Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik

Slutrapport, 20 maj 2013

Carl J. Hamilton, Helena Braun Thörn
Innehåll

Bakgrund och uppdrag .................................................................................................................. 5

Parkeringsens roll i trafiksystemet och samhällsekonomin .......................................................... 6

Olika syften, olika effekter ............................................................................................................. 7

Komplex beslutssituation .............................................................................................................. 8

Påverkan på drivmedel och fordonstyp ........................................................................................ 9

Långsiktiga och självförstärkande aspekter av parkeringspolitiken .......................................... 11

Spelet om befolkningen och kunderna: Uttrymme kontra närhet ............................................. 11

Hönan eller ägget – var skall man börja? .................................................................................. 13

Parkeringskull .............................................................................................................................. 14

Kunskapsläge kring utbud, efterfrågan och elasticitet .................................................................. 15

Arbetsplatsparkering .................................................................................................................. 18

Besöks och boendeparkering ....................................................................................................... 20

Utbudets påverkan på efterfrågan .............................................................................................. 22

Transportefterfrågans elasticitet med avseende på andra priskomponenter .............................. 24

Slutsatser angående elasticitet ................................................................................................... 26

Parkerings i svenska kommuner .................................................................................................. 28

Översikt, svensk praktik .............................................................................................................. 29

Parkeringsnormer i Sverige ......................................................................................................... 31

Prioritering mellan parkeringssyften ......................................................................................... 32

Argumenten för parkeringspolitiken ........................................................................................... 33

Små städer ................................................................................................................................... 37

Innerstadshandel ........................................................................................................................ 41

Infartsparkering ........................................................................................................................... 42

Elbilar ......................................................................................................................................... 42

Bilpool ......................................................................................................................................... 43

Cykelparkering ............................................................................................................................ 45
Juridisk gråzon ................................................................. 45
Kunskapsefterfrågan ................................................................ 46
Allmänhetens Acceptans för parkeringspolitik .................................. 48
Internationella exempel .................................................................. 52
Parkeringsnormer utomlands ........................................................... 52
Att skilja på boende och parkering ...................................................... 53
Åtgärder för att motverka gratis parking på privat mark ......................... 53
Arbetsgivarsubventionerad parking och förmånsskatt .................................. 56
ITS som möjiggörare ................................................................. 59
Slutsatser och rekommendationer .......................................................... 62
Källförteckning .............................................................................. 65
Intervjuade personer ......................................................................... 69
BAKGRUND OCH UPPDRAG

Utredningen om fossifri fordonstrafik (N 2012-05) har uppdragit åt Centrum för Transportstudier att sammanställa ett aktuellt underlag för åtgärder rörande personbils parkering och deras potential för att bidra till minskad användning av fossila bränslen. Sammanställningen är baserad på publicerade rapporter och artiklar i forskningstidskrifter, intervjuer med trafikplanerare och parkeringsansvariga i svenska kommuner och med andra relevanta myndigheter.

Delar av avsnitten om svensk praktik, internationella exempel och kunskapsläge om elasticiteter har tidigare rapporterats i en delrapport i december 2012. Den här framlagda slutrapporten inkluderar hela delrapporten med bearbetningar i enlighet med uppdragsgivarens kommentarer.
PARKERINGENS ROLL I TRAFIKSYSTEMET OCH SAMHÄLLSEKONOMIN

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Därför utgör placeringen, mängden och prissättningen av platser där bilar kan parkeras en väsentlig faktor för hur biltrafiken och hela transportsystemet fungerar. På kort sikt påverkar parkeringspolitiken efterfrågan på parkering, färderitssval, destinationsval, och därmed även trängseln i trafiken och miljöbelastningen. På medellång sikt påverkas därogenom också bilinnehav, efterfrågan i butiker och serviceinrättningar och den upplevda stadsmiljön. Detta i sin tur har effekt på lokaliseringen av hem och arbetsplatser och hur nya beslut för exploatering och investeringar fattas. Därmed kan den förda parkeringspolitiken spela roll för omfattningen av trafikarbetet, bränsleförbrukningen och utsläppen långt in i framtiden.

Trots sin omfattande potential har parkeringsfrågor länge givits låg prioritet i analyser av planer och investeringar som rör transporter, infrastruktur och markanvändning. Sällan eller aldrig tillämpas samhällsekonomisk analys som strukturerad metod att väga nytto mot kostnader för att bedöma en föreslagen ökning eller minskning av tillgängligheten till parkering. Detta har troligen både orsakats av och bidragit till att det idag saknas väl anpassade metoder för att bedöma parkeringsåtgärder i hela sin bredd och ur ett långsiktigt perspektiv.

Under 1960-talet baserades transportpolitik och investeringar i stor utsträckning på attityden predict and provide – det vill säga att prognosticera framtida efterfrågan, framför allt på biltrafik, och sedan bygga nytt för att möta den efterfrågan. I stor utsträckning har den svenska transportpolitiken och analysen sedan dess lämnat detta linjära och bilorienterade synsätt bakom sig, med undantag för just området parkering. Så sent som 2008 drev Stockholms stad igenom en ökning av antalet parkeringsplatser på gatunät i innerstaden, bland annat genom att ta bort lastzoner och minska utrymmet för den rörliga trafiken, baserat på observationen att efterfrågan på parkering var högre än utbudet, och att utbudet alltså behövde ökas (DN, 2008).

Under det senaste decenniet har ett mer systemorienterat synsätt spridit sig även bland de som planerar och beslutar om parkering. I avsnittet om svensk praktik nedan beskrivs hur ett urval stora och små svenska kommuner idag arbetar med parkeringsfrågor och vilka analytiska komponenter och argument som brukar ligga till grund för besluten som fattas.
Flera av de kommuner som intervjuats för denna rapport vittnar om att frågor som rör parkering kan skapa en intensiv debatt, och att särskilt en minskning av utbudet eller införande av parkeringsavgifter där man tidigare kunnat parkera gratis väcker starka känslor. De åsikter och argument som när politiker och tjänstemän via media och andra kanaler är ofta utryckta i termer som antyder att parkering betraktas som en moralisk fråga om friheter och rättigheter, snarare än en teknokratisk om nyttor och kostnader, vilket ytterligare kan tänkas ha bidragit till den svaga ställningen för samhällsekonomisk analys inom området.

Olika syften, olika effekter

Tjänsten parkering delas ofta upp i tre kategorier efter sitt syfte: arbetsplatsparkering, besöksparkering och boendeparkering. Var och en av de olika typerna har sina egna för och nackdelar, och när det blir ont om plats försöker många kommuner gynna en typ av parkering framför en annan.

En god tillgång på arbetsplatsparkering gör att en arbetsgivare kan locka personal från ett stort upptagningsområde utan att vara beroende av var det finns god kollektivtrafikförsörjning, vilket bidrar till förbättrat matchning på arbetsmarknaden. Men ett generöst erbjudande av parkering innebär också att en del av de anställda regelbundet kommer att välja bilen till arbetet även när det finns goda möjligheter för cykel, gång eller kollektivtrafik. Är det dessutom ont om parkeringsplatser i ett område och konkurrens mellan parkering med olika syften finns en stor risk att arbetsplatsparkeringen tränger undan besöksparkeringen, genom att de som parkerar för att arbeta kommer dit tidigt och blockerar platsen under merparten av den tid butiker och serviceinrättningar i området är öppna.

En god tillgång på besöksparkering anges ofta som en förutsättning för att handeln skall klara sig bra. Detta påstående kan tycks stödjas av observationen att externa köpcenter lyckas locka stora grupper av kunder genom att erbjuda god tillgång på gratis parking. I städernas äldre och mer centrala delar svarar då i många fall handlarna med att kräva fler parkeringsplatser, så att de skall kunna möta konkurrenser från de externa köpcentrums. Besöksparkering, menar man då, genererar mer nytta genom att låta många personer använda samma ruta under kortare perioder för att uträtta ärenden och därigenom bidra till stadslivet genom att handla i butikerna. Men att varje parkeringsplats används av fler bilar innebär också fler in- och utfarter och mer trafik. Besöksparkeringar kan därmed komma att i större utsträckning bidra till trängsel och utsläpp per parkeringsplats än de platser där bilar står längre perioder. På det viset kan en omfattande besöksparkering riskera att försämra just de stadskvaliteter som gör att människor väljer att bo och handla i staden till att börja med.

"Det är inget man gör i slutet av en mandatperiod. Det vore politiskt självmord."

Hans Magnusson, parkeringschef i Göteborg om att minska antalet parkeringsplatser för att prioritera andra transportslag.
(VTI, 2011)
En god tillgång på *boendeparkering* betraktas ofta som en rättighet, och en bred majoritet stödjer boendes rätt till subventionerad parkering (se avsnittet om allmänhetens acceptans nedan). Utifrån denna rättighet erbjuds i många städer de boende i ett område lägre priser eller till och med egna parkeringsplatser. Tillgång till billig och någorlunda säker parkering bidrar emellertid också till att fler väljer att äga bil, vilket kanske inte alltid är kommunens avsikt med en boendeparkeringspolicy. Inte heller är det självklart, vare sig juridiskt eller samhällsekonomiskt, varför en kommuninvånare skall ha rätt till en ekonomisk fördel framför en annan kommuninvånare på grundval att han eller hon är bosatt i ett visst område i kommunen.


En annan konsekvens av denna snedvridning är att källarvåningar i bostadsrättshus, som tidigare brukats som garage, i stälte hyrs ut till andra ändamål. Därigenom minskas parkeringsutbudet som konsekvens av att subventionera gatuparkeringen.

**Komplex beslutssituation**

Det är alltså inte omedelbart uppenbart hur en kommun bör formge sin parkeringsspolicy. Frågan rör inte bara i vilken mångd och på vilka platser parkering skall erbjudas, utan också till vilket pris och med vilka restriktioner, om någon särskild typ av parkering skall uppmuntras, liksom vilka effekterna blir för innerstadshandel, stadsmiljö, trafikflöden, restider, trängsel, fordonspark, utsläpp, hälsa, stadsplanering samt inte minst vilka fördelningseffekter det innebär.

I den ekonomistheoretiska litteraturen hanteras marknaden för parkering av nödvändighet med en begränsad mångd av verklighetens komplikationer. Startpunkten (representerad av Vickrey, 1956 och Roth, 1965) är att parkering i huvudsak är en privat nyttja snarare än en allmän och att både substitut- och komplementmarknader är någorlunda fria från snedvridningar, och därför skall parkering prissättas till sin marginella alternativkostnad. Den första invändningen mot detta antagande bygger på den snedvridning som den ofta underprissatta vägtrafiken utgör, och som visar sig i form av trängsel. År det mycket trängsel på vägarna är det ett tecken på att de är underprissatta, och har man inte möjlighet att justera det så kan parkeringsavgifterna sättas högre för att kompensera (se till exempel Glazer och Niskanen, 1992; Verhoeof et al., 1995; Arnott och Inci, 2006 och 2010; Bonsall och Young, 2010).

Nästa komplikation som gör prissättningen svårare är de externa effekter som uppkommer i form av söktrafik när det finns fler som vill parkera till aktuellt pris än vad

Introducerar man en närvaro av privata parkeringshus, vars prissättning en planerare inte kan kontrollera, blir situationen än mer komplex. Bland andra Calthorp och Proost (2005) ger sig i kast med den, och konkluderar att priset för gatuparkering bör läggas på samma nivå som marknadspriset för parkering i privata garage, eftersom det torde utgöra marginalkostnaden att ytterligare öka tillgången på parkering.

Utöver den teoretiska litteraturen finns ett förhållandevis litet antal empiriska studier av parkering, varav några nämns och kommenteras i avsnittet om kunskapsläge om utbud och efterfrågan nedan. Sammanfattningsvis är det uppenbart att de forskare som gett sig i kast med att identifiera de välfärdsekonomiska konsekvenserna av olika former av regleringar i parkeringsmarknaden bara kunnat göra detta under omständigheter som är så förenklade att de inte förmår ge svenska kommuner särskilt mycket hjälp i att utforma sin parkeringspolitik. Två generella slutsatser går ändå att dra från forskningen om parkering;

- Omfattande söktrafik, liksom fullbelagd gatuparkering, är tydliga tecken på att priserna är för låga, givet utbudet. När trängsel råder är en höjning av priserna för parkering på gatumark (under rimliga antaganden) en välfärdshöjande åtgärd.
- Stora skillnader i pris mellan gatuparkering och parkering i P-hus orsakar ineffektivitet. Att höja kommunalt kontrollerad gatuparkering till nivån som hålls av privata P-hus är under rimliga antaganden en välfärdshöjande förändring.

Det innebär att kommuner inte kan luta sig på den här forskningen för att få svar på frågor som till exempel huruvida de skall minska omfattningen av en planerad väg med ett körfält för att i stället upplåta motsvarande mark till parkering, cykelbana, gångtrafik, uteserveringar, bostäder eller kontor. Inte heller får man någon hjälp av forskningen att hitta den optimala kvantiteten parkering att erbjuda i en stad. Däremot finns det goda skäl att ta intryck av forskningen när det gäller att sätta prisnivån, givet det utbud man har valt.

Påverkan på drivmedel och fordonstyp

En aspekt av parkeringspolitiken som är beforskad i betydligt mindre utsträckning än utbud och pris är alla de varianter av rabatter och specialtillstånd som kan användas för att uppmuntra vissa kategorier av fordon framför andra. Genom att erbjuda enklare eller billigare parkering till de mest koldioxideffektiva bilarna kan kommunen påverka människors val vid nästa bilköp. Ur ett välfärdsekonomiskt perspektiv betraktas ofta sådana påverkansmetoder som klumpiga och ineffektiva. Det är i princip mer effektivt att beskatta den specifika faktor som man vill minska – t ex koldioxid, trängsel, alkohol – och sedan låta marknaden hitta det minst kostsamma sättet att nå det målet, än att beskatta något som hänger samman med det man vill minska – bilar, parkeringsplatser, vin. I det senare fallet upptäcker man ofta att människor hittar metoder att minska sin
konsumtion av det som skatten är beräknad på utan att för den skull minska just den egenskap som egentligen var målet för beskattningen.

Just när det gäller utsläpp från biltrafik finns emellertid åtminstone två skäl att överväga åtgärder som riktar mot bilparkens sammansättning, även om teorin säger att det skulle räcka att beskatta utsläppen. Dels tar människor som köper bil inte till fullo framtidens kostnader för bränsleinköp i beaktande, vilket gör att de väljer mindre bränsleeffektiva modeller än de skulle gjort om alla kostnader var synliga och betalades vid samma tillfälle (Green, 2010; Hugosson och Algers, 2012). Därtill formar de som köper nya bilar hur marknaden för begagnade bilar skall se ut ett antal år senare, och nybilsköparen har visat sig mindre benägna att prioritera bränsleekonomi än de som köper begagnad.

Detta är ändå inte tillräckliga skäl att använda parkeringspolitiken som styrmedel för att forma bilparkens sammansättning, eftersom det finns möjlighet för staten att beskatta tunga bränslekrävande fordon högre redan vid anskaffningen, och därmed få en mer precis styrning. Om staten redan genom fordonsskatten har internaliserat de utsläpp som uppkommer till följd av överdriven diskontering (som leder till lägre bränslepriskänslighet) vid anskaffningsställfället så riskerar en ytterligare kommunal prisättgård att innehålla en översubvention av miljöbilar (alternativt en dubbelbeskattning av den resterande delen av fordonsparken). Möjligen kan man argumentera att eftersom utsläpp i stadsmiljö har större skadeverkningar än i glesbygd genom att det finns fler människor som andas in avgaserna, så finns också skäl att beskatta utsläppen där hårdare. Miljöbilsdefinitionen som Trafikverket tillämpar är i och för sig baserad på utsläpp av CO2, vars skadeverkningar är globala och alltså inte bör regleras lokalt, men som grov indelning av låg respektive högutsläppsfordon torde den ändå fungera någorlunda väl.

En möjlig variant skulle kunna vara att etablera en alternativ miljöbilsdefinition för stadstrafik, som täcker in de externaliteter som är viktigast i städer, som partikelemissioner, buller, säkerhet för fotgängare och cyklister och hur utrymmeskrävande fordonet är. En sådan definition av en stadsbil skulle kunna komplettera miljöbilen, och vara ett bättre underlag för prioritering av parkering i stadsmiljö.

Även om avgiftsrabatter för så kallade miljöbilar är på väg bort i många kommuner, så finns en variant på temat som kan komma att ha stor inverkan på kommuners parkeringspolitik, nämligen hanteringen av elbilar och deras laddplatser. En plats att ladda en bil på fungerar ju i praktiken som en parkeringsplats då laddningen pågår. De kommuner som så vill har därmed goda chanser att skapa starka incitament för anskaffande av elbilar genom att erbjudas gott om laddplatser och färre parkeringsplatser.

En stor ökning av andelen elbilar kan emellertid få stora konsekvenser för färdmedelsval och trängsel på vägarna, eftersom fördelningen av kostnaderna skiljer sig från en bil med förbränningsmotor; en elbil är dyrare att köpa än en som drivs med bensin eller diesel, men bränslet per kilometer är avsevärt billigare. Genom att en så stor del av totalkostnaden redan är betald före tillfället för resan, upplevs användandet
som förhållandevis billigt, vilket minskar konkurrenskraften hos andra transportslag och ökar bilandelen. Skulle arbetsgivare som redan erbjuder fri eller subventionerad parkering dessutom anlägga laddinfrastruktur för elbilar är det alltså troligt att arbetspendlingen med bil skulle öka ytterligare. Slutsatsen gäller inte bara arbetsgivare; alla policyåtgärder som syftar till att stärka incitamenten att byta från förbränningsmotor till eldrift riskerar att också leda till ökad biltrafik på bekostnad av cykel och kollektivtrafik.

Långsiktiga och självförstärkande aspekter av parkeringspolitiken

Påverkan av parkeringspolitiken är inte bara långsiktig, utan kan också bli självförstärkande. En förändrad tillgång till parkering påverkar lokalisering och stadsplanering, vilket i sin tur påverkar efterfrågan på parkering. En satsning på ökad tillgång till parkering, som leder till att något fler väljer bil på kort sikt, bidrar på längre sikt till en mer utspridd lokalisering av bostäder, arbeten och handelsplatser. En sådan utveckling gör på marginalen att andra alternativ än bil framstår som aningen mindre attraktiva och att fler väljer att åga bil. Därmed ökar efterfrågan på bilresor och parkering ytterligare något, vilket återigen ställer krav på fler parkeringsplatser. Sådan framkallad efterfrågan är väl belagd och kan observeras som följd av många former av kapacitetsförstärkningar i trafiken (se t ex Goodwin, 1996; Hymel et al. 2010).

Eftersom det är just de långsiktiga effektorna som är självförstärkande kan det vara svårt att dra nytta av den här återkopplingen i systemet, för den som vill använda den som en metod för att minska bilberoendet. Att på kort sikt minska, fördyra eller försvåra parkeringen i syfte att på lång sikt minska efterfrågan innebär att skapa omedelbara problem för dem som kommit att förvänta sig den rådande nivån av tillgång till parkering. Det kan ta decennier för en stad att bli tätare och för kollektivtrafik att byggas ut och under den tiden kan det vara svårt att övertyga dem som bor och verkar i områden med ett stort bilberoende om de långsiktiga fördelarna med ett minskat utbud eller höjda priser.

Spelet om befolkningen och kunderna: Utrymme kontra närhet

När en person vet om att det är svårt att hitta parkering, eller dyrt att parkera, på den plats man skall resa till, så framstår andra transportmedel som mer attraktiva i jämförelse, vilket kan leda till en önskvård överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. Men att som kommun minska tillgängligheten på parkering kan också leda till att andra orter med mer tillgänglig parkering framstår som mer attraktiva, och personer istället väljer att flytta. En politiker som vill begränsa biltrafiken riskerar därmed inte bara att göra sina väljare missnöjda, utan också att förlora kommuninvånare och kunder till butikerna i kommunen.

Parkering är på det sättet ett av flera exempel på hur avvägningen mellan utrymme och närhet tillsammans bidrar till värdet av en plats, vilket används av både kommuner och kommersiella centra i konkurrensen om befolkning och kunder. En kommun som har svårt att attrahera befolkning och företag kan välja att använda sitt planmonopol för att erbjuda vad de faktiskt har gott om, nämligen utrymme. Genom att planera
bostadsområden på ett sätt som tillåter alla hushåll att ställa en eller två bilar direkt utanför bostaden, och butiker att erbjuda alla sina kunder fri parkering utan väntetid, kan man locka till sig invånare som uppskattar en bilburen livsstil. På motsvarande vis kan kommuner som planerar tät bebyggelse attrahera invånare som värdesätter urbana kvaliteter, genom närhet till service, arbetsplatser och andra människor.

Det finns fördelar med denna typ av konkurrens mellan kommuner och regioner. Varje kommunledning formgar sin egen policy och medborgarna röstar med fotterna genom att bosätta sig där de vill, och med dem följer en skatteintäkt till kommunen. De kommuner som har ett bra erbjudande gynnar sig genom att attrahera alla sitt invånarbase genom att utveckla sina strategier. Så länge de externa effekterna av biltrafiken är korrekt beskattade kommer, åtminstone i teorin, rätt antal kommuner välja att satsa på gles planering och huvudsakligen bilburen transport, och rätt antal på tätare planering och mindre grad av bilburen transport. Den här idén om regional konkurrens har emellertid några viktiga svagheter, varav åtminstone två är särskilt relevanta för parkeringspolitiken.


När ett nytt område skall bebyggas står exploatören inför ett strategiskt val; ska man utveckla tätt, med få parkeringsplatser per hushåll i syfte att attrahera dem som söker en urban livsstil, eller glet och med gott om parkering för att attrahera dem som söker en bilbaserad livsstil. Om det redan finns en tätt planerad centralort i närheten så kommer det nyexploaterade området att kunna dra nytta av det utbud och den arbetsmarknad som tätheten där har möjliggjort, oavsett det egna områdets täthet. Väljer man då att utveckla glet kan man erbjudas fastighetsköpare något de inte kan få i innerstaden, nämligen gott om plats, inklusive parkering, och ändå ha åtkomst till innerstadens utbud. Utvecklar man däremot tätt kommer man inte kunna erbjuda lika mycket individuellt utrymme, men heller inte bättre åtkomst till innerstaden än vad som är fallet i det glesa alternativet. På det viset finns en risk att en serie stegvisa exploateringsbeslut, som vart och ett fattas för att maximera fastighetsvärdet eller den lokala skatteintäkten för ett ytterområde, tillsammans leder till en glesare och mindre resurseffektiv markanvändning än vad som skulle varit fallet om de planerats av en part som representerade hela regionens gemensamma intresse.

Den andra centrala svagheten i idén om regional konkurrens mellan kommuner som väljer att locka med utrymme eller närhet har att göra med det starka inflytandet av
tidigare beslut inom stadsplaneringen. När en viss markanvändning är etablerad har den stort inflytande över framtida val under lång tid; byggnader och vägar har lång livslängd, och de byts sällan ut i större mängd vid ett och samma tillfälle. Det gör att även om många skulle vilja flytta till en plats där närhet prioriterats före utrymme, så finns det få sådana platser att välja på, vilket driver upp priserna där. Hade mönstren i markanvändningen varit mer rörliga hade angrenande områden kunnat möta den höga efterfrågan med ökad täthet, men det är inte möjligt annat än på lång sikt och även då till en hög kostnad.

Tillgången till parkering är i det här fallet bara en av många aspekter på skillnaden mellan tätt och glest, och parkeringspolitik kan knappast på egen hand vara verktyget som löser den inneboende motsättningen mellan lokal beslutanderätt och gemensamma intressen. Däremot är parkeringspolitiken ett av flera instrument som tillsammans formar incitamenten för resenärer, fastighetsköpare, exploater och andra, och bör därför formgas för att harmoniera med andra åtgärder för att tillsammans bidra till att nå övergripande mål som utsläpp, framkomlighet och arbetsmarknadens effektivitet.

Hönan eller ägget – var skall man börja?

För att en person skall tycka att det är acceptabelt att en kommun höjer en avgift i syfte att uppmuntra ett förändrat beteende, räcker det inte att beteendeförändringen i sig uppfattas som önskvärd. Den ansträngning som krävs för att genomföra förändringen måste också uppfattas som en rimlig uppföring. Om kommunen gör bilresor dyrare genom parkeringsavgifter, i syfte att exempelvis öka kollektivtrafikandelen, kan det uppfattas som acceptabelt för den som förlänger sin restid till arbetet med kanske 10-20 minuter, men oacceptabelt för den som skulle förlora två timer på bytet från bil till buss. Argument av den här typen har varit vanligt förekommande i debatten om trängselskatter i Göteborg, där en stor andel av arbetsresorna är med bil och bara kan överflyttas till kollektivtrafik i utbyte mot en avsevärd ökning i restid.

Ändå vore det underligt att undanta långa resor med bil från en policy som har som avsikt att minska just sådana resor. En intressant observation i sammanhanget är att ju längre tiden går, desto fler möjligheter har människor att anpassa sig till förändrade förutsättningar. När trängselskatterna i Stockholm infördes 2006 fanns en utbredd skepsis, som utöver en allmän ovilja att betala en ny skatt, också byggde på argumentet att även om systemet fungerar avskräckande till en början kommer folk snart att vänja sig vid det och börja köra som vanligt igen. Under ett sådant scenario skulle trängselskatten för att ha bibehållen effekt hela tiden behöva höjas. Det har emellertid visat sig vara fel, och i själva verket är det tvärtom; på kort sikt finns färre möjligheter att anpassa sig till en avgift, medan man på lång sikt exempelvis både flyttar och byter jobb, vilket också är tillfället att ta avgiften i beaktande. Därfor är människor mer priskänsliga på lång än på kort sikt. (Detta diskuteras närmare i nästa avsnitt om kunskapsläge och elasticitet.)

Häri ligger en viktig avvägning; en förändring av en prissättning måste vara så stor så att den har påverkan på beteendet både på kort sikt, genom t ex färdmedelsval, och på lång sikt, genom t ex lokalisering, men den får samtidigt inte skapa en orimlig börda för dem.

Det här kan se ut som ett olösligt dilemma – det är svårt att höja avgiften eftersom alternativen inte är tillräckligt bra, samtidigt som man inte kan utveckla alternativen eftersom viljan till förändring är så låg. Lösningen ligger troligen i en lång och uthållig serie växelvisa förändringar av styrmedel och tillgängliggjorda alternativ. Om den långsiktiga målsättningen är känd och väl förankrad och de olika instrumenten för att nå dit förändras i små regelbundna steg, så ger man kommuninvånarna god chans att anpassa sig utan alltför stora tröskleffekter.

Parkeringsskatt


En sådan här skatt skulle göra att kommunen (eller staten) kan påverka även det privata utbudet av parkering, vilket annars utgör ett problem för kommuner som bara äger en mindre del av det totala parkeringsutbudet. Kanske ännu viktigare är dock att genom att reglera parkeringsutbudet med hjälp av en skatt i stället för direkt genom planeringsprocessen så lämnas fler beslut åt aktörerna på marknaden och kommunen behöver inte vara lika detaljerade i sin styrning. I stället för att säga till exploatören att de får bygga högst X parkeringsplatser runt sin nya butik, säger man att varje parkeringssplats kostar Y kronor i skatt per år.

När det gäller skatter av den här typen finns ofta en uppfattning att dess intäkter skall öronmärkas till ett visst ändamål som är nära kopplat till det område där skatten tas upp, exempelvis vägar eller kollektivtrafik. Ekonomer motsätter sig normalt en sådan öronmärkning, eftersom den begränsar användningen av allmänna medel till områden där de kanske inte gör mest nyttja. Dessutom är det svårt att i praktiken säkerställa att pengarna verkligen går till det avsedda syftet, eftersom det inte går att veta hur mycket som skulle spenderats på den budgetposten om det inte vore för den öronmärkta skatten.
KUNSKAPSLÄGE KRING UTBUD, EFTERFRÅGAN OCH ELASTICITET

I det här avsnittet sammanfattas tillgänglig publicerad kunskap om uppmätta effektsamband mellan policyåtgärder inom parkering och önskvärda förändringar. Till skillnad från exempelvis bensinpris och fordonsskatt, som representeras av enkla kostnadsvariabler, är parkeringspolicy ett mer komplext instrument, och därför svårare att mäta.

En kommunal planerare förfogar grovt sett över tre verktyg för att påverka parkeringssituationen i en stad:

- Utbud (total yta tillgängliggjord och lokalisering av parkering)
- Prissättning
- Tidsbegränsning

Idealiskt skulle den som styr över parkeringspolitikern vilja veta vilken effekt en förändring i användningen av vart och ett av dem får. I avsnittet ovan om parkeringens roll i trafiksystemet delades parkeringspolitikens effekter upp sådana som märks på kort sikt (efterfrågan på parkering, färdmedelsval, destinationsval, trängsel, lokala utsläpp), på medellång sikt (bilinnehav, affärsliv, stadsmiljö) och lång sikt (totalt trafikarbete, total färdmedelsandel, markanvändning). Även detta är förstås en förenkling; fler effekter är tänkbara och de flesta kan väntas existera både på kort sikt och på lång sikt men med olika storleksordning.

Varje kombination av verktyg och den därpå följande förändringen utgör ett effektsamband som kan mätas, åtminstone i teorin. Lokala och omedelbara effekter är lättare att mäta än dem som berör hela trafiksystemet och bara inträffar efter lång tid. Även om man som här begränsar sig till tre styrmedel och elva påverkade beteenden får man 33 effektsamband att undersöka (se tabell 1).
Efterfrågan på parkering (mått som exv beläggningsgrad, andel söktrafik eller genomsnittstid tills en tom plats blir upptagen igen.)

Färdmedelsval (mått exv. som andel bilar av alla resor till området eller en specifik inrättning)

Destinationsval (svårt att mäta, kräver jämförelse mellan samma personers beteende över tid, exv enkät eller särskild datakälla. Se även Affärsliv.)

Trängsel (mått exv. som flöde, hastighet, restid, eller lokalt trafikarbete)

Lokala utsläpp (mått exv. som CO₂, NOₓ, eller partikelhalt)

Bilinnehav (mått exv. bland boende i området eller de som ofta besöker det)

Affärsliv (mått exv. som försäljningsvolym, antal anställda, antal konkurser, antal kunder eller genomsnittligt inköpsbelopp)

Stadsmiljö (mått exv. genom brukarekät eller bostadspriser)

Totalt trafikarbete (mått exv. som fordonskilometer i hela kommunen eller regionen)

Total färdmedelsandel (mått exv. som andel bilresor)

Markanvändning (mått exv. som befolkningstäthet i nyutvecklade stadsdelar eller förändring i tätthet i existerande områden)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Effekt</th>
<th>Styrmedel</th>
<th>Pris</th>
<th>Tidsbegränsning</th>
<th>Utbud</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Efterfrågan på parkering</td>
<td>Efterfrågan på parkering (mått som exv beläggningsgrad, andel söktrafik eller genomsnittstid tills en tom plats blir upptagen igen.)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Färdmedelsval</td>
<td>Färdmedelsval (mått exv. som andel bilar av alla resor till området eller en specifik inrättning)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Destinationsval</td>
<td>Destinationsval (svårt att mäta, kräver jämförelse mellan samma personers beteende över tid, exv enkät eller särskild datakälla. Se även Affärsliv.)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Trängsel</td>
<td>Trängsel (mått exv. som flöde, hastighet, restid, eller lokalt trafikarbete)</td>
<td>Blå</td>
<td>Blå</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Lokala utsläpp</td>
<td>Lokala utsläpp (mått exv. som CO₂, NOₓ, eller partikelhalt)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilinnehav</td>
<td>Bilinnehav (mått exv. bland boende i området eller de som ofta besöker det)</td>
<td>Blå</td>
<td>Blå</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Affärsliv</td>
<td>Affärsliv (mått exv. som försäljningsvolym, antal anställda, antal konkurser, antal kunder eller genomsnittligt inköpsbelopp)</td>
<td>Blå</td>
<td>Blå</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadsmiljö</td>
<td>Stadsmiljö (mått exv. genom brukarekät eller bostadspriser)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Totalt trafikarbete</td>
<td>Totalt trafikarbete (mått exv. som fordonskilometer i hela kommunen eller regionen)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Total färdmedelsandel</td>
<td>Total färdmedelsandel (mått exv. som andel bilresor)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
<tr>
<td>Markanvändning</td>
<td>Markanvändning (mått exv. som befolkningstäthet i nyutvecklade stadsdelar eller förändring i tätthet i existerande områden)</td>
<td>Grön</td>
<td>Grön</td>
<td>Livlig</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabell 1: 33 olika samband mellan styrmedel och dess potentiella effekter. Färgen anger hur omfattande forskningsbaserad kunskap som finns om sambandet, där grönt indikerar flera studier, gult några och vitt betyder att inget eller nästan inget forskningsbelägg finns för sambandet.

Det finns emellertid flera saker som gör det svårt att i praktiken mäta effektsamband för styrmedel inriktade på parkering:

- Vart och ett av de tre verktygen kan användas i komplexa konfigurationer, med olika förutsättningar vid olika tider och för olika grupper av användare och fordon. Man kan till exempel höja parkeringsavgiften per timme och samtidigt sänka den per månad, ändra priset bara för boende i ett område, eller sänka avgiften och samtidigt begränsa tiden man får stå parkerad. Sådana kombinationer försvårar jämförbarhet och analys.

- Varje plats är i någon mening unik, i sin kombination av olika kategorier av resenärer och i sin närhet till arbetsplatser, bostäder och annat utbud. Därför är en observerad effekt på en plats bara delvis överförbar till en annan plats.

- Eftersom en del parkering sker i privat regi, som den kommunale planeraren inte råd över, kommer en del av effekten att påverkas av skillnader i förhållanden mellan den kommunala marken och den privata.

- När det gäller de långsiktiga effekterna kan det vara svårt att kontrollera helt för andra förändringar som inträffat under samma period och också påverkar parkeringsbeteendet, såsom tillgången på kollektivtrafik, förändrade sociala normer, befolkningssammansättning, inkomstnivå etc.

- Det är troligt att beteendet påverkas i olika grad och på olika sätt beroende på resans syfte och den förväntade parkeringstiden. Man reagerar troligen olika på en förändring i förutsättningar för parkering vid en butik medan man gör ett
inköpsärende, på dagtid utanför arbetsplatsen, och på gatan vid hemmet på natten. Samtidigt är det svårt att särskilja de parkerandes syften när man försöker mäta ett effektsamband, särskilt i tät blandad bebyggelse.

Därtill kommer det faktum att olika kommuner och olika stadsdelar har varierande grad av tätthet i kontrollen och beivrändet av regelstridig parkering. Sannolikhet att bötfällas och bötesbelopp är rimligen faktorer som också vägs in av en person som överväger att köra till och parkera på en plats, medan planeringen och omfattningen av parkeringsövervakning kan ligga utanför vad den kommunala parkeringsplaneraren kan kontrollera.

Kanske är det delvis till följd av dessa svårigheter som så få systematiska studier har gjorts av parkeringsstyrmedlens effekter. Endast för två av kombinationerna finns ett flertal skattningar publicerade i vetenskapliga tidskrifter: Prisets påverkan på hur många som fortsätter att parkera på platsen, och hur många som fortsätter att ta bilen till jobbet, oavsett val av parkeringsplats (markerade med grönt i tabellen). I de fall det saknas alternativa parkeringsplatser i närheten av de undersökta anläggningarna är de båda måtten utbytbara.

En förändring i hur många som vill parkera på en plats till följd av en förändring i pris mäts som efterfrågans priselasticitet. Om en parkeringsavgift höjs med 10 procent, och det leder till en minskning av antalet parkerande med 2,5 procent så anges elasticiteten (i sin förenklade form) till -2,5/10, det vill säga -0,25. Det här måttet är ett behandligt sätt att mäta och förutse effekten av en marginell förändring i pris, som genom att utgå från relativa förändringar i både pris och efterfrågan möjliggör jämförelser mellan förändringar från olika prisnivåer.


**Arbetsplatsparkering**

Flera författare menar att det finns goda skäl att anta att efterfrågans priselasticitet är olika för besöksparkering, arbetsplatsparkering och boendeparkering, med de högsta värdena för arbetsplats- och boendeparkering. Litman (2011) anger efterfrågans priselasticitet mellan -0.2 och -0.4, med besöksparkering i den lägre och långtidsparkering i den högre delen av spannet. Uppgifterna svarar inte direkt mot enskilda empiriska studier, utan är slutsatser dragna från flera källor, varav några undersökt bränsleprisets, inte parkeringsavgiftens, inverkan på antalet bilresor. Litman noterar också att en avgift som betalas helt eller delvis av någon annan, exempelvis arbetsgivaren, har mindre påverkan på beteendet än en avgift bilföraren betalar ur egen ficka.


De här stora skillnaderna i bilandel (32:6 och 18:2) kan inte i sin helhet tolkas som parkeringsavgiftens påverkan på beteende. Dels är underlaget i undersökningen litet, dels är det tänkbart att ett mått av självelektion förekommer, där personer med en stark preferens för att ta bilen till jobbet föredrar arbetsgivare som erbjuder fri parkering. Men även med de begränsningarna i beaktande är studien intressant, eftersom den indikerade effekten är så stor. I underlaget förekommer två snarliga arbetsplatser, där parkering erhöds till de anställda för 500 respektive 2000 kronor per månad, med en utnyttjandegrad av 8 respektive 2 procent. Om de två grupperna av
anställda är lika varandra i alla andra avseenden, indikerar detta att efterfrågans priselasticitet är -1, det vill säga avsevärt högre än i Litmans (2011) sammanställning.


I de här svenska studierna finns troligen en betydande effekt av att priset före höjning var noll, det vill säga gratis parkering. Samma mönster finns i en israelisk enkätsstudie. Albert och Mahalel (2006) studerar en större arbetsplats och finner en elasticitet på hela -1,2 (genom att välja mittpunkten i spannet och estimerar elasticiteten genom den). Även här är det fråga om en förändring från gratis till avgiftsbelagd parkering.

Några tidiga amerikanska mätningar av parkeringsprisers påverkan på arbetspendling har också haft stort genomslag i litteraturen. Willson och Shoup (1990) sammanfattar fyra fallstudier där arbetsplatsparkering gått från att vara gratis eller kraftigt subventionerad till att belasta den parkerande med den fulla kostnaden för parkeringsplatsen. Uttolkat som efterfrågans priselasticitet motsvarar resultaten ett spann från -0.11 till -0.68. I en senare studie dokumenterad av samma författare (Willson och Shoup, 1992) noteras motsvarande spann till -0.08 till -0.23. Flera av arbetsplatserna i de här studierna är emellertid belägna i Los Angeles och på andra platser i USA där det finns färre alternativ till att köra egen bil till jobbet.

I centrala San Francisco, som i sin planering är mer lik en europeisk stad, infördes 1970 en 25-procentig skatt på all parkering. Den ledde till en minskning av antal parkerande motsvarande en elasticitet på -0.3. Vid samma tid estimerades motsvarande priskänslighet i Portland, Oregon till -0.58. Även den staden är betydligt mindre bilorienterad än Los Angeles (TRB, 2005).
Besöks och boendeparkering

De flesta publicerade studier är inriktade på arbetsplatsparkering, eller mäter i några fall parkering generellt över ett större område, där det inte går att särskilja olika syften med parkeringen. Endast ett fåtal studier kan ge någon vägledning om vad som är specifikt för sådan parkering som görs i samband med besök till restauranger och butiker, affärsmöten eller vid hemmet.

Genom modellkörningar har EU-projektet Trace (1999) uppskattat att för antal bilresor av typen tjenesteärende är efterfrågans priselasticitet -0.02, medan den för arbetspendling är -0.08 och resor i samband med utbildning -0.10. Skillnaden mellan ärendetyper försvinner dock nästan helt om man mäter efterfrågan i kilometer istället för antal resor. Motsvarande värden blir då -0.3; -0.4 och -0.2.

Den enda empiriska vetenskapliga studien som specificerar andra typer av parkering än arbetspendling i ett europeiskt sammanhang är Kelly och Clinch (2009). De gör en detaljerad före-efterundersökning av en prishöjning i Dublin. Genom att mäta effekten klockan 09, 12, 15 och 18 skapar de en lite mer detaljerad bild av parkerarnas priskänslighet än i de studier som bara betraktar totalt antal parkerande eller resande.

Den klart högsta elasticiteten uppmäts vid klockan 09 på vardagar (-0.40), då man kan tänka sig att många arbetspendlare anländer till centrum, medan de lägsta värdena uppmäts klockan 12 (-0.02) och under den tidiga eftermiddagen, då tjänsteärenden torde dominera. Bland veckodagarna är de som parkerar mest priskänsliga på helgen och allra minst känsliga på torsdagar, då många butiker i staden har öppet extra länge på kvällen. De här observationerna bekräftar det som beskrivits på andra håll – att korttidsparkeringar är mindre priskänsliga än arbetspendlare. Författarna till Dublinstudien drar emellertid en principiellt annan slutsats än vad som görs allmänt. Där de flesta andra bedömer elasticiteten som hög, och att parkeringsavgifter därmed har potential för att påverka färdmedelsval, tolkar de irländska forskarna priskänsligheten som låg, och att dess största potential därmed är att öka de offentliga intäkterna.

För att kunna dra mer detaljerade slutsatser än vad som går att göra från en före-efter eller med-utan-studie, använder Henscher och King (2001) en strukturerad enkät (stated preference) där respondenterna tog ställning till tre olika betalda parkeringsalternativ – intill destinationen, på annan plats i centrum, eller i utkanten av centrum – samt de tre extra alternativen att parkera helt och hållet utanför centrum, ta bussen eller avstå från resan. Deras undersökning visar på en priskänslighet för parkering som är högre än för andra komponenter av resans kostnad. Det visar sig också att de som väljer att parkera direkt invid destinationen och de som parkerar i utkanten av centrum är mindre priskänsliga än de som väljer att parkera en bit bort men ändå i centrum (elasticiteter -0,54; -0,48; respektive -1). Detta förklaras av författarna genom att de som parkerar i direkt anslutning till destinationen är där i affärsärenden och har höga tidsvärden, medan de som parkerar en bit bort är de som gör inköpsärenden, och har ärenden till fler en än målpunkt i centrum, varför den exakta platsen spelar mindre roll.
Undersökningen jämför också effekten av prishöjning med ett förbud mot korttidsparkering under morgonrusningen, och finner att prisinstrumentet har mycket större effekt på färdmedelsvalet, medan P-förbudet framför allt flyttar parkeringen från en plats till en annan. Detta knyter an till hur elasticiteten påverkas av prisorändringar i näraliggande områden. Om bara en stadsdel höjer parkeringsavgiften orsaker det av naturliga skäl mer omflyttning än om alla stadsdelar höjer den samtidigt.

En annan viktig slutsats är att det totala resandet till centrum knappt påverkas alls av höjda parkeringsavgifter. En del byter parkeringsplats och desto fler byter till kollektivtrafik, men väldigt få avstår från resan. Detta kan tas som indikation att effekter på destination och affärsliv är begränsade, åtminstone för de delar av en stad som har en stark centrumhandel och andra urbana kvaliteter att konkurrera med. För halvexterna lägen kan situationen mycket väl vara en annan.


I den enda studie som identifierats som riktar sig helt på boendeparkering undersöker Bao et al. (2010) en före-efter-situation i Nanjing i Kina, och finner att vid en prisnivå motsvarande ca 10 SEK per timme är parkingsefterfrågans priselasticitet ca -0.75. Samtidigt finner författarna att för bussresor är efterfrågans priselasticitet ca -1.8, vilket av författarna tolkas som att en sänkning av taxan i kollektivtrafiken är en mer framkommlig väg att gå för att minska trängsel än att höja parkeringsavgiften. Denna slutsats, som bygger på det djärva antagandet att alla nya bussresenärer är tidigare bilister, står i rak motsats till de som dras i de flesta europeiska och amerikanska undersökningar, där en höjning av parkeringsavgiften bedöms ha störst potential.

parkeringsutbudet inget samband med omsättningen i affärerna, med undantag för jämförelser mellan butiker inom kategorin externa köpcenter, där mer parkering hänger samman med mer försäljning. De uppmäter också ett starkt positivt samband mellan försäljning i förhållande till butiksyta och parkeringsavgifter – det vill säga ju högre omsättning per kvadratmeter desto dyrare parkering. Två olika studier visar att handlarna själva överskattar andelen bilburna kunder. I Graz i Österrike uppskattar handlarna att 58 procent av deras kunder kommer med bil, medan det i verkligheten bara är 32 procent (Sustrans, 2003). Motsvarande siffror i Bristol i Storbritannien är 41 respektive 22 procent (Sustrans, 2006). Utan att några elasticiteter går att utläsa finns ändå en antydan till generaliserabara resultat i de här observationerna; på platser där bilen står för en mycket stor del av transporterna är inköpsresorna beroende av parkeringsplatser, medan det på mer cykel- och kollektivtrafiktäta platser inte finns något sådant samband, samt att handlare tror att en större andel av kunderna kommer med bil än vad som är fallet.

På halvcentrala platser, där lokala butiker i större utsträckning tenderar förlora striden med de externa köpcentrumen, innebär den förlusten att tillgängligheten på dagligvaror och tjänster sjunker för den som inte är bilburen. Detta utgör en välfärdsförsämring som skulle kunna betraktas som en negativ extern effekt av att fler väljer att storhandla i bilcentrerade områden längre bort. Därmed kan man i princip argumentera för att en skatt på parkering vid externa köpcenter skulle vara välfärds höjande om den ledde till en generell tillgänglighetsökning. Inga mätningar finns för hur stor en sådan effekt skulle vara.

**Utbudets påverkan på efterfrågan**

Utbudselasticitet mäter normalt hur mycket mer eller mindre en vara erbjuds till följd av en prisförändring. När det gäller parkering är vi intresserade av något annat, nämligen hur mycket efterfrågan eller andra faktorer förändras till följd av en förändring i utbudet (representerat av högra spalten i tabell 1). Förutom en studie som kopplar bilinnehav starkt till tillgången på parkering i Manhattan (Guo, 2013) finns få empiriska belägg för utbudseffekter. Det här kan bero på att det är svårt att mäta effekter då efterfrågan i utgångsläget är större än utbudet och priset är fast, som ofta är fallet vid parkering på gatemark. Då är inte längre parkeringsavgiften en bra indikation på kostnaden som möter den som parkerar, eftersom risken att inte finna någon plats, och besväret att leta efter alternativ också är en del av kostnaden som bärs av den som parkerar.

Den överskjutande delen av efterfrågan, det vill säga de personer som skulle velat parkera på en viss plats till det skyldade priset om det funnits plats, kan ta sig formen av att man reser någon annanstans, att man avstår från att resa, att man reser med annat färdsmedel, av ökad söktrafik, av att man parkerar längre bort från sin målpunkt än de hade velat eller av att man parkerar där det råder parkeringsförbud.

En av de på senare tid mest citerade uppgifterna i forskningsfältet om parkering är den att trafik som söker efter en ledig parkeringsplats kan utgöra så mycket som 30 procent av den totala trafiken på platsen (SKL, 2013 uppgir den så hög som 50 procent).
Uppgiften går i de flesta fall att spåra till en studie av Shoup (2006), som bygger på mätningar gjorda på tider och platser utvalda just för att söktrafiken kan vändas vara som störst där. Fältundersökningarna är också utförda i amerikanska städer där gatuparkerings avgifter i de flesta fall är gratis medan parkering i P-hus med garanterad plats tillhandahålls till marknadspris. Van Ommeren et. al. (2012) söker estimerar vad motsvarande andel är i Nederländerna, där gatuparkering kostar lika mycket som i parkeringshus. De finner att de bilturer som inte är på väg mot en reservation parkeringsplats är i snitt 20 minuter långa och ägnar 36 sekunder åt att söka parkering, vilket motsvarar 3 procent av restiden. Det visar sig också, i linje med vad teorin förutser, att det förekommer mer söktrafik i större städer, där det är tätt mellan målpunkterna, och på morgnarna. Detta indikerar enligt författarna en ytterligare prisdifferentiering utifrån ankomsttid och bättre information om parkeringstillgänglighet i realtid till förarna skulle kunna ha positiv inverkan på söktrafiken.

Där det finns en överefterfrågan skulle en relevant elasticitet fångas hur stor relativ förändring i söktrafik som orsakas av en förändring i utbudet. Några sådana mätningar har inte stått att finna. I den teoretiska litteraturen och i rapporter av mer normativ karaktär är den gängse uppfattningen att parkeringsavgifter skall höjas till dess beläggningsgraden ligger runt 85-90 procent. Lägre avgifter leder till överutnyttjande och söktrafik, högre till ovanligt utnyttjade resurser, vilka båda är ineffektiva jämvikter (se bland annat Arnott och Inci, 2006 och 2010). Denna tumregel ger emellertid ingen indikation på hur många parkeringsplatser det bör finnas i ett område.

Under arbetet med det här avsnittet har det kommit fram anekdotiska exempel på en form av elasticitet i två steg, som verkar kunna uppstå till följd av den institutionella karaktären i en stad. I det första steget observerar kommunens planerare en stor andel söktrafik i ett område, och beslutar om en höjning av parkeringsavgifterna i syfte att minska trafiken och göra att det går lättare att finna en parkeringsplats. I nästa skede noterar kommunens trafikkontor att det är glesare med trafik och parkerade bilar i område, och blir då mer benägna att acceptera förslag om förändringar som tar en del av ytan för gatuparkerings i anspråk, som till exempel att bredda en trottoar, ge kollektivtrafiken ett eget körfält eller anlägga en ny cykelbana. När en sådan förändring är genomförd sjunker återigen utbudet på parkering, och söktrafiken ökar.


Avslutningsvis, en variant där man försöker möta hur mer parkering kan leda till ökad andel kollektivtrafik; genom att observera effekten av att lägga till nya parkeringsplatser
sid pendeltågstationer i Chicago, beräknar Merriman (1998) att mellan 0,6 och 2,2 nya dagliga kollektivtågsplats registreras för varje ny parkeringsplats. Några motsvarande mätningar av infartsparkeringar i Sverige känner vi inte till, men i samband med intervjuerna som gjorts för denna rapport har planerare i Gnesta beskrivit att de arbetare efter en liknande logik när det gäller pendlarparkering i anslutning till järnvägen.

Transportefterfrågans elasticitet med avseende på andra priskomponenter


- Bränsleprisets påverkan på det totala trafikarbetet med personbil på lång sikt beskrivs i de flesta citerade studier i spannet -0,2 till -0,3, men med flera exempel på betydligt högre och lägre värden. Priskänsligheten för parkeringsavgifter verkar ligga något högre, särskilt i situationer där man jämför med gratis parkering. Detta torde åtminstone delvis kunna förklaras av att en förändring i parkeringspris till skillnad från bränslepris är lokal, vilket göra att del av anpassningen kan ske genom destinationsval. Om all parkering, även på privat mark, skulle höjas lika mycket är det troligt att en stor del av skillnaden skulle försvinna.
- Elasticiteter är generellt högre på lång sikt, eftersom det då finns fler sätt att anpassa sig till en prisförändring. Detta torde vara sant även för styrmedel som rör parkering.
- Förändrat bränslepris har större effekt på bränsleåtgången än på trafikarbetet, särskilt på lång sikt, genom att fordonsparken blir mer bränsleeffektiv. Så länge det finns andra sätt att parkera än dem som påverkas av styrmedlet, till exempel på privat mark, kan man vänta sig en motsvarande mekanism inom parkering. (Detta knyter an till resonemanget om att det är bättre att beskatta önskade faktorer direkt som återfinns i avsnittet Påverkan på drivmedel och fordonstyp ovan.)
- Förändrat bränslepris har väsentligt mindre effekt på den totala fordonsparkens storlek än på det totala trafikarbetet. Detta har emellertid inte nödvändigtvis vis en motsvarighet när det gäller parkering, eftersom bilparken med tiden kan bli mer bränslesnål, men knappast mer parkeringssnål.
- Affärsärenden är mindre känsliga för förändrat bränslepris än privata ärenden. Detta som uppmätter för parkering.
- Pendlingstrafik är mindre känslig för förändringar i bensinpriset än resor till butik eller nöjen. Här pekar de få studierna som existerar om parkering åt ett annat håll, med gansa små skillnader mellan de kortare ärendetyperna.
- Personer med högre inkomst är mindre känsliga för ändringar i bensinpris än de med lägre inkomst. Detsamma verkar även gälla parkering.
• Under rusningstrafik har trängseln redan styrt bort en stor del av den trafik som värderar sin resa lägst, varför priskänsligheten här är lägre. Det finns inget skäl att tro att sambandet skulle vara annorlunda för parkering.

• Hur och när man betalar en avgift påverkar dess effekt. Detta är troligen sant även för parkering.

Flera författare jämför trängselskatt med parkeringsavgifter, och förordar det ena eller det andra på huvudsakliga teoretiska grunder. Bland författarna med parkeringsavgifter noteras att de är välkända, förhållandevis accepterade och mindre kostsamma att samla in. Bland författarna med trängselskatt näms att den mer precist kan kopplas till fordonstyp och resväg, och belastar alla som kör på en väg lika mycket, utan att ge oavsiktliga rabatter till dem som kör genom staden utan att parkera eller dem som har tillgång till en privat parkeringsplats. (Se Albert-Mahalel, 2006; Button, 2006; Arnott och Inci, 2006; Bonsall och Young, 2010; Azari et al., 2013 m fl.)


att med säkerhet säga hur stor andel av trendbrottet som kan tillgodoräknas trängselskattens effekter.

![Diagram](image)

**Figur 1: Bränsleförsäljning (bensin och diesel) före och efter införande av trängselskatter i Stockholm. Data från SCB.**

Vad gäller priskänslighet finns en ytterligare faktor som kan spela roll, nämligen precis var hemmaparkeringen ligger i förhållande till bostaden och alternativa färdmedel. I avsnittet om *international exempel* nedan beskriver ett område i Vauban i Tyskland där all parkering förlagts till P-hus i utkanten av området, medan kollektivtrafik erbjuds centralt inne i området. Just att göra bilresorna en liten aning mer obekväma att påbörja – de kräver en längre promenad – verkar ha haft påverkan på färdmedelsvalet där. För även om den ansträngningen promenaden innebär inte syns i parkeringstariffen eller fångas i ett estimat av efterfrågans priselasticitet så är den en del av totalkostnaden som möter resenären när han eller hon gör sitt färdmedelsval. Inom området hälsopromotion finns flera studier som visar att valet mellan att åka hiss eller gå upp för en trappa påverkas mycket av den relativa placeringen mellan de två, hur välkomnande de uppfattas och vilket av dem som upplevs som standardalternativet respektive undantaget (se till exempel Kahn et al. 2002). Det finns skäl att misstänka att färdmedelsval på liknande sätt kan påverkas av förhållandevis subtila förändringar i det fysiska rummet.

**Slutsatser angående elasticitet**

De spann som uppmätts efterfrågans priselasticitet är stora. Allt från nära 0 till över -1 har föreslagits. Vilket värde som stämmer beror på de specifika omständigheterna, och det verkar alltså inte vara meningsfullt att ange ett generellt värde. I Hanssens (2012) litteraturstudie beräknas medianvärdet för arbetspendling till -0,31 och medelvärdet till -0,4 baserat på totalt 16 estimat. För affärsärenden finns tre estimat med en median på -0,03 och ett medelvärde på -0,08. Från de 9 estimat där ärendetyp inte angivits noteras medianelasticiteten till -0,22 och medel till -0,21.

Det fåtal svenska observationer som gjorts (och som inte ingår i Hanssens studie) tycks peka på högre priskänslighet här än vad den internationella litteraturen indikerar. Det kan bero på att de svenska studierna huvudsakligen är gjorda i Stockholm, där alternativet med kollektivtrafik är förhållandevis tillgängligt, men också på att
utgångspriset i flera fall är noll. Därför skulle det kunna vara rimligt att, i avvaktan på bättre data, anta att en höjning av ett *redan kännbart* pris för parkering med 1 procent i en svensk tätort leder till en minskad efterfrågan på arbetsplatsparkering med 0,3 till 0,4 procent och att effekten på korttidsparkering är högst hälften av det. För de delar av storstäderna där en betydande andel av trafiken består av affärsbesök torde effekten på efterfrågan vara mycket liten.

Om man istället betraktar en situation där parkering tidigare erbjudits gratis eller nästan gratis, och sedan höjs till en kännbar prisnivå, finns det anledning att tro att efterfrågan sjunker avsevärt. Tillhör dessutom de flesta parkerade bilarna arbetsplatspendlare som inte använder bilen i tjänsten, och som har rimliga kollektivtrafikalternativ, kan effekten vara mycket kraftig. Kanske kan det vara rimligt att förvänta sig en elasticitet i storleksordningen -1 när samtliga av dessa egenskaper sammanfaller. (För att beräkna ett värde när utgångspunkten är priset noll mäts elasticiteten i mittpunkten i stället för utgångspunkten.)

Det saknas i princip helt någon systematisk empiri kring effekterna av tidsbegränsad parkering i litteraturen. Därtill är den dokumenterade analysen mycket gles i frågor som rör parkeringspolitikens inflytande över bostadspriser, bilinnehav och lokal arbetsmarknad. Även parkeringens inflytande över det lokala affärslivet är svagt belyst, trots att det senare ofta anförs som argument för att öka eller bibehålla antalet parkeringsplatser i innerstäderna.
PARKERING I SVENSKA KOMMUNER

Detta avsnitt är baserat dels på intervjuer med 14 kommuner, som gjorts särskilt för den här rapporten, och dels på andra nyligen rapporterade kartläggningar. Intervjuerna genomfördes per telefon till parkeringsansvariga och stadsplanerare under perioden december 2012 till mars 2013.


Urvalet för de intervjuer som genomförts särskilt för denna rapport har för jämförbarhets skull förlagt till samma 10 större kommuner som i Trafikverkets kartläggning, och därutöver utökas med fyra små kommuner. Se tabellen nedan.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kommun</th>
<th>Telefonenkät 2013</th>
<th>Trafikverket 2012</th>
<th>Befolkning 2011 (storleksrankning)</th>
<th>Befolkningstäthet invånare / km²</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stockholm</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>881 235 (1)</td>
<td>4 708</td>
</tr>
<tr>
<td>Göteborg</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>526 089 (2)</td>
<td>1 175</td>
</tr>
<tr>
<td>Malmö</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>307 758 (3)</td>
<td>1 962</td>
</tr>
<tr>
<td>Uppsala</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>202 625 (4)</td>
<td>93</td>
</tr>
<tr>
<td>Linköping</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>148 521 (5)</td>
<td>104</td>
</tr>
<tr>
<td>Örebro</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>138 952 (7)</td>
<td>101</td>
</tr>
<tr>
<td>Jönköping</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>129 478 (10)</td>
<td>87</td>
</tr>
<tr>
<td>Umeå</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>117 294 (11)</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>Lund</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>112 950 (12)</td>
<td>264</td>
</tr>
<tr>
<td>Sundsvall</td>
<td>Ja</td>
<td>Ja</td>
<td>96 687 (16)</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Gnesta</td>
<td>Ja</td>
<td>Nej</td>
<td>10 442 (205)</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Bengtsfors</td>
<td>Ja</td>
<td>Nej</td>
<td>9 588 (220)</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Gnosjö</td>
<td>Ja</td>
<td>Nej</td>
<td>9 354 (226)</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Sotenäs</td>
<td>Ja</td>
<td>Nej</td>
<td>9 004 (231)</td>
<td>65</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabell 2: Kommuner i urval, befolkning och befolkningstäthet
Översikt, svensk praktik


Samtliga större städer har gjort en inventering av sitt totala parkeringsutbud under de senaste fem åren. Kvalitén och detaljgraden skiljer sig mellan kommunerna, och ingen har fullständig överblick över det privata utbudet, vare sig i de mindre privata garagen, t ex i bostadsrättsföreningar, eller i kommunernas utkant. Försöken att påverka det privata utbudet är generellt få. Ett par kommuner arbetar aktivt med relationsbyggande, information och förhandling med större arbetsgivare och handelsplatser, men det stora flertalet verkar betrakta det privata parkeringsutbudet som en extern faktor att förhålla sig till men som inte kan påverkas nämnvärt.

Nivån på de kommunala parkeringsavgifterna spänner från 2 kr per timme i Mora till över 40 kr per timme i Stockholms mest centrala delar. Avgiftsnivåerna följer inte direkt av ortens storlek. Några mycket små orter med stor turisttrafik som Vaxholm och Sotenäs tar ut högre avgifter än betydligt större orter som Norrköping och Umeå (SKL, 2010; respektive kommuns hemsida). I tabell 2 syns just de små turisttäta kommunernas parkeringsavgifter i form av höga genomsnittsavgifter i sista raden.

### Tabell 3: Parkering i svenska kommuner, baserat på data från den enkätundersökning som ligger till grund för SKL:s rapport ”Parkering på gatumark 2010”

<table>
<thead>
<tr>
<th>Antal invånare</th>
<th>Antal kommuner i grupp</th>
<th>Andel som tar ut P-avgift</th>
<th>Genomsnitt P-avg per invånare</th>
<th>Tillämpar kommunal P-övervakning</th>
<th>Fel-parkeringsavgift / invånare</th>
<th>Erbjuder nyttokort</th>
<th>Erbjuder boende-parkering</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>250 000–1 000 000</td>
<td>379</td>
<td>100%</td>
<td>392</td>
<td>100%</td>
<td>242</td>
<td>100%</td>
<td>100%</td>
</tr>
<tr>
<td>100 000–250 000</td>
<td>324</td>
<td>88%</td>
<td>196</td>
<td>100%</td>
<td>45</td>
<td>90%</td>
<td>80%</td>
</tr>
<tr>
<td>50 000–100 000</td>
<td>106</td>
<td>81%</td>
<td>117</td>
<td>100%</td>
<td>34</td>
<td>56%</td>
<td>22%</td>
</tr>
<tr>
<td>10 000–50 000</td>
<td>112</td>
<td>21%</td>
<td>81</td>
<td>71%</td>
<td>18</td>
<td>24%</td>
<td>13%</td>
</tr>
<tr>
<td>2 000–10 000</td>
<td>39</td>
<td>13%</td>
<td>164</td>
<td>29%</td>
<td>18</td>
<td>8%</td>
<td>10%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) av dem som tar ut sådan avgift.


Förutom att ge fördelar till miljöbilar ger de flesta kommuner också rabatt och ibland även särskilda platser för nyttotrafik och boende i ett område. De rabatterna har däremot inte förändrats i stor omfattning sedan SKL:s enkät 2009.


I nästan alla av de större kommunerna styr kommunen gatuparkeringen medan privata aktörer kontrollerar majoriteten av parkeringen i P-hus. Effekten blir i de flesta fall att parkeringsavgiften i hus är avsevärt högre än den på gatan, vilket i sin tur leder till att det blir trängt på gatuparkeringarna även när det finns lediga platser i parkeringshusen. Två undantag till detta mönster är Umeå och Linköping, där kommunen kontrollerar 80-90 procent av det totala utbudet, och de privata aktörerna följer de priser kommunerna sätter. I Sundsvall är fallet det omvända, där även kommunens gatuparkeringsplatser hanteras av ett kommunalt ägt men separat och vinstmaximerande bolag, vilket begränsar i vilken utsträckning parkeringsavgifter kan användas för efterfrågestyrning.

Bland de svenska kommunerna utmärker sig Göteborg, Malmö, Umeå, Uppsala, Linköping och Lund som dem som arbetar mest aktivt med sin parkeringspolitik, bland annat för att minska arbetspendling med bil. Flera av kommunerna har regelbundna möten med stora arbetsgivare och handlare i kommunen för att diskutera parkeringsfrågor och sprida kunskap för att motverka vanliga missuppfattningar, som att innerstadshandel skulle skadas av minskad parking. I förhållande till sin storlek ligger Stockholm efter de andra stora kommunerna när det gäller synen på parkering
som en integrerad del av stadsplaneringen, och det är egentligen bara de senaste åren som huvudstaden lämnat predict-and-provide-skolan bakom sig.

De flesta av de större kommunerna har en politiskt antagen parkeringspolicy – i många fall upprättad i sin första version under de senaste fyra åren. En parkeringspolicy hjälper kommunerna att ta ett helhetsgrepp på parkeringsfrågor, hur de hänger ihop med andra stadsplaneringsfrågor och att identifiera anomaler, som till exempel när det är gratis att parkera på gatan på natten men inte på dagen, vilket kan leda till att personer väljer att köra bil till och från arbetet primärt för att flytta bilen till den billigaste parkeringsplatsen.

**Parkeringsnormer i Sverige**


Parkeringsnormer är viktiga just därför att de påverkar markanvändningen långt in i framtiden (som diskuterats i avsnittet om *parkeringsens roll i trafiksystemet och samhällsekonomin* ovan). Beslut som påverkar markanvändning är också sådana som alla boende har att leva med och ingen enskild kan välja bort – ligger en parkeringsplats framför huset så ligger den där för alla, oavsett om man använder den. Just de beslut

I en debattartikel i Dagens Industris nätupplaga nyligen, signerad av bland annat finansminister Anders Borg, ifrågasattes parkeringsnormerna som kommunerna använder, just utifrån att de driver upp kostnader och ger orimliga fördelningseffekter (Borg och von Sydow, 2013). Att finansministern uttalar sig om en fråga som så tydligt hör till kommunernas planmonopol kanske kan vara en indikation om att en statlig intervention är att vänta.

Parkeringsnormer begränsar sig till förändringar på marginalen, vid nybyggnation, och säger ingenting om den totala tättheten av parkering i ett område. Det som påverkar människors beteende är naturligtvis inte antalet tillkommande parkeringsplatser per tillkommande lägenhet, utan det totala antalet parkeringsplatser i förhållande till befolkningen, eller för att vara exakt, till den bilburna delen av befolkningen. Ett sådant tal, som ibland har kallats parkeringstäckning, är dock svårt att mäta, eftersom det kräver en noggrann inventering även av det privata parkeringsutbudet, inklusive företags och bostadsrättsföreningars garage etc.

**Prioritering mellan parkeringssyften**

relevanta busslinjer i receptionen och integrera kommunens reseplanerare i företagens hemsidor och intranät.


På liknande sätt finns det effektivitetsvinster att hämta där en parkeringsplats är reserverade för ett visst fordon, och platsen därmed står tom när innehavaren inte nyttjar den. En delförklaring till varför den här typen av ineffektiva personliga platser tillämpas är troligen det höga värdet på en personlig parkeringsplats – en som alltid är ledig för just mig, utan osäkerhet och utan söktid – och den därmed följande oviljan att hyra ut överkapaciteten som uppstår när platsen inte används.

**Argumenten för parkeringspolitiken**

Som en del av de telefonintervjuer som genomförs för denna rapport ombads de parkeringsansvariga i kommunerna att dra sig till minnes förberedelserna till det senaste beslut kommunen fattat om att öka eller minska mängden parkering. Respondenterna skulle ta ställning till vilka argument som fördes fram och med vilken intensitet. För varje argument fick respondenterna ange hur tongivande det varit, på en skala från ett till fem, enligt följande;

1. Hördes inte alls.
2. Nämndes, men inte alls tongivande.
3. Ett av de mindre tongivande argumenten
4. Ett av flera tongivande argument
5. Ett av de klart mest tongivande argumentet
På sidan 36 sammanfattas resultatet från de tio största kommunerna (de fyra små presenteras separat på sidan 38). Det klart starkaste argumentet för att minska mängden parkering i kommunerna visar sig vara att prioritera bebyggelse. Endast Uppsala och Lund anger det som sällan hörda argument. Tänker man i första hand på kantstensparkering kan det verka udda att ersätta den med byggnader, men många av exempen som kommunerna nämnar har rört större parkeringsytor, som i placering och total omfattning varit tillräcklig för att uppföra nya byggnader på.

Att skapa en trevligare och vackrare stadsmiljö visar sig också vara ett brett accepterat argument för att minska eller låta bli att öka mängden parkeringsytor. Ingen av de tio stora kommunerna svarar att det aldrig hörlt. Stockholm och Göteborg är de kommuner som anger argumentet som minst tongivande.

Det tredje starkaste argumentet är samlingskategorin *annat*, som innehåller så olika saker som cykelparkering, parkmiljö, uteserveringar, gågata, skridskobana, parkeringshus för bilar, lastplats, parkering för beskickningsbilar och torghandel. Det vanligast förekommande svaret i samlingskategorin var uteserveringar, och de användningsområden som kan sägas vara exempel på *trevligare / vackrare stadsmiljö* är i klar majoritet, varför de två kategorierna kan betraktas som i praktiken samma sak.

Att prioritera kollektivtrafik före parkering verkar vara något som hänger samman med stadens storlek. De fyra största kommunerna ger argumentet en femma, och i parkeringssammanhang progressiva Umeå ger en fyra. Övriga sätter tvåor och ettor.


När det gäller att låta bilparkering stå tillbaka för cykling är Uppsala i topp följt av Göteborg och Linköping, medan detta är ett argument som inte alls hörs i Örebro och Malmö. Fördelningen av svaren kan tyckas motsägelsefulla, med tanke på den höga andelen cykeltrafik i just Uppsala och Malmö.

Att använda minskad parkering som styrmedel för minskade lokala utsläpp är ett sällan använt argument. De kommuner som inte sätter en etta på detta är i fallande skala Umeå, Lund och Linköping, varav Umeå brottas med överskrivna nivåer av föroreningar i stadsluften. På liknande sätt ser det ut med frågan om att minska parkering för trafiksäkerhetens skull. Här menar i princip alla tillrågade att trafiksäkerhet alltid kommer främst, men att det sällan leder till förändringar i lokaliseringen av parkeringsplatser, möjligen med undantag av platser för att släppa av barn vid skolor.

Att låta parkeringsplatser stryka på foten till förmån för rörlig biltrafik är ett tongivande argument enbart i Stockholm, och även där något som bara förekommit de senaste åren.
Detta kan tyckas anmärkningsvärt, med tanke på att just relationen mellan parkering och trängsel tar upp en så stor del av forskarnas uppmärksamhet.

Omedvetna om att de deltagit i en intervju till stöd för en utredning om parkering som styrmedel för en fossilfri fordonsflotta har kommunerna rankat minskade koldioxidutsläpp som det minst tongivande argumentet. Det tycks alltså finnas stöd att dra den generella slutsatsen att parkering idag inte används av svenska kommuner som ett instrument för klimatpåverkan.
Figur 2: Argument för att ta bort (eller mot att lägga till) respektive för att lägga till (eller mot att ta bort) parkeringsplatser i tio svenska kommuner.
Jämför man argumenten för mer respektive mindre parkering (vänster respektive höger diagram på föregående sida) står det klart att respondenterna som helhet uppfattar att argumenten mot parkering som vanligare och mer tongivande än de för. Detta stämmer väl med trenden som framgår i de andra aktuella kartläggningarna som citeras ovan, som beskriver hur många kommuner under de senaste antagit en mer aktiv parkeringspolitik.


Det är också samma tre städer som anger pressande krav från opinion och media som ett i någon grad tongivande argument. Stor inflyttnings uppges enbart av Stockholm och Uppsala som tongivande argument, medan nya arbetsplatser är ett av de starkaste argumenten i Jönköping.


Små städer

De tio städer som intervjuats för den här rapporten och för Trafikverket (2012) hör till de 16 största i Sverige och har över 100 000 invånare (utom Sundsvall som har strax under) och en distinkt stadskärna som bebyggs under tiden innan bilen blev vanligt förekommande i Sverige och norm för stadsplaneringen. Lättillgänglig parkering är i de här städerna inte ett konkurrensmedel för att locka befolkning eller kunder från andra orter, vilket syns i rankningen av argument i figur 2 ovan.

Som komplement har vi också intervjuat planerare i fyra av de mindre kommunerna, med runt 10 000 invånare. De har valts för att de befinner sig i väldigt olika situationer, och presenteras därför inte summerade i ett diagram, utan med respektive svar angivet i tabell 4.

Att ha bil upplevs av många i Bengtsfors som absolut nödvändigt så fort man uppnått körkortstillstånd. Kollektivtrafiken inskränker sig till skolskjuts, vilken nyligen fått prioritet över parkering vid en skola (det är därför kollektivtrafik anges som en femma i tabellen ovan). Kommunen har inga externa köpcenter, utan är snarare ett område som folk kör ifrån för att besöka större orter i närheten.

Inga parkeringsavgifter tas ut, men en del platser är tidsbegränsade med 2, 4 eller 24 timmars begränsning. Någon gång per år kontraktaras ett vaktbolag för att genomföra parkeringsövervakning. Då kan det bli en del klagomål, annars är inte parkering en fråga alls i kommunen. En dag i veckan är en parkeringsplats avstängd till förmån för torghandel.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Argument mot fler parkeringsplatser</th>
<th>Bengtsfors</th>
<th>Gnesta</th>
<th>Gnosjö</th>
<th>Sotenäs</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Trevligare / vakrare stadsmiljö</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Trafiksäkerhet</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Utrymmet behövs till kollektivtrafik</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Utrymmet behövs till cykeltrafik</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Utrymmet behövs till rörlig biltrafik</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Utrymmet behövs till bebyggelse</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Utrymmet behövs till annat</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Minskade koldioxidutsläpp</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Minskade lokala avgasutsläpp</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Långsiktigt minska bilens andel av det totala resandet i kommunen</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Argument för fler parkeringsplatser</th>
<th>Bengtsfors</th>
<th>Gnesta</th>
<th>Gnosjö</th>
<th>Sotenäs</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lättare att hitta en ledig parkeringsplats</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ökade intäkter i form av parkeringsavgifter</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Fler kunder till butiker och affärsliv</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Bli mer i attraktiv i konkurrenser men andra orter</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Tillgodose pressande krav från opinion och media</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Inflyttningskrav i kommunen har ökat behovet</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Ökat bilinnehav har ökat behovet</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Nya arbetsplatser har ökat behovet</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabell 4: Rankning av argument för och mot parkering i fyra små kommuner

Planerna i Gnesta beskriver satsningar på att vitalisera de centralare delarna och säger nej till ytterligare etableringar vid Stoppområdet. Huvudgatan faller idag under Trafikverkets ansvar, men kommunen har sökt lov att ta över den för att kunna besluta om hastighetsnedsättning där. Ingen parkeringsavgift tas ut, men sedan 2009 tillämpas tidsbegränsad parkering med P-skiva, vilket möttes med starka protester från allmänheten.


En annan åtgärd är att den som har månadskort på Stockholms Lokaltrafik åker gratis på Sörmlandstrafikens bussar. Det har införts just för att minska trycket på pendelparkeringen, och öka andelen som åker buss+tåg i förhållande till de som tar bil+tåg.

Gnesta är också en av flera mindre orter i området och upplever en konkurrens om både invånare och kunder. I det spelet upplevs parkeringstillgången som en del av attraktionskraften som påverkar vart folk åker för att handla.

Gnosjö är berömt för företagande och är också en förhållandevis rik kommun. Beräknat som inkomst per invånare hade Gnosjö år 2011 plats 48 av Sveriges 290 kommuner. Ungefär 4000 personer bor i tätorten och ytterligare drygt 5000 på andra platser i kommunen.

Några laddstolpar för elbilar finns vid kommunhuset, men att etablera bilpool skulle inte vara särskilt relevant, eftersom i princip alla har egen bil.


**Sotenäs** som namn kanske inte väcker så många känslor, men kommunens tätorter Smögen, Kungshamn, Bohus Malmö, Bovalstrand och Hunnebostrand är nog desto mer bekanta. Med sina 9000 åretrunnboende utspritt på en handfull tätorter skulle inte kommunen haft någon parkeringspolitik att tala om, om det inte vore för sommargästerna. Under perioden juni till augusti tas parkeringsavgift ut i kustsamhällena, medan platserna under resten av året styrs med tidsbegränsningar om 30 minuter eller 2 timmar. Det finns bara enstaka privata aktörer på parkeringsmarknaden, och de följer den prisbild kommunen etablerar.

Parkeringsavgiften klockan 08-20 på sommartid höjdes 2012 från 16 till 20 kronor per timme. Ett politiskt beslut har fattats att sänka den till 15 kronor för 2013, men då har man också blivit tvungen att ta ut avgift även på natten, för att kommunens budget skall gå ihop. Parkerings- och felparkeringsavgifter gav drygt 1,5 miljoner kronor i intäkt 2009.


Trots sin inbördes olikhet blir de fyra småkommunerna som beskrivits här ytterligare exempel på hur svårt det är att bryta ett invant beteendemönster förstärkt med bilbaserad markanvändning. En stark bilkultur verkar påverka färdmedelsval även för de resor som lätt hade kunnat göras till fots.

**Innerstadshandel**

Det enskilt mest tongivande argumentet att behålla eller utöka antalet parkeringsplatser i större svenska kommuner är att skydda innerstadshandeln från konkurrens av externa köpcentra. Detta argument har dock svagt eller inget stöd i forskningen när det gäller större städer med en tät kärna (se avsnittet *besöks och boendeparkering ovan*). Sådana platser konkurrerar redan i första hand med hjälp av sin urbana atmosfär, sitt utbud och möjligheten att ta sig runt till fots eller med kollektivtrafik. I Lund verkar den av forskningen anförda slutsatsen ha vunnit gehör, och planerarna anser att stadskärnans kvalitet är den huvudsakliga konkurrensfördelen. Handlarna i innerstaden ber snarare kommunen om att etablera gågator än om ny parkering. I Umeå har centrumhandlarna nyligen tagit initiativ och bett kommunen höja parkeringsavgifterna för att öka omsättningen på parkeringsplatserna mitt i stan (VK, 2013).

I Helsingborg har man infört fri parkering på lördagar för att gynna handeln. Köpcentrumet Väla i utkanten av staden ses som ett hot, men det har också visat sig att Väla har lockat folk från omgivande landsbygd och småstäder i minst lika stor utsträckning som från innerstaden. Nu överväger kommunen att göra lördagsparkering gratis bara för de som handlar i butikerna, och två partier (mp och f) föreslår att kollektivtrafiken också borde vara gratis på lördagar, för att inte uppmuntra folk att ta bilen i onödan (Helsingborgs Dagblad, 2013).

I Linköping har politikerna beslutat om etablering av nytt externt köpcentrum, dit det saknas kollektivtrafikförbindelse. Samma politiker driver samtidigt en aktiv parkeringspolitik, och uttrycker att staden skall vara koldioxidneutral, vilket kan visa sig vara mål som är svåra att förena. Kommuntjänstemän träffar regelbundet innerstadshandlarna för att diskutera parkering och sprida kunskap om dess effekter.

De externa köpcentrumen är i grunden designade för bilbesök, och de kommuner som accepterar etablering av dem, men försöker kollektivtrafikförsörja dem vittnar om hur svårt det är att få det att fungera. Dels är centrumen lokalisera för åtkomst med bil och bussresorna dit blir ofta långa och vindlande. Väl inom området är det inte särskilt promenadvänligt och stora parkeringsplatser skiljer ofta butikerna åt med sådana avstånd att många föredrar att köra från en parkering till en annan även inom området. Flera av de intervjuade kommunerna nämner IKEA som en särskilt bilorienterad och inflytelserik motpart när det gäller att försöka påverka utformningen av externa köpcentrum.

En ökad näthandel med tillhörande distributionstrafik uppmärksammas av några kommuner som en potentiell källa till förändring i framtid. Ingen uppger sig dock ha
observerat några omfattande tecken på att sådana förändringar skulle ha givit avtryck i stadsbilden ännu.

Infartsparkering


I Stockholm finns infartsparkeringar, men kommunen upp fattar att de ligger för nära stadskärnan, på mark som skulle göra mer nytta för bostadsbyggnande. I samband med införandet av trängselskatter i Göteborg fick nya infartsparkeringar högre prioritet, och de tycks av många upp fattas som en skyldighet för kommunen attorda, nu när trängselskatten införts.

Av de mellanstora kommuner som provat konceptet tycks de flesta göra liknande erfarenheter. Är parkeringarna för nära innerstaden uppfattas det av förarna som poängöst att lämna bilen, när man ändå kört så långt som ända fram till tätortsgränsen – då kan man lika gärna köra sista biten också. Något bättre verkar det gå att erbjuda parkering vid den bortre ändhållplatsen för inkommande kollektivtrafik, men överlag är det mycket svårt att locka bilsförare som är vana att köra från dörr till dörr över till kollektivtrafik.

Några planerare och parkeringsansvariga som intervjuats utrycker också en principiell tveksamhet till infartsparkering. Om man verkligen vill påverka färdsmedelsandeland och förtäta i hela kommunen kanske infartsparkering är ett steg i fel riktning. Kanske riskerar de att istället ytterligare etablera de mer perifera områdena som bilburna, och isolera innerstaden som ett litet Skansen man kan åka till för att tillfälligtvis avnjuta historisk miljö en stund. Vill man påverka stora volymer av biltrafiken krävs att man påverkar mer än trafiken till de största städernas innersta kärnor.

Elbilar

Samtliga tio av de större städerna som studerats har åtminstone några laddplatser för elbilar, och alla utom Linköping, som kallar sig biogasstaden, planerar fler under de näraste åren. Antalet är dock fortfarande lågt, och dessutom fragmentiserat med olika anslutningar och nätspänningar. Ingen av kommunerna har någon särskilt stark uttalad satsning på elbilar eller har märkt av någon stor efterfrågan. Givet de låga marginkostnaderna för att köra elbil är det dock möjligt att detta förändras snabbt den dag inköpspriset för elbilar sjunker så lågt att totalkostnaden att äga och köra dem kommer i nivå med en konventionell bil.
De flesta kommunernas platser för laddning av elbil finns på privat mark eller i parkeringshus. Fram till februari 2011 kunde kommunerna inte hindra andra bilar från att ställa sig på laddplatserna om de etableras på gatumark, men nu finns i Trafikförordningen nya bestämmelser som gör detta möjligt. Laddbara bilar får använda en sådan plats även som parkeringsplats under den tid den inte laddas, och andra bilar får använda den för av- och påstigning, men inte parkering.

På kartan intill syns antal laddplatser på olika orter i Sverige. Majoriteten är av vanliga 230 voltsurtag, men det finns också Mode 3 och 400 volts trefas på många håll.

Bilpool

Av intervjuerna med kommunerna att döma är användningen av bilpool under snabb ökning. Marknaden kännetecknas av stort antal lokala aktörer med bilar i bara en stad och SunFleet, som ägs av Volvo och Hertz, som är etablerat i 32 svenska städer. SunFleet erbjuder såväl öppna bilpools, där vem som helst kan bli medlem, som slutna, som en arbetsgivare kan använda istället för firmabil, liksom hybrider, där bilarna är låsta till ett företag på kontorstid men kan bokas av andra på kvällar och helger. Det finns runt 500 bilar tillgängliga i Sverige från olika bilpools idag, enligt sajten bilpool.nu, som drivs i samarbete med Trafikverket och som sammanställer information från olika lokala bilpools och SunFleet. SunFleet har över 700 bilar i trafik, men av dem finns många i slutna pooler. En majoritet av de intervjuade kommunerna har ordnat sina tjänstebilar just som en bilpool genom SunFleet.

Ingen av de intervjuade kommunerna har någon plan att försöka skifta en större del av trafiken till bilpool, med undantag för enskilda nybyggda stadsdelar i storstäderna. De flesta har uppfattningen att det inte är möjligt att reservera gatumark åt poolbilar, eftersom det skulle strida mot kravet på att behandla alla kommuninvånare likvärdigt. Istället upplåter man plats i P-hus och på kvartersmark i de flesta fall. Det är emellertid inte självklart att kommuner är förbjudna att upplåta gatumark specifikt för bilpools, så länge dessa är öppna för vem som helst att gå med i. På samma sätt som busskörfläkt och cykelbanor är begränsade till vissa fordonsslag finns det skäl att hävda att även poolbilar skall kunna ges särskilda platser.

Frågan skulle gynnas av ett explicit klargörande i lagstiftningen tillsammans med en riksgemensam legal definition av en bilpool. Vägverket (2003) sammanfattar i en rapport några av de viktiga parametrarna att ta hänsyn till för en sådan definition (senare vidareutvecklat av Trafikkontoret i Göteborgs stad, 2011), med särskild tanke...
på att undvika att skapa incitament för bilpooler som upprättas enbart i syfte att få tillgång till billigare parkering.

En bil som delas av många användare har flera miljömässiga fördelar som en kommun vill gynna. Dels är en bil som delas av flera användare oftare i rörelse, vilket gör att den står parkerad och tar upp värdefull mark under mindre tid – mark som då i stället kan användas till cykelbanor eller kollektivtrafikkörfält. Den troligen viktigaste fördelen är dock att användaren betalar för en poolbil i direkt proportion till hur mycket bilen används, det vill säga har en låg fast kostnad och en hög marginalkostnad, i motsats till en ägare av en elbil, vilket torde minska andelen resor med bil.

Av kostnadsskäl är bilpool mest intressant för personer som använder bil någon gång i veckan eller mer sällan. Figur 4 illustrerar i förenklad form kostnadskillnaden mellan att äga och köra en begagnad bil respektive hyra genom bilpool. För den ägda bilen är den fasta kostnaden inklusive värdenminskning på bilen satt till 12 000 kronor per år och den direkta marginalkostnaden till 2 kr per kilometer. För bilpoolalternativet är medlemskapet prissatt till 1800 kronor per år och den direkta marginalkostnaden till 20 kronor per kilometer (baserat på Sunfleets aktuella prislister plus antaganden om bilmodell). I en tätort där parking är högt prissatt kommer alternativet att äga vara dyrare än vad som indikeras här. Oavsett exakt var brytpunkten hamnar, så torde ett ökat utbud av bilpooler göra att framför allt de som använder bil i liten till måttlig omfattning blir benägna att byta från att äga till att hyra. Det har därigenom troligen större effekt på bilparkens storlek än på det totala trafikarbetet. Det i sin tur innebär att en ökad andel bilpoolanvändare kan göra att ett mindre antal parkeringsplatser kan betjäna en lika stor mängd resor. Detta är i sig ingen miljövinst, men kan ha stor effekt på markanvändningen, vilket på sikt kan leda till miljövinster.

Figur 4: Enkel prisjämförelse mellan att äga en begagnad bil och att hyra genom bilpool

I den andra änden av skalan kan effekten bli den motsatta; den som idag till följd av de höga fasta kostnaderna valt att inte ha bil, och därmed sällan eller aldrig kör, kan genom bilpool öka sin användning. På samma sätt kan bilpool leda till ökad trafik genom att en familj som redan har bil skaffar bilpoolsabonnemang som andrabil. Det fatalev studier som finns på området stöder att denna effekt finns, men menar också att den trafikminskande effekten dominerar (Trafikverket, 2012B).
Parkering som styrelsemiddel för en fossilfri fordonstrafik
Centrum för Transportstudier

Använd man parkeringspolitiken som ett sätt att göra bilpool mer attraktivt genom att användaren slipper eller minskar den del av kostnaden som utgörs av tid och besvär att leta parkering så förskjuts besluten till bilpoolens fördel, så att brytspunkten för beslutet hamnar längre till höger i figur 4 utan att bilpoolen behöver ge någon rabatt och utan att alternativet att äga behöver beskattas ytterligare. Då är det viktigt att en större andel av de som använder bil lite oftare också kommer att välja poolalternativet, vilket genom den högre marginkostnaden även minskar deras totala körsträck. På det här viset kan parkeringspolitiken, som redan i sin grund innebär att justera marginkostnaden för bålefor, få en hävstångseffekt genom att gynna bilpooler, där nästan hela kostnaden betalas på marginalen.

Även trafik med företagsbilar påverkas av övergång från egenägda till bilpoolsbilar, trots att det inte är föraren som betalar användandet direkt. I Göteborg har man mätt upp en minskning av bilanvändandet i tjänsten på hela 25 procent till följd av bland annat införande av bilpool i kombination med en skärp resepolicy.

For bilpooler finns en positiv nätverksextalitet, som innebär att värden för medlem i en bilpool ökar ju fler andra personer som också väljer att vara med i bilpool. Orsaken är att ju fler kunder en pool har desto fler bilar kan den förvalta, och därmed ökar sannolikheten att det finns en ledig bil i närheten just när en kund vill ha en. Om det därmed finns ett tröskelvärde, över vilket en bilpools kunderbjudande är så starkt att det i stor skala kan konkurrera med egenägd bil, så är det troligt att världens största bilpoolsföretag ZipCar blir först att överskrida detta. ZipCar har idag över 700 000 medlemmar och 10 000 bilar. Företaget gick med vinst för första gången under 2012, och sålades nyligen av grundarna till hyrbilsföretaget Avis för ca 3,5 miljarder kronor. Möjligheten att snabbt genom telefonen hitta ett närliggande fordon och påbörja en korttidshyra direkt utan förbokning har beskrivits som en nyckelegenskap för att ZipCar skulle kunna nå andra kunder än de som väljer en traditionell biluthyrare.

Cykelparkering


Juridisk gråzon

De legala och konstitutionella begränsningarna för hur en kommun kan utforma sin parkeringspolitik är inte bara invecklade utan också delvis oklara. Att ta ut av avgift för parkering är i princip att betrakta som en form av beskattning, eftersom avgiftens omfattning inte är primärt baserat på den kostnad kommunen har för att tillhandahålla parkeringstjänsten. Därtill får kommuner inte beskatta andra än sina egna medlemmar,
vilket i princip skulle innebära att parkeringsavgifter bara kan gälla de som är mantalsskrivna i kommunen de parkerar i. Just parkeringsavgifter är emellertid reglerade i lag som tillkommit före de källor som förbjuder sådana kommunöverskidande skatter och därför går det bra att fortsätta ta ut parkeringsavgifter. Däremot blir det av samma skäl svårt att ändra i den kommunala avgiftslagen (1957:259) utan att samtidigt starta en kedja av andra förändringar, som kan vara svåra att få igenom. Experterna är oense om den här begränsningen vilar på grundlagen eller på kommunalskattelagen, och för den intresserade finns en nyligen publicerad gedigen genomgång av frågorna i vägtullsutredningens slutbetänkande (SOU 2012:60).

Förutom denna begränsning av förändringar i den lag som reglerar avgiftsupptagen finns också ett generellt krav på kommunerna att behandla alla sina invånare (eller medlemmar som det heter i lagtexten) lika. Det är detta krav som gör att kommuner inte kan reservera gatumark för bilpooler hur de vill, och som kan tolkas som att den förbjuder miljöbilsundantag.

Kunskapsefterfrågan

I ingen av de intervjuade kommunerna, vare sig de som undersöks för den här rapporten eller de som förekommer i Trafikverkets (2012) sammanställning, utvärderas effekterna av de åtgärder som vidtas i någon större eller strukturerad omfattning. Styrning av parkering är helt uppenbart en relativt ny företeelse, och efterfrågan på kunskap är stor och otillfredsställ. På frågan om vilken ytterligare kunskap som efterlyses, svarar kommunerna med viss samstämmighet. Följande frågor har förekommit från fler än en person;

- Hur gör andra kommuner med rabatter, kort, undantag etc?
- Vad har parkeringstalen för verkan egentligen och hur kan de bäst förändras?
- Vad skulle hända om man helt slutade tillämpa parkeringsnormer över huvud taget?
- Hur har andra länder löst frågan om förmånsbeskattning av fri parkering?
- Skadas verkligen centrumhandeln av att ta bort parkering?
- Vad har näthandel och därpå följande distribution av varor för påverkan på stadstrafiken? Vartåt går trenden?
- Är det sant att folk från innerstan ställer upp bilen på långtidsparkering i när för att sen åker kollektivt hem?
- Om man skall göra en marknadsanpassning av parkeringsavgifterna i innerstaden, i vilken sekvens skall man införa förändringarna?
- Det påstås ibland att bilpool är framför allt ett sätt att skaffa en andrabil. Men är det sant?
• Hur stor roll spelar det att man har parkering i källaren i sitt hus, jämfört med en bit bort?

• Vem betalar i slutändan för parkeringen?

• Psykologiska aspekter – hur kan 15 kr parkering vara så upprörande när man har en bil för 300 000 och kör och handlar för 3000?
ALLMÄNHETENS ACCEPTANS FÖR PARKERINGSPOLITIK

Förutom de observerbara orsakssambanden och dess samhällsekonomiska och fördelningspolitiska konsekvenser finns en stark psykologisk och politisk dimension av parkeringsplaneringen. I debatten om parkeringsavgifter och andra bilrelaterade skatter förekommer ibland begrepp som ”bilfientlig” eller ”kriget mot bilismen”. Under arbetet med intervjuerna för avsnittet parkering i svenska kommuner ovan har flera av de parkeringsansvariga delat med sig av berättelser om reaktioner när tillgången på parkering minskar. När Stockholms stad skulle införa en städdag per månad också i de yttre stadsdelarna fick de många arga brev och telefonsamtal med frågor som ”Jaha, och var skall jag ställa min bil nu har du tänkt?”. Den här sortens reaktion är typisk för många av kommunernas berättelser, där kommuninvånare som valt att äga bil uttrycker en upprörd förväntan att kommunen skall förse dem med parkeringsplatser som skall vara både lediga och gratis. Flera kommuner vittnar om att när den politiska majoriteten är instabil kanaliseras ibland den här typen av opinion genom politiker och kan till och med påverka valutgången.


När parkering och andra närliggande transportpolitiska frågor diskuteras politiskt används inte sällan en retorik baserad i klass- och könstillhörighet, även i fall då avsändaren är av en politisk schattering som normalt inte brukar använda sådana referenser. På Göteborgs-Postens debattsida skrev allianspartierna i februari 2006 angående trängselskatt i Göteborg att ”Trängselskatten går hårdast ut över dem som behöver bilen mest; kvinnor med låg inkomst och med barn som måste ha bilen för att komma till sina arbeten.”

Det är emellertid inte sant att en fördyrning av biltrafik i innerstaden påverkar kvinnor och låginkomsttagare mest, vare sig i antal personer eller i kronor och ören. Baserat på data från en enkätundersökning i Göteborg och omnejd, utförd av Centrum för Transportstudier i december 2012, sammanfattas i figur 5 några underliggande faktorer för hur invånarna påverkas av parkeringspolitik, trängselskatt och andra lokala trafikrelaterade ingrepp. Resultaten visas för samtliga respondenter, fördelat på kvinnor och män och fördelat på hög och lågavlönade. Där syns att män och högavlönade äger och kör bil oftare än kvinnor, att de oftare erbjuds fri parkering och förmånsbil, men att de samtidigt har färre tidsbegränsningar i form av fasta arbetstider och hämtning och lämning av barn. Skillnaderna är större mellan inkomstgrupperna än mellan kvinnor och män.
Figur 5: Faktorer med inflytande över hur olika grupper påverkas av parkeringspolitiken. Data från ca 1600 personer i Göteborg med omnejd, december 2012.

I samma enkätundersökning ställdes också några hypotetiska frågor, för att testa hur allmänheten uppfattar den typ av marknadsbaserade prissättning som forskarna verkar vara mer eller mindre ense om är fördelaktigt att införa. Respondenterna ombads ta ställning till fem olika påståenden om antal och priser för parkeringsplatser, och svara om de håller med om att;

1. Det skulle vara rimligt att höja parkeringsavgifterna i centrum, om det leder till att man kan vara säker på att snabbt hitta en ledig plats.
2. Det skulle vara rimligt att ta bort en del parkeringsplatser, om det gör att cyklar och kollektivtrafik kan ta sig fram lättare i centrum.
3. Det skulle vara rimligt att ta bort en del parkeringsplatser, om det gör att bilar lättare kan ta sig fram i centrum.
4. Det är rimligt att de boende i en del områden kan parkera billigare än besökare.
5. Det är rimligt att parkeringsavgifter är olika höga på olika platser och vid olika tider.

De tre första påståendena är hypotetiska och rör förslag som åtminstone teoretiskt skulle kunna leda till högre nydda. De två sista gäller förhållanden som redan existerar och är allmänt kända. Teorin förutser att människor är mer positiva till de två sista än de annars skulle vara, eftersom man tenderar att acceptera det oundvikliga och ha en högre acceptans för sådant som redan är etablerat.

Svaren är sammanfattade i fem figurer på sidan 51, först för samtliga respondenter och sedan uppdelat på de som kör bil varje eller nästan varje dag, de som aldrig eller nästan aldrig kör bil, samt uppdelat på kvinnor och män.
Den första frågan, att höja priset och göra det lättare att finna en plats, som enligt transportekonomer med säkerhet skulle leda till en välfärdsvinst, förlorar i allmänhetens ögon med 65 mot 12. Det är ingen större skillnad mellan kvinnors och mäns uppfattning, men bland de som kör bil varje dag är andelen som motsätter sig större än bland de som kör sällan. Även om de tjänar på att slippa leta efter parkeringsplats så är uppenbarligen tanken på att betala ännu mer för parkering den dominerande känslan. Om de som inte kör bil är mer positiva för att de antar att det skulle gynna kollektivtrafikens framkomlighet eller stadsmiljön, och därmed dem själva, eller om de gör en utomståendes analys av nyttor och kostnader, men utan att själv drabbas av känslan att behöva betala mer är oklart. Hur som helst är skillnaden mellan grupperna stor – även om de som inte kör bil också har en majoritet emot, med 48 mot 30.

Att minska på parkeringsutbudet till förmån för kollektivtrafik och cykel är en nästan jämn fråga i totalbefolkningen, där nej vinner med bara 44 mot 43 procent. Inte oväntat är skillnaden störst mellan de som kör och de som inte kör i den här frågan. Men även bland de som kör bil dagligen är nästan 30 procent förespråkare. Ingen stor skillnad uppmäts mellan kvinnor och män.

Idén att istället ta bort parkeringsplatser till förmån för den rörliga trafiken har en överväldigande majoritet emot sig. Inte ens bland dem som kör varje dag är fler än 16 procent positiva. Återigen talar folkopinionen i motsats till den ekonomiska välfärdsanalysen. Män är aningen mer positiva än kvinnor till idén, men det är långt ifrån jämnt.

Över 80 procent av samtliga grupper tycker att boendeparkering är rimligt, med aningen högre stöd bland de som inte kör bil och bland kvinnor. De regressiva effekterna, det vill säga att boendeparkering är ett nettabidrag till dem som äger lägenhet i de dyraste områdena i centrum, tycks inte vara ett argument som påverkar opinionen nämnvärt.

Kvinnor och de som kör bil ofta är mer benägna att ifrågasätta att parkeringspriser är olika höga på olika platser och vid olika tider. Gruppen som motsätter sig är emellertid aldrig längt över 20 procent i någon av delmängderna.
Figur 6: Attityder till parkeringspolicyer i Göteborg, december 2012

Parkering som styremedel för en fossifri fordonstrafik
Centrum för Transportstudier

51
INTERNATIONELLA EXEMPEL

I litteraturen återkommer samma internationella exempel i flera källor. I detta avsnitt har vi samlat nägra av dem för att illustrera mer eller mindre omfattande och nyskapande ansatser. Samtliga åtgärder kan ha effekter på utsläppen av klimatgaser, men det är långtifrån självklart vilka effekterna blir, och det är tydligt att det primära syftet med åtgärderna ofta har varit ett annat, som att minska trängsel eller att frigöra parkeringsplatser för besöks- och inköpsärenden. Av exemplen nedan är det främst åtgärderna för att skilja parkering från boendet i Vauban som har som tydlig ambition att totalt sett reducera bilågande och biltrafik.

Parkeringsnormer utomlands

Traditionellt i Sverige och många andra länder har man haft miniminormer för antalet parkeringsplatser för att få fastighetsägarna att bidra till att tillgodose en tänkt efterfrågan på parkering i ett område. Nu börjar det växa fram exempel på ett omvänt tankesätt där man istället maximera antalet tillåtna parkeringsplatser eller drar ner minimivån i vissa områden med syfte att reducera biltrafiken.


I Bern korrigerar man parkeringstalen med en lägesfaktor anpassat till byggnadens funktion och tillgängen till alternativa färdmedel. Man satte 1989 en norm på max en parkeringsplats per tio arbetstagare vilket fick till effekt att trafiken minskade i rusningstid, vilket också var ett av målen med åtgärden. Effekten blev också att vissa företagare inte ville etablera sig i centrala lägen, utan föredrog platser längre ut där fler parkeringsplatser tillåts (Evenäs och Petersson, 2005).


Ett exempel på detta är den kommersiella etableringen Sihlicity som öppnades i centrala Zürich 2007. Etableringen ligger i utkanten av citykärnan och består av ett antal byggnader fyllda med bland annat handel, biografer, service, hotell och lite bostäder. Sihlicity har dagligen ca 19 000 besökare. Som en del i tillståndssprocessen för anläggningen genomfördes ett antal åtgärder för att styra trafiken. Man satte ett tak på max 850 parkeringsplatser, parkeringsavgifter måste tas ut och 600 cykelparkeringsplatser skapades och en hemsida om hur anläggningen nås med alla
sorters färdmedel togs fram. Anställda får inte parkera inom anläggningen och markägaren fick medfinansiera förbättringar i kollektivtrafikförsörjningen. I slutet av 2008 utfördes 72 procent av resorna till anläggningen med annat färdmedel än bil (Elitis, 2009).

**Att skilja på boende och parkering**


Stadsdelen har också begränsningar av genomfartstrafik, och erbjuder alternativ i form av bland annat spårbunden kollektivtrafik med täta avgångar. I området brukas i snitt en halv parkeringsplats per invånare. Bilinnehavet och bilanvändningen beräknas vara hälften så stort i Vauban som i jämförbara områden, med 160 bilar per 1000 invånare, vilket kan jämföras med närbelägna Risenfeldt, där bilinnehavet på 299 per 1000 invånare, eller med centrala Lund, där bilinnehavet är 190 per 1000. Andelen av alla resor som görs med bil i Vauban är 16 procent, och bilpools lockar 39 procent av hushållen som medlemmar. Av de hushåll som idag är bilfria hade 57 procent bil innan de flyttade till Vauban. (ITDP, 2011; Svensson och Hedström, 2010).

**Åtgärder för att motverka gratis parkering på privat mark**


I USA förekommer sedan 1990-talet en annan typ av påverkan på arbetsgivare att minska bilpendling till arbetsplatsen. I delstaten Kalifornien finns en lag som sedan 1992 föreskriver arbetsgivare att erbjuda sina anställda en summa pengar i utbyte mot att de inte utnyttjar av företaget förhyrda parkeringsplatser. Lagen kallas ”the parking cash-out program” och har som syfte att minska bilpendling och utsläpp.


Likenande system förekommer i Storbritannien, inte som lag, utan som överenskommelser mellan företag och kommun i samband med nyetableringar. Två

I Storbritannien finns även en etablerad princip att ha varierande avgifter, beroende på vilken typ av fordon tillståndet gäller, bland annat genom att tillståndet kan kösta olika mycket beroende på hur utrymmeskrävande ett fordon är. I Westminster, i centrala London, kostar parkeringstillstånden olika beroende på fordonets längd, och elbilar undantas från kostnad.

I Richmond, i Londons utkant, har man provat att differentiera avgiften för parkeringstillstånd efter fordonens koldioxidutsläpp. Kostnaden för tillståndet varierades dessutom beroende på vem som parkerar (boende, företag) och vilken zon tillståndet avser. Fordon med utsläpp under 100g CO₂/km undantogs från kostnad och tillstånd för en andra bil i ett hushåll prissattes högre än för den första. Syftet var att minska utsläpp av klimatgaser i stadsdelen, att uppmuntra hållbara transporter, förbättra luftkvalitén och reducera annan miljöpåverkan från vägtransporter. Den koldioxidbaserade kostnaden infördes i april 2007 men avskaffades igen i juli 2010 efter ett skifte i den politiska majoriteten (Ridge, 2010).
ARBETSGIVARSUBVENTIONERAD PARKERING OCH FÖRMÅNSSKATT

En förändrad och förtydligad tolkning från 2004 om lagens krav på att löneförmåner skall redovisas och beskattas innebar att värdet för fri parkering på arbetsplatsen skall ingå det belopp som ligger till grund för förmånskatt. Ett fåtal studier har tidigare sökt estimera de potentiella effekterna av denna förändring. För att kunna beräkna potentialen i den här åtgärden behöver flera faktorer estimeras. Den minskning av trafikarbetet som kan uppnås genom att skärpa kontrollen kommer från en delmängd av alla bilresor, nämligen de som samtidigt

- är arbetsresor,
- där arbetsgivaren tillhandahåller parkering,
- gratis eller billigare än omgivande område
- och där förmånsvärde inte redan redovisats.

Av denna grupp kommer några att byta färdmedel till ett koldioxidfritt eller koldioxidnåligt alternativ, medan andra kommer att betala den högre kostnaden alternativt parkera någon annanstans.

En anmärkningsvärd detalj i regelverket som Skatteverket tillämpar är att den som redan har bilförmån inte beskattas för parkeringsförmånen, trots att värdet av parkeringen i sig kan vara mycket stor, åtminstone i de större städernas centrala delar. Som syns i figur 7 är antalet bilförmåner mycket större än antalet som förmånsbeskattas för parkering. Skulle samtliga bilförmånstagare ha rabatterad parkering så skulle ett upphörande av undantaget för förmånsbilar innebära mer än en femfaldig ökning av antalet som får en höjd direkt kostnad för parkering.

![Figur 7: Antal bilförmåner och anmälda förmånsbeskattningar av parkering i Sverige 2006 till 2011 (data från Skatteverket)](image-url)
Från den nationella resvaneundersökningen 2005/06 vet vi att det sker drygt 13 miljoner delresor med bil i Sverige varje dag. Av dem är 2,7 miljoner arbetsresor. Nästa fråga är hur många av de resorna som slutar i parkering får marknadsvärde och där arbetsgivaren erbjuder något billigare. Av vad som framkommit i de ovanstående avsnitten vet vi att avgift tas ut för parkering åtminstone någonstans i kommunen i alla kommuner med över 100 000 invånare. Å andra sidan tas avgift inte ut på alla platser ens i Stockholm, som har de högsta parkeringsavgifterna.

Som ett överslag skattar vi att samtliga parkeringsplatser i kommuner med fler än 100 000 invånare är avgiftsbelagda, och att inga platser är det i kommuner med färre invånare. I avgiftskommunerna har vi 2,7 miljoner dagliga bilresor varav 800 000 är arbetsresor. Av dessa röd dygt en halv miljon resor till eller från en fri parkering erbjuden av arbetsgivaren. Med 500 000 enkelresor torde det röra sig om 250 000 arbetsstagar, varav idag alltså en knapp femtedel rapporterar förmånsskatt. Låt oss för enkelhets skull ändå anta att samtliga 500 000 får en skattehöjning i någon grad. Av dessa kommer då en delmängd att välja att minska eller upphöra med bilresande om parkeringen avgiftsbeläggs, medan andra betalar skatten och fortsätter parkera. Baserat på vad som anges i avsnittet *Kunskapsläge kring utbud, efterfrågan och elasticiteter* ovan töre den 40 procentig reduktion av bilresorna vara en optimistisk gissning. Det motsvarar 200 000 arbetsresor per dag enkel väg.

En genomsnittlig arbetsresa är 16 kilometer, vilket med 10 procent dieselbilar i fordonsparken motsvarar cirka 600 ton koldioxid per arbetsdag eller 140 000 ton om året. Det motsvarar 1,2 procent av personbilarnas 12 miljoner ton koldioxidutsläpp i Sverige per år – en i sig ganska liten andel, men mycket pekar på att klimatfaktorer genom dämpad bilism är en fråga om många små steg snarare än ett fåtal stora teknikskiften.

De här siffrorna bygger på grova skattnings och bör kontrolleras mot andra källor. En tillgänglig sådan är den enkät som använts i avsnittet *Allmänhetens acceptans* ovan, som genomfördes i Göteborg med omnejd under de sista veckorna av 2012. Den innehöll även frågor om tillgång till fri parkering och om den var förmånsbeskattad. Bland de 1630 personer som svarat på enkäten uppgav 889 att de regelbundet kör bil till arbetet. Av dessa uppger 36 procent att de har fri parkering på arbetet, men inte betalar förmånsskatt för den. Det framgår däremot inte om närliggande parkering är avgiftsbelagd, och därmed inte om parkeringen är att betrakta som förmån. Antag att förmånsbeskattning är tillämpligt för samtliga av dessa och att andelen 36 procent är representativ även på andra platser i hela landet. Då är den totala andelen av bilresorna som berörs av en ökad tillämpning av skatteverkets regler 1,4 procent, vilket med en elasticitet på i storleksordningen -0,4 motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen från bilresorna i landet med 52 000 ton eller 0,44 procent av utsläppen från personbilstrafiken. Till skillnad från beräkningen ovan som estimerade att en av fem faktiskt betalar förmånsskatt så indikerar undersökningen i Göteborg att andelen är betydligt mindre (se figur 8).
Av de som kör bil till jobbet minst några ggr varje vecka...

...arbetar 74% i ett område där gatuparkering är avgiftsbelagd.

Av dem får 29% parkera fritt hos arbetsgivaren...

...varav 1% betalar skatt på förmånsvärdet av parkeringen.

Figur 8: Andel av pendlarna i Göteborg med omnejd som får parkeringsplats av arbetsgivaren, baserat på allmänhetens enkätsvar

Även om denna överslagsberäkning är grov kan den inte tolkas som annat än att potentialen i förmånsbeskattning av personalparkering i sig själv är begränsad till sin omfattning när det gäller direkta klimateffekter. Som integrerad del av en långsiktig strategi för att påverka resvanor har den större möjligheter att göra nytta. Särskilt stora nytto är att vänta i centrala lägen, där de största förmånskattereloppen sammanfaller med platser med mycket trängsel. Där kan det finnas stora vinster i form av framkomlighet, lokala utsläpp och upplevd stadsmiljö att finna i en mer strikt uppföljning av förmånsbeskattningen av parkering.

Vid varje förändring av det här slaget måste kostnaden att rapportera och kontrollera tas i beaktande, som kan bli betydande när det gäller något som rapporteras individuellt för varje skattebetalare. Därtill behöver svårigheterna att bedöma ett rimligt marknadsvärde av en parkeringsplats beaktas.
Varje gång det finns en ledig parkeringsplats och samtidigt en bil i samma område som letar parkering finns ett värde i att dela information om lediga platser med förare som letar parkering. Det har lett många till att söka lösningar på hur information om parkeringsläget kan samlas in och spridas till bilförare. Inom den del av telematikbranschen som sysslar med trafik och transport, Intelligent Transport Systems - ITS, finns gott om leverantörer som erbjuder system för den här typen av tillämpningar.

I SKL:s (2013) idéskrift framhålls också parkeringsledningssystem som i princip önskvärt. I dagens parkeringsledningssystem får resenärer tidig indikation via skyltar över vägen eller i sin navigator om var det finns lediga parkeringsplatser, så att de kan undvika onödig söktrafik. Stockholm och Göteborg har dem i drift och bland annat Uppsala genomförde nyligen en förstudie om att anskaffa ett sådant system.

Ett parkeringsledningssystem behöver till att börja med information om var det finns lediga parkeringsplatser. I P-hus och parkeringsplatser med kontrollerad infart är det tämligen enkelt information att samla in, eftersom varje fordon in- och utpassage detekteras, så att P-husledningen vet ner på en enstaka plats när var det finns utrymme. Att samla sådana information och publicera den via lämpliga kanaler torde vara en överkomlig ansträngning för en större kommun, vilket flera städer redan visat.

Svagheten i ett sådant här system är att den endast kan visa tillgången i P-hus, vilket är de ställen där det mest sällan är ont om plats. Gataparkeringen, som i alla kommuner där priset där är lägre är den mest eftertraktade parkeringen, är avsevärt svårare att ge indikationer om. Baserat på biljettförsäljning i automater och via andra elektroniska källor kan ett centralt placerat system beräkna sannolikheten att det finns lediga platser på gatan, men så länge förbetalda parkeringstillstånd brukas i någon större utsträckning blir en sådan sannolikhetsberäkning oprecis. Detsamma gäller om många bilar ställer sig utan att betala. Vid tider då parkeringsutbudet är nära på helt mättat, det vill säga de tider då ett parkeringsledningssystem skulle vara som mest värdefullt, är också de tider då oprecisa estimat är som minst användbara.

Flera teknikleverantörer erbjuder lösningar som mäter den fysiska närvaron av fordon på gatan, antingen genom nedgrävda batteridrivna enheter som detekterar genom induktion eller genom optisk bevakning från stolpar utmed gatan. Sådan fordonsmätning kan bli mycket precis och erbjuda värdefull information till bilförare. Utrustningen är emellertid kostsam både att anskaffa och att installera.

I San Francisco har ett pilotprojekt utrustat en fjärdedel av stadens 28 000 avgiftsbelagda gataparkeringsplatser med detektorer, vars status presenteras på webben (se figur 9) och på skyltar. Datat är också tillgängligt för tillverkare av navigatorutrustning att inkorporera i deras gränssnitt. Trots att San Francisco har en av världens rikaste befolkningar som dessutom är mycket teknikmogen, och där finns en hög grad av trängsel, så har ett sådant här projekt ändå bara kunnat genomföras med hjälp av 80 procent finansiering från den federala staten. Det gör att det är svårt
att föreställa sig att många andra städer kommer att följa efter så länge prisnivån för sådana system ligger där den gör.

En ytterligare egenhet med systemet i San Francisco är att information om beläggningsgrad används för att sex gånger per år justera parkeringsavgifterna i enlighet med efterfrågan så att trängsel inte skall uppstå. Detta att påverka efterfrågan genom priset så att den anpassas bättre till utbudet minskar ironiskt nog behovet av parkeringsledningssystemet. Inte heller är det nödvändigt med ett parkeringsledningssystem för att identifiera om parkeringsavgiften behöver höjas eller sänkas – manuella räkningar av beläggningsgrad eller statistik från parkeringsautomater torde lösa den uppgiften lika bra. Bättre prissättning och parkeringsledningssystem är alltså substitutvaror. Tillämpas först en bättre prissättning på parkeringsplatserna så är den återstående potentialen i parkeringsledning knappast så stor att den motiverar system som är mer avancerade än de som nyttjar information som redan samlas in.

![Figur 9: Skärmbild från sfpark.org som visar tillgången på gatuparkering en söndag förmiddag i Fisherman's Wharf i San Francisco.](image)


I dagens telefon och sms-baserade parkeringssystem skickar man bilens registreringsnummer och vilken parkeringszon det gäller till en tjänsteleverantör, som då debiterar kundens betalkanal. Registreringsnumret uppdateras i en databas över för ögonblicket giltiga parkeringstillstånd, som parkeringsvakten kan söka i för att se om bilarna som är parkerade har betalat.
Så länge de betaltjänster som kräver en aktiv inloggning för varje parkerings-tillfälle bara utgör en delmängd av samtliga parkerande, och så länge som parkeringszonerna är stora, så är informationen som skapas i de här systemen av begränsat värde. Skulle man däremot ha som regel att alla former av periodkort – boendeparkering, nyttoparkering etc. – också registrerar varje ankomst och varje avresa, och kombinera det med avsevärt mindre parkeringszoner, så skulle informationen i ett sådant betalsystem kunna göra samma nytta som den som samlas in med separata detektorer, som i exemplet från San Francisco.

En sådan förändring kan, beroende på vilka regler som tillämpas i kommunen idag, innebära en ökad hantering för den som parkerar, genom att fler parkeringstillfällen måste loggas separat. Å andra sidan vinner den som parkerar en stor nytta av att kunna förutse platstillgång på olika gator med mycket bättre precision än idag. Dessutom har användandet av smarta mobiltelefoner gjort att ansträngningen att göra en platsspecifik inloggning blivit mindre än den var för bara några år sedan.
Det är uppenbart att parkering är en fråga som interagerar med många andra områden också bortom de som direkt har att göra med trafiken. Viktiga beröringspunkter inkluderar långsiktig bebyggelseplanering, befolkningstäthet, lokalisering av arbetsplatser och handelsplatser, kollektivtrafikutbud, våghållning, fordonsparkens sammansättning, teknikutveckling inom såväl fordon som telematik och inte minst allmänhetens uppfattning om vad som är rätt och rimligt. Den övergripande slutsatsen från denna rapport är att staten och kommunerna behöver ha en långsiktig plan för hur dessa olika områden skall samverka, och inom en sådan plan utforma en parkeringspolitik till stöd för den gradvisa steg som skall tas på vägen. Runt storstäderna behöver sådan planering ske på regionnivå, och i en del fall i strid med enskilda kommuners direkta intressen. Eftersom det finns fler områden än parkering som påverkas av den här typen av spel mellan grannar skulle det vara till stor nytta att hitta en förnyad modell för regionala beslut, även i fall där det utmanar kommunernas planmonopol.


Tillgång till och prissättning av parkering har visat sig vara ett mycket kraftfullt verktyg för förändring av människors beteende, vilket bland annat märkts genom hur snabbt fordonsparken förändrats till föjd av de parkeringsförmåner som kopplats till miljöbilar. Det betyder att planerare och lagstiftnare har goda möjligheter att genom parkeringserbjudanden skaffa omfattande inflytande över vilken typ av bilar människor köper och var de parkerar. Att till exempel stimulera en övergång från förbränningsmotorer till batteridrift genom att ge elbilar en förmånlig parkeringssituation skulle med stor sannolikhet ha snabb effekt på bilparkens

När det gäller bilpooler finns inte den här negativa bieffekten, eftersom bilpool normalt innebär högre marginalkostnader för användaren än en egenägd bil. Därför kan det finnas skäl att låta bilpooler ta större del av den kommunala marken i anspråk, på bekostnad av privatbils parkering. Här behöver staten göra det enklare för kommuner att reservera plats, genom en enhetlig definition och ett tydligt legalt mandat.

En fördel med att svenska kommuner arbetar på så många olika sätt med parkeringsfrågor är att det finns gott om exempel att studera. Med en mer systematisk uppföljning och utvärdering kan den här heterogeniteten fungera som experiment, från vilka man kan lära sig och utveckla parkeringspolitiken baserat på erfarenheter. Av samma skäl bör man också vara försiktig med allt för lång gänga krav på harmonisering av parkeringspolitiken mellan städer i Sverige. I stället finns anledning att utöka kommunernas legala och praktiska möjlighet att formge sin parkeringspolitik själva, så länge den inte direkt missgynnar grannkommunerna, samt öka graden av uppföljning och utvärdering kommunerna emellan.

En betydande del av biltrafiken utgörs av pendling till arbetsplatser, vilket på marginalen förstärks genom reglerna för förmånsbeskattning av parkering. Som en minsta åtgärd bör förmånsbils undantag från beskattning av fri parkering upphöra. De positiva effekterna av detta är störst i de större städernas centrala delar, där det finns mycket trängsel och där värdet på en parkeringsplats är högt. I förlängningen kan det också vara rimligt att överväga om inte all gratisparkering är att betrakta som en förmån, även i fall då ingen avgiftsbelagd parkering finns i närheten. Argumentet för detta är att en parkeringsplats invid en arbetsplats rimligen bara skulle anläggas om den utgör en fördel för de anställda – om tillräckligt många närliggande gratis parkeringsplatser redan vore tillgängliga skulle knappast marken anskaffats och parkeringsplatsen ha etablerats.

Tillämpningen av parkeringsnormer i sin traditionella form bör omprövas av de kommuner som ännu inte gjort så. Att ordna med tillgänglighet till nya områden handlar om mer än antal parkeringsplatser. Tillgången till, liksom den relativa placeringen av, kollektivtrafik och vägar för gång och cykel behöver också vägas in. Vid utformningen av flexibla parkeringsstal bör fokus ligga på faktorer som är fasta i den byggda miljön och inte på sådana som lätt kan förändras, såsom abonnemang på alternativa transportslag. Hyror och lägenhetspriser bör helt frikopplas från kostnaden för parkeringsplats, så att den som inte kör bil inte tvingas subventionera den som gör det.

Parkeringsavgifter på gatumark bör vara lika höga eller högre än för parkering på kvartersmark, ovan och under jord. Avgiften bör vara tillräckligt hög för att hålla
söktrafiken till ett minimum, vilket uppskattas till ungefär 85 procents beläggning jämt fördelad över gatunätet. Detta kan kräva en mycket mer detaljerad tariff med många fler prisnivåer och tidsperioder än idag. För kommuner som inte själva styr över majoriteten av utbudet kan detta vara svårt att uppnå. Staten bör utreda möjligheten att låta kommuner ta ut en kommunal parkeringsskatt av parkeringsbolag, butiker och arbetsgivare som upplåter parkering, med en zonvis fast avgift per parkeringsplats per år. En sådan skatt skulle kunna ha liknande effekt som en trängelskatt men vara betydligt billigare att införa.

Rabatter såsom boendeparkering, som ges till kommuninvånare enbart på grundval av bostadsområde bör hållas så låga som möjligt, för att minimera snedvidning av konkurrens och överanvändning av gatumarken för parkering samt för att säkerställa likabehandling av kommuninvånare. I den mån boende i ett område skall ges särskilda förmåner framför personer i andra områden bör boendeparkering anordnas i parkeringsanläggningar med avgifter för längre perioder, exempelvis månadskort, för att undvika att trafik som drivs att man flyttar bilar som anpassning till parkeringsavgifter som skiftar över dygnet. Samnyttjande med andra parkeringssyftens är att föredra, där parkering för boende, besök, kontor och handel samsas i gemensamma anläggningar, så att de kan jämma ut efterfrågetoppar och möjliggöra förtätning.

Information och mjuk påverkan kan ha stor effekt i relationen med stora arbetsgivare och handlare, om den utförs på rätt sätt och med tålamod. De kommuner som arbetat med sådana metoder har mycket att lära ut till andra kommuner om hur man kan uppnå en del av sina mål utan att behöva vare sig lagstiftning eller avgifter till stöd.

KÄLLFÖRTECKNING


ITDP, 2011. Europe’s Vibrant New Low Car(bon) Communities,


Shoup, Donald C, 2005. Parking Cash Out,


SKL, 2013. Parkering för en hållbar stadsutveckling, Stockholm: WSP.


Stjärnekull, M. & Widell, J., 2008. Förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering - trafikeffekter,


TRACE, 1999. Costs of private road travel and their effects on demand, including short and long term elasticities, coordinator Hague Consulting Grou,


Trafikverket, 2012A. Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil - En undersökning av arbetet i tio svenska kommuner,


Västerbottenskuriren, 2013. 9 april. Snart dyrare att parkera centralt.


INTERVJUADE PERSONER

Trafikplanerare och/eller parkeringsansvarig i Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Linköping, Örebro, Jönköping, Umeå, Lund, Sundsvall, Gnesta, Bengtsfors, Gnosjö, Sotenäs

Jennifer Moore-Peterson, Finansdepartementet

Amanj Mala-Ali, Skatteverket