större fordon.
- Hinder vid fastighets in- och utfarter: Tillgängligheten till fastigheters in- och utfarter har försämrats.
- Negativ påverkan på boendemiljön: Söktrafiken och den täta parkeringen försämrar tryggheten och försvårar underhåll och renhållning av gatumark.



Figur 1. Bellevue mellan Västervång, Gamla Limhamn och Limhamns hamnområde.



Figur 2. Vikingsbergsvägen i området Bellevue

Parkeringsbeläggningen i Bellevue

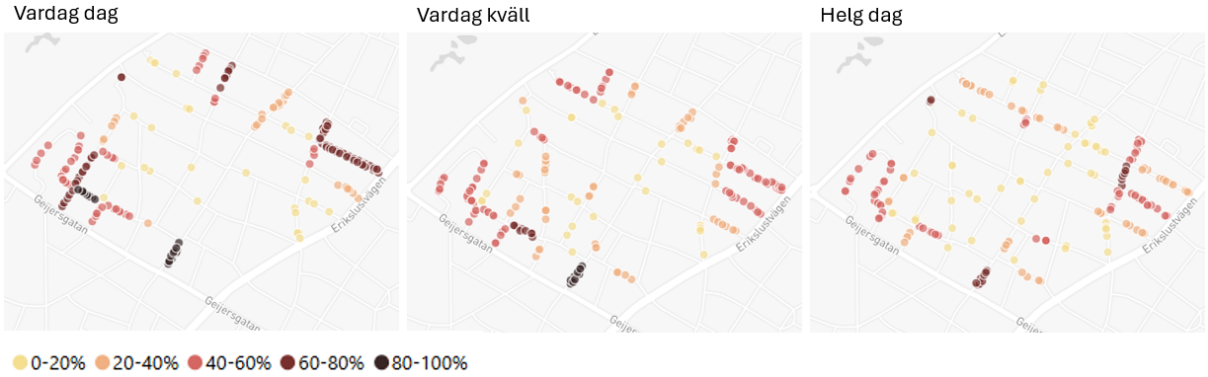
Parkeringsmätningar visar en ökande mängd fordon från 2023 till 2026 i Bellevue. Ökningen är tydligast vardag dag vilket tyder på att gatorna i allt större utsträckning används av pendeltrafik.

Tillfälle	Fordon 2023	Fordon 2026	Ökning antal	Ökning %
Vardag dag	146	199	+53	+36,3 %
Vardag kväll	163	191	+28	+17,2 %
Helg dag	172	189	+17	+9,9 %

För 2026 varierar inte beläggningen nämnvärt mellan tider på dygnet för området som helhet.

Tillfälle	Datum	Fordon	Platser	Beläggning
Vardag dag	2026-02-26	199	838	24%
Vardag kväll	2026-03-11	191	884	22%
Helg dag	2026-03-21	189	898	21%

Det är dock tydligt att trafiken fördelar sig olika över gatorna beroende på tidpunkt.



Figur 3. Prickar motsvarar varje fordon för mätningar vardag dag, vardag kväll och helg dag 2026. Färg motsvarar beläggning sett till antalet parkeringsplatser på respektive gatudel.

Övergripande är belastningen främst koncentrerad till infartsgatorna oavsett tid vilket resulterar i en kraftigt ojämn belastning i området. Trenden är starkast vardag dag vilket åter igen är ett tecken på att gatorna används av arbetspendlare.

Hemmahörande

Uppgifterna om hemmahörande för vardag dag 2026 är ännu ej bearbetade. Statistiken nedan utgår därför ifrån hemmahörandeuppgifter från 2023 i kombination med mätningarna vardag kväll och helg dag från 2026.

Andelen boende är låg för ett villaområde. Värden för motsvarande bebyggelse, bostadsområden utan verksamheter, är vanligtvis uppemot 70 procent.

Tillfälle	Datum	Boende	Övriga Malmö	Utanför Malmö
Vardag dag	2023-02-08	25%	45%	27%
Vardag kväll	2023-03-15	36%	42%	18%
Helg dag	2023-02-12	32%	45%	19%
Vardag kväll	2026-03-11	31%	40%	22%
Helg dag	2026-03-21	32%	39%	25%

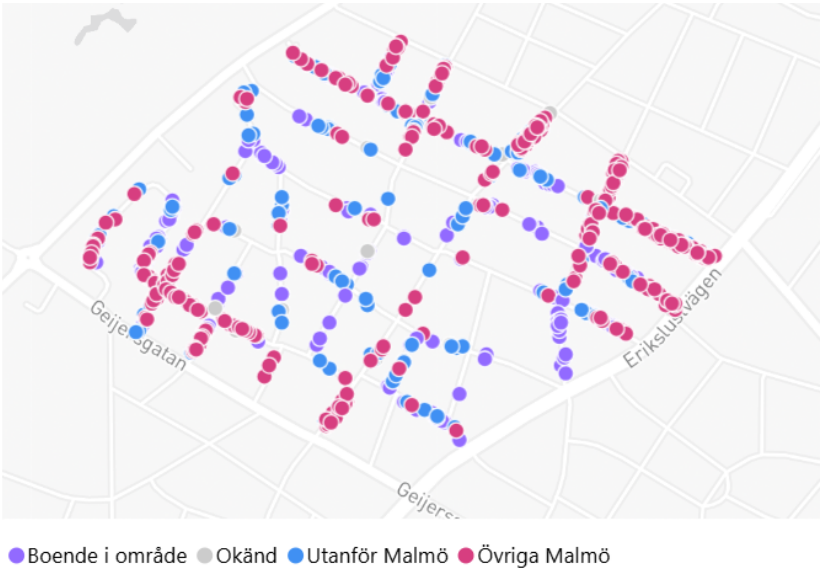
**Resterande andel upp till 100% tillhör fordon med okänd tillhörighet, exempelvis företagsbilar m.m*

Sett till förändring för jämförbara tillfällen från 2023 till 2026 ser vi framför allt en ökad mängd trafik som kommer från utanför Malmö.

Tillfälle	Boende	Övriga Malmö	Utanför Malmö
Vardag kväll	+1	+8	+12
Helg dag	+5	−4	+15

Trots att statistiken för vardag dag 2026 inte finns tillgänglig för hemmahörande är det rimligt att anta att utvecklingen ser liknande ut för den kategorin. Övergripande finns tydliga tecken på att området upptäcks av allt fler pendlare och boende i angränsande avgiftsområden.

Trafikgruppernas fördelning påverkar valet av parkeringsplats och därmed belastningsmönstret i området. Trafik från övriga Malmö, generellt från angränsande avgiftsområden, väljer sannolikt närmsta sträcka sett till sitt eget boendeområde. Fordon från utanför Malmö är mer benägna att välja bästa lediga plats utifrån sin specifika målpunkt.



Figur 4. Varje prick motsvarar ett fordon för mätningar 2023-2026, utom för vardag dag 2026 då uppgifter om hemmahörande inte bearbetats än.

För trafik som kommer från andra delar av Malmö är Limhamn och Fridhem överrepresenterade under vardag kväll och helg dag 2026. Med undantag för Västra hamnen och Gamla staden handlar det främst om trafik från de angränsande områdena.

Område	Fordon genomsnitt
Limhamns hamnområde	11
Fridhem	11
Gamla Limhamn	8
Västra Hamnen	8
Mellanheden	7
Gamla staden	6
Rönneholm	5
Västervång	5

Figur 5. Topp åtta områden parkörerna kommer ifrån.

För trafik utanför Malmö handlar det främst om trafik från Vellinge, Höllviken, Lund och Staffanstorp.

Slutsatser
Bellevue uppvisar en betydande belastningsproblematik i områdets infartsvägar, vilket i hög grad präglas av en ökande mängd söktrafik. Situationen är karakteristisk för avgiftsfria gator som under en längre tid legat i anslutning till avgiftsbelagda områden.

Erfarenheten visar att denna typ av problematik är svår att åtgärda genom punktvisa insatser. Söktrafiken är mycket anpassningsbar, vilket innebär att en reglering på en enskild gata snabbt leder till att belastningen och de medföljande olägenheterna flyttas till intilliggande gator.

För att uppnå en långsiktigt hållbar lösning och säkerställa framkomligheten bedöms det därför vara lämpligt att införa en sammanhängande reglering för hela området från start. Detta gäller även för de gator där det i dagsläget inte föreligger problem med framkomligheten eller där parkeringsbeläggningen är låg, för att förhindra att dessa blir nya mål för söktrafiken.

Bedömning av taxenivå: Taxa E kontra Taxa F
Förvaltningen har utrett om en lägre avgiftsnivå, Taxa F, skulle vara tillräcklig för att lösa problematiken. Slutsatsen är att Taxa F inte är ett lämpligt alternativ av följande skäl:

- Bristande styrande effekt: Taxa F är för låg för att skapa det ekonomiska incitament som krävs för att styra bort pendlare och utomstående parkörer. För att uppnå en mätbar minskning krävs en nivå som är avskräckande nog att få föraren att välja alternativ parkering.
- Risk för ökad attraktionskraft: Eftersom Taxa F är betydligt lägre än Taxa E i omgivande områden riskerar Bellevue att trots reglering bli ett attraktivt parkeringsmål.
- Systematisk enhetlighet: Genom att införa taxa E får hela stadsdelen samma parkeringsregler. Det minskar risken för att bilister söker sig till områden med mindre reglering för att hitta parkering, vilket bidrar till att minska söktrafiken.
- Boendeparkering: Taxa F kan inte kombineras med boendeparkering, vilket skulle skapa problem för boende i fastigheter som saknar parkering på egen tomt.

Motivering för heltäckande reglering av delområdet
Ett alternativ är att enbart reglera de gator där det finns en hög parkeringsbeläggning. Förvaltningen föreslår dock en heltäckande reglering i hela delområdet, inklusive på gator med nuvarande låg beläggning. Rekommendationen grundar sig på följande analys:

- Eliminering av förflyttningseffekter: Erfarenheten visar att en icke heltäckande reglering ofta leder till att pendlare och andra externa parkerare helt enkelt flyttar sina fordon till de

näraliggande gatorna som saknar reglering. Dessa gator riskerar då snabbt att bli fullt utnyttjade.

- Minskad intern söktrafik: Genom att reglera hela området tas incitamentet bort att cirkulera inom Bellevue för att leta efter avgiftsfria platser. Detta bidrar direkt till en säkrare trafikmiljö, särskilt för barn.

- Administrativ effektivitet och rättvisa: Ett enhetligt område skapar tydlighet för trafikanten och underlättar parkeringsövervakningens arbete. Det säkerställer även att alla boende i delområdet får samma förutsättningar till boendeparkering.

Barnkonsekvensanalys
Att införa en parkeringsavgift i delområdet är positivt för barnens säkerhet. När vi minskar antalet pendlare som kör runt och letar efter parkering blir det säkrare att gå och cykla i området. En ordnad parkering gör det också lättare att se och bli sedd i trafiken.

Slutsats

Förslag på reglering
För att ordna trafiken föreslås att parkeringsavgift Taxa E med möjlighet till boendeparkering införs i hela delområde Bellevue.

Förvaltningen kommer komplettera med parkeringsförbud på enstaka sträckor för att optimera framkomligheten.

Förvaltningen kommer att följa upp åtgärderna och föreslå kompletterande regleringar om dessa bedöms nödvändiga.