

Parkeringsstrategier

Kartläggning av utländska strategier och arbetet i några svenska kommuner



Olle Evenäs
Emily Petersson

2005

Parkeringsstrategier

Kartläggning av utländska strategier och arbetet i några svenska kommuner

Olle Evenäs

Emily Petersson

Examensarbete

CODEN:LUTVDG/(TVTT-5112)1-92/2005

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 145

ISSN 1653-1922

Olle Evenäs
Emily Petersson

Parkeringsstrategier
Kartläggning av utländska strategier och arbetet i några
svenska kommuner

2005

Ämnesord:

Parkering, Parkeringsstrategi, Parkeringsavgifter, Tidsrestriktioner, Tidsreglering, Parkeringsnorm, Parkeringsköp, Samnyttja, Boendeparkering, Arbetsparkering, Arbetsplatsparkering, Parkeringspolicy

Referat:

Examensarbetet syftar till att kartlägga olika intressanta strategier, främst europeiska, som används för att reglera bilparkeringar i olika städer. Ett annat syfte är att ta reda på hur dessa strategier används i några av de största svenska kommunerna. Vi har insett att det finns möjligheter att förbättra kommunernas parkeringsarbete. Vi ger därför slutligen förslag på hur man kan gå vidare och förbättra arbetet med parkeringsfrågor i Sverige.

English title

Parking strategies – Surveying foreign strategies and the work in some Swedish municipalities

Citeringsanvisning

Olle Evenäs och Emily Petersson, Parkeringsstrategier – Kartläggning av utländska strategier och arbetet i svenska kommuner. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2005. Thesis. 145

Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik och väg
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic and Road
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Vi vill börja med att tacka vår handledare från Trivector Traffic, Karin Neergaard, för alla värdefulla synpunkter och den hjälp du bistått med. Vidare vill vi tacka vår handledare på Institutionen för teknik och samhälle, Bengt Holmberg, för all hjälp och vägledning. I tolv kommuner runt om i Sverige finns det hjälpsamma tjänstemän som vi vill tacka för att de tagit sig tid att fylla i den enkät vi skickade ut och därmed gjorde det möjligt att genomföra examensarbetet. Ett särskilt stort tack riktas till Lars Ahlman, Kurt Aouja, Håkan Gustafsson, Wolfgang Krienitz, Hans Magnusson, Christer Nilsson, Stina Nilsson och Göran Persson som alla också ställt upp på att låta sig intervjuas. Vidare vill vi tacka Claes-Göran Evenäs för att du läst, begrundat och kommit med ovärderliga synpunkter på språket. Vi vill också passa på att tacka Niklas Sundh för utmärkta kommentarer på det engelska språket. Till sist vill vi tacka Inger Myhrén för hjälpen med det praktiska och Birgitta Åkerud för att du svarat på alla våra frågor med glädje, båda verksamma på Institutionen för teknik och samhälle.

Lund, december 2005.

Olle Evenäs
Emily Petersson

Sammanfattning	III
Summary	VII
1 Inledning	1
1.1. Bakgrund	1
1.2. Syfte	2
1.3. Metod.....	2
1.4. Avgränsningar	2
DEL 1 – LITTERATURSTUDIE	4
2 Parkeringsavgifter	4
2.1. Inledning	4
2.2. Exempel.....	5
3 Tidsrestriktioner	8
3.1. Inledning	8
3.2. Exempel.....	8
4 Parkeringsnormer	9
4.1. Inledning	9
4.2. Exempel.....	10
5 Parkeringsanläggningar istället för gatumarksparkering	11
6 Parkeringsköp	11
7 Samnyttjande av parkeringsplatser	11
7.1. Inledning	11
7.2. Exempel.....	12
8 Boendeparkering	13
8.1. Inledning	13
8.2. Exempel.....	13
9 Arbetsplatsparkering	14
9.1. Inledning	14
9.2. Exempel på avgiftsbelagda arbetsplatsparkeringar	14
9.3. Exempel på finansiella incitament	16
9.4. Förmånsbeskattning av parkeringsplatser	17
9.5. Exempel på resplaner	18
10 Lokalisering	19
10.1. Inledning	19
10.2. Exempel.....	19
DEL 2 – ENKÄTUNDERSÖKNING OCH INTERVJUER	21
11 Enkät	21
11.1. Metod.....	21
11.2. Resultat.....	21
12 Fördjupade studier och intervjuer med sex kommuner	27
12.1. Inledning	27
12.2. Göteborg	27
12.2.1. Parkeringspolicy.....	27
12.2.2. Parkeringsnormer.....	28
12.2.3. Intervju.....	29
12.3. Helsingborg	32
12.3.1. Parkeringsnormer.....	33

12.3.2. Intervju.....	33
12.4. Linköping.....	35
12.4.1. Parkeringsnormer.....	36
12.4.2. Intervju.....	36
12.5. Malmö.....	39
12.5.1. Parkeringspolicy.....	39
12.5.2. Parkeringsnormer.....	40
12.5.3. Intervju.....	41
12.6. Umeå.....	43
12.6.1. Parkeringspolicy.....	43
12.6.2. Parkeringsnormer.....	45
12.6.3. Intervju.....	45
12.7. Uppsala.....	47
12.7.1. Parkeringsnormer.....	48
12.7.2. Intervju.....	48
DEL 3 – DISKUSSION OCH SLUTSATS	51
13 Jämförelse och kommentarer.....	51
13.1. Inledning	51
13.2. Målsättning.....	51
13.3. Avgifter.....	52
13.4. Tidsrestriktioner	53
13.5. Parkeringsnormer.....	53
13.6. Gatumarksparkering och parkeringshus	55
13.7. Parkeringsköp	55
13.8. Samnyttjande.....	56
13.9. Boendeparkering.....	56
13.10. Arbetsresor och parkering	57
13.11. Lokalisering	58
13.12. Tankar om strategin, inspirationskällor och politik	59
14 Mot en bättre parkeringsstrategi.....	59
14.1. Inledning	59
14.2. Förslag	60
15 Referenser.....	62
15.1. Skriftliga källor	62
15.2. Internetkällor.....	63
15.3. Muntliga källor.....	65
BILAGOR.....	66
Bilaga 1: Räkneexempel - Antal parkeringsplatser vid samnyttjande	66
Bilaga 2: Enkät.....	67
Bilaga 3: Brev.....	68
Bilaga 4: Intervjufrågor	69
Bilaga 5: Göteborgs parkeringsnormer	71
Bilaga 6: Helsingborgs parkeringsnormer.....	73
Bilaga 7: Linköpings parkeringsnormer.....	74
Bilaga 8: Malmös parkeringsnormer.....	75
Bilaga 9: Umeås parkeringsnormer.....	78
Bilaga 10: Uppsalas parkeringsnormer	79

Sammanfattning

En bil står i genomsnitt parkerad 95 % av sin tid och parkeringsbehoven kommer att öka i Sverige i takt med att bilinnehavet ökar. I små svenska kommuner skapar parkeringar sällan några stora problem. I de större är parkeringsfrågan dock viktig för att trafiken i tätorten ska fungera.

Ett syfte med detta examensarbete är att kartlägga olika intressanta strategier, främst europeiska, som används för att reglera bilparkeringar i olika städer. Ett annat syfte är också att ta reda på hur dessa strategier används i några av de största svenska kommunerna. Vi kommer också med förslag på hur man kan gå vidare och förbättra arbetet med parkeringsfrågor i Sverige.

Första delen av arbetet är en litteraturstudie, del två består av en enkätundersökning och intervjuer rörande medelstora och stora svenska kommuners parkeringsarbete. Den avslutande delen av rapporten sammanfattar litteraturstudien, enkäterna och intervjuerna. Där görs en jämförelse kommunerna emellan och förslag ges på hur man i kommunerna kan förbättra sitt parkeringsarbete.

Litteraturstudie

Parkeringsavgifter är ett av de vanligaste och viktigaste sätten att reglera parkeringsplatser med. Både uppehållstiden och beläggningen på en parkeringsplats minskar när man ökar parkeringsavgiften. Att införa gratis parkering i centrala delarna i en stad resulterar i att stora delar av platserna upptas av långtidsparkerare, och därmed försämrade tillgänglighet för exempelvis kunder med korta ärenden.

Tidsrestriktioner medför liksom avgifter att omsättningen på parkeringsplatser ökar då varje bilist endast får parkera under en begränsad tid. Denna åtgärd hindrar därmed långtidsparkerare att uppta parkeringsplatserna och ökar samtidigt tillgängligheten för kunder och besökare.

Parkeringsnormer är kommunala stadgar som fastställer hur många parkeringsplatser man minst måste anlägga vid nybyggnation. Tack vare parkeringsnormer för bostäder tillgodoser man parkeringsbehovet på privat mark så att gatorna ej behöver användas för boendeparkering. Man kan också använda sig av normer med ett maximivärde för exempelvis arbetsplatser med intentionen att indirekt minska antalet som kör bil. Maximinormer är emellertid en relativt ny strategi, därför finns det inga utvärderingar från de kommuner där man använt sig av denna strategi.

Gatumarksparkering genererar enligt studier mer söktrafik än vad samlade parkeringsanläggningar gör. Den kan i vissa fall också medföra försämrade trafiksäkerhet och framkomlighet. Genom att därför samla parkeringsplatser i större anläggningar kan man minska trafikbelastningen och frigöra ytor. För att få fler att parkera i parkeringsanläggningar krävs det dock att parkeringsavgiften är lägre än vad den är på gatumark.

Studier visar att en arbetsplatsparkering bara nyttjas en tredjedel så många timmar som en välbesökt gatumarksparkering i centrum. Genom att samnyttja parkeringsanläggningar kan platsbehovet emellertid minskas. I Västerås har man genom sådant samnyttjande kunnat minska parkeringsplatsbehovet till hälften vid nybyggnation. För att kunna använda sig av

Samnyttjande krävs dock att olika grupper har olika parkeringsbehov under dygnet. Viktigt att framhålla är att boende skall ha möjligheten att kunna lämna bilen vid bostaden även under dagtid. Möjligheten att samnyttja parkering vid bostäder är således begränsad.

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare inbjuds av en kommun att delta finansiellt i en gemensam parkeringsanläggning. Genom att tillämpa parkeringsköp kan man från kommunalt håll bestämma var och hur många parkeringsplatser som anläggs. Tack vare parkeringsköp blir det också enklare att samnyttja parkeringsplatser. En annan effekt kan i många fall vara ökade gångavstånd för användarna. Detta kan i förlängningen påverka deras färdmedelsval eftersom det då blir mer tidsödande att använda bilen.

Boendeparkering är ett system som ger den boende möjlighet att parkera vid bostaden till ett reducerat pris. I första hand bör boendeparkering tillgodoses i parkeringsanläggningar eller på tomtmark, detta kan dock vara svårt i äldre bostadsområden. I sådana miljöer kan boendeparkering i många fall endast tillgodoses på gatumark. Boendeparkeringsplatser kan kombineras med restriktioner som tidsbegränsning och avgifter för andra användare.

Om företagare erbjuder sina anställda fri parkering medför det i stor utsträckning att dessa väljer att ta bilen till arbetet. Detta bidrar till trängsel vilket försämrar framkomligheten och ökar olycksriskerna. Har man tillgång till en gratis parkering vid sin arbetsplats är man i Sverige skyldig att skatta för denna förmån. Studier visar att 60 % skulle välja ett annat färdmedel än bilen om de tvingades betala denna skatt, idag är dock endast bråkdel som följer lagen. Det finns exempel från USA där man från företagets sida erbjudit anställda en ekonomisk ersättning istället för fri parkering, så kallat Cash Out, vilket minskat andelen som kör bil till arbetsplatserna. I Nottingham i England måste företag betala 6 200 kronor per parkeringsplats och är till kommunen och företagen väljer själva om de eller de anställda ska betala. Intäkterna går till att stärka regionens kollektivtrafik och målet med denna strategi är naturligtvis att minska andelen bilresor. Resplaner är också något som företagen kan upprätta för att påverka de anställdas färdmedelsval, exempelvis kan man reservera parkeringsplatser för dem som samåker eller kör miljöbil.

Två norska studier visar att lokaliseringen av en arbetsplats påverkar parkeringsutbudet. Detta påverkar i sin tur hur många som väljer att ta bilen till arbetet. Ett perifert läge resulterar ofta i flera parkeringsplatser och då också fler som kör bil. För ett centralt läge gäller motsatsen.

Enkätundersökning och intervjuer

Totalt har tjänstemän i tolv kommuner fyllt i enkäten, därtill har längre intervjuer hållits med representanter från Göteborg, Helsingborg, Linköping, Malmö, Uppsala och Umeå. Resultatet från enkäterna visar att parkering är en fråga som diskuteras mycket i kommuner runt om i Sverige. Flertalet av de tjänstemän som besvarat enkäten anser att parkeringssituationen och trängsel i kommunens centralort är stora eller ganska stora problem. Av de totalt tolv tillfrågande tjänstemännen svarar ändå tre att kommunen inte har någon antagen parkeringsstrategi. Av dem som har antagen parkeringsstrategi anser majoriteten att man inte arbetar med denna målmedvetet fullt ut. Merparten anser ändå att parkeringsstrategier är ett användbart verktyg i kommunens planering.

Målsättningarna med kommunernas parkeringsstrategier varierar både i innehåll och i antal. Den vanligaste målsättningen som angavs var ökad tillgänglighet vilket man anser att

man främst uppnår med avgiftsbelagda parkeringar. I sju av de tolv enkätkommunerna är samtliga parkeringsplatser avgiftsbelagda. Två av kommunerna har emellertid avgiftsbelagd parkering på endast 60 % av platserna, detta trots att det gäller stora städer. Den stora majoriteten av de intervjuade uppger att de också tillämpar tidsrestriktioner.

Hur utförligt kommunerna redovisar sina parkeringsnormer och hur generella dessa är varierar. Normerna är tämligen lika kommunerna emellan. I samtliga kommuner använder man sig av minimivärden, inga använder sig av maximivärden – dock överväger man i ett par att införa det. Endast i en av kommunerna tar man hänsyn till kollektivtrafikutbudet vid fastställandet av parkeringsnormerna.

I samtliga av de undersökta kommunerna tänker man behålla gatumarksparkering för kortare ärenden samtidigt som man strävar efter att fler ska parkera i parkeringshus. Detta för ökad trafiksäkerhet, för att frigöra gatuytor till förmån för oskyddade trafikanter och för att skapa mer attraktiv stadsmiljö.

Göteborg är den enda kommun där man inte använder sig av parkeringsköp, detta för att problemen med att tillgodose rimliga gångavstånd inte kunnat lösas. I övriga kommuner tycker man att systemet med parkeringsköp fungerar väl. Parkeringsköp kan under vissa förhållanden nämligen underlätta samnyttjande av parkeringsplatser. Linköping, Helsingborg och Malmö är de kommuner där man idag använder sig av samnyttjande.

Boendeparkering på gatumark används i samtliga intervjuade kommuner undantaget Umeå. I Göteborg har man dock problem med att kunna tillgodose boendeparkering för alla på grund av den kraftiga ökningen av bilnehavet i centrum. I Helsingborg anser man däremot att boendeparkering tar upp stora administrativa resurser, därför kommer man inte utöka detta system.

Man arbetar inte i någon av kommunerna med att försöka påverka företag att se över parkeringssituationen. Endast i Malmö säger man sig arbeta med lokalisering av företag i avsikt att minska bilanvändandet och parkeringsbehovet.

Man kan notera att av de tjänstemän som intervjuats anser ingen att de strategier de arbetar med idag är tillräckliga för att nå satta mål.

Slutsatser

Vi har genom enkäterna och intervjuerna insett att det finns möjligheter att förbättra kommunernas parkeringsarbete. Genom olika åtgärder menar vi att man ska:

- **Optimera parkeringsplatsernas beläggning.** Genom att utföra beläggningsstudier på samtliga kommunala parkeringsplatser har man en utgångspunkt att arbeta ifrån.
- **Anpassa avgifter och tidsregleringar efter rådande parkeringssituation.** Genom att göra mätningar av bilisternas genomsnittliga parkeringstid tror vi att man bättre kan anpassa taxor och tidsregleringar.
- **Boendeparkering dygnet runt till alla.** Man bör ge bilägarna möjligheten att betala för längre perioder. Då de slipper en daglig avgift kan de utan merkostnad lämna

bilen hemma och välja ett annat färdmedel till exempelvis arbetsplatsen.

- **Bättre anpassning av parkeringsnormer i bostadsområden.** Vid nybyggnation är det viktigt att man gör en utredning om storlek på lägenheter, demografi samt övriga faktorer innan man fastställer parkeringsnormerna.
- **Maximinormer för arbetsplatser.** Genom att införa maximinormer för arbetsplatser förhindrar man att det byggs orimligt många parkeringsplatser. På så sätt kan man indirekt påverka de anställda till att välja miljöanpassade transportsätt.
- **Maximinormer för externa affärsetableringar.** Vårt förslag är att man utanför en bestämd centrumzon fastställer maximinormer istället för miniminormer för externa affärsetableringar. Lägen med goda gång- och cykelförbindelser och kollektivtrafikförbindelser blir då mer attraktiva.
- **Ökat samnyttjande av parkeringsplatser.** Kartläggning av vilka olika användare som brukar en parkeringsanläggning krävs som underlag för att ta reda på var möjligheter för samnyttjande finns.
- **Ersätta delar av gatumarksparkering med fler parkeringshus.** På så sätt kan man öka standarden och säkerheten för fotgängare och cyklister. Lättillgängliga och tydligt skyltade parkeringshus minskar också söktrafiken eftersom kunderna enkelt kan hitta till parkeringarna.
- **Parkeringsundersökningar bland allmänheten.** Man kan på så sätt kartlägga vilka parkeringsanläggningar de föredrar och varför. Dessa åsikter bör vara mycket värdefulla vid fastställandet av kommunens parkeringsstrategi.
- **Påverka företagen till att minska parkeringsbehoven.** Genom att från kommunalt håll erbjuda konsultation till företagare när det gäller att ta fram resplaner tror vi att man indirekt kan påverka parkeringsplatsbehovet.
- **Förändringar i lagstiftningen.** Detta är ingen kommunal utan en statlig åtgärd. Lagstiftningen bör styrka parkering som ett styrmedel. De finns behov att ändra lagar och skattepolitiken.

Summary

A car is parked 95 % of the time and the parking needs in Sweden will increase as the car ownership increases. In small Swedish municipalities parking rarely creates any problems. However in bigger ones the parking issue is important in order to make the traffic situation workable.

One purpose with this thesis is to map different interesting strategies, foremost European, which is used to regulate car parking in different cities. Another purpose is to analyse how these strategies are used in some of the biggest Swedish municipalities. We also make proposals how one can go forward and improve the work with parking issues in Sweden.

The first part of the thesis is a literature study, whilst part two contains a questionnaire as well as interviews regarding the parking policies in medium sized Swedish municipalities. The finishing part of the thesis summarizes the literature study, the questionnaires and the interviews. There we also do a comparison between the different municipalities and make suggestions on how they can improve their parking policy.

The literature study

Charged parking is one of the most common and important ways with which to regulate parking spaces. Both the time of stay and the occupancy factor of the parking spaces decrease when the parking fees increase. Introducing free parking in a central part of a city will often result in a lot of the spaces being taken up by long time parkers, whilst the availability decreases for customers with for example shorter errands.

Parking limitation brings, as well as charged parking, an increase in circulation of parking spaces, as each motorist is only allowed to park for a limited time. This strategy thereby blocks long time parkers from taking up most of the parking spaces, and at same time increases the accessibility for customers and visitors.

Parking standards are municipal regulations that establish the minimum number of parking spaces which must be provided for a new building. By using residential parking standards parking needs can be supplied on private land so that the streets will not need to be used for residential parking. One can also use parking maximums, for example in workplaces with the intention of indirectly decreasing the number of people that drive their car to work. Parking maximums is a fairly new strategy, and because of that there have been no evaluations done in those municipalities that use this strategy.

On-street parking generate, according to studies, more search traffic than parking garages do. It can in certain cases also lead to a decrease in traffic security and accessibility. By gathering parking spaces in bigger car parks one can decrease the traffic load and release land. In order to get more people to park in car parks it is however required that the parking fee is lower than for on-street parking.

Studies show that a parking space at a place of work is only used one third of the time compared to an on-street parking space in the centre of a city. Through shared parking the number of spaces needed can be reduced. In Västerås in Sweden shared parking has been able to reduce the need of parking spaces by half for new buildings. To be able to use shared parking it is necessary for different groups to have different parking needs

throughout a 24-hour period. It's also important to point out that occupants should be able to leave the car by their place of residence during the day. The opportunity to use shared parking for residents is therefore limited.

Parking funds means that a municipality offers house-owners to get their parking needs fulfilled by paying a fixed amount to the municipality. By applying parking funds it is possible within the municipality to decide where and how many parking spaces which should be built. As a result of parking funds it's also easier to use shared parking. It can also in many cases result in longer walking distances for the users. In the long run this can affect the user's choice of means of transport, as it becomes more time-consuming to use the car.

Residential parking is a system that gives occupants the possibility to park by their house at a reduced price. Primarily residential parking should be provided in car parks or on developed land, although this can be difficult in older residential areas. In these environments residential parking can in many cases only be provided on the street. Residential parking spaces can be combined with restrictions such as limited parking and charged parking for non-residents.

If business owners offer their employees to park for free it encourages them to drive their car to work. This contributes to congestion which deteriorates the accessibility and increase the risk for accidents. Those who have access to free parking at their place of work in Sweden are obliged to pay tax for this benefit. Studies show that 60 % would choose another mode of transport instead of a car if they were forced to pay this tax, today however, only a fraction abide by this regulation. There are examples from the USA where the employer offers the employees economic compensation instead of free parking, so called Cash Out, which has decreased the number of people taking their car to work. In Nottingham in England companies must pay £450 per parking space a year to the municipality and the company owners choose if they or the employees pay. The tax revenues are used to strengthen the region's public transport and the goal with this strategy is of course to decrease the number of journeys by car. Travel plans are something that can be established in order to influence the employees' mode of transport, for example one can reserve parking spaces for those that are car pooling or drive an environmentally friendly car.

Two Norwegian studies show that the location of a workplace influences the parking supply. This in turn influences how many that chooses to drive their car to work. A peripheral location often results in more parking spaces and then the number of people who choose to drive to work increases. For a central location the opposite applies.

Questionnaire and interviews

In total, officials from twelve municipalities have responded to the questionnaire. In addition, lengthy interviews have been held with representatives from Gothenburg, Helsingborg, Linköping, Malmö, Uppsala and Umeå. The result from the questionnaires shows that parking is a subject that is discussed a lot in Swedish municipalities. The majority of the officials that responded to the questionnaire consider the parking situation and congestion in the central part of the town to be a big or a quite big problem. Out of the total twelve officials, three replied that despite this the municipality does not have an adopted parking strategy. In the municipalities where they have an adopted parking strategy the majority considers that they do not work with this purposefully enough.

Nevertheless, most feel that parking strategies are applicable tools in the planning work of the municipality.

The objectives of the municipalities' parking strategies vary in both contents and numbers. The most commonly stated objective is increased accessibility, which is felt to be best achieved mainly through charged parking. In seven of the twelve municipalities, all of the parking spaces are charged. In two of the municipalities only 60 % of the spaces are charged parking, this despite the fact that they are rather big cities. The vast majority of those interviewed state that they also apply limited parking.

How thoroughly the municipalities present their parking standards and how general these are varies. The standards are rather similar in the municipalities. In all municipalities, parking standard minimums are used, no one uses parking standard maximums - however some consider introducing it. Only in one of the municipalities the range of public transport service is taken into consideration when determining their parking standards.

All municipalities intend to retain on-street parking for shorter errands, but at the same time strive to get more people to park in car parks. This in order to increase the traffic security, to release street surfaces for the unprotected road users and to create a more attractive environment in the town.

Gothenburg is the only municipality where parking funds aren't used, due to the difficulties connected with providing reasonable walk distances. In other municipalities, it is felt that the system with parking funds is working out well. It has been found that parking funds can, under certain conditions, facilitate shared parking. Linköping, Helsingborg and Malmö are the only of the interviewed municipalities where shared parking is used today.

Residential parking is used in all the interviewed municipalities except Umeå. In Gothenburg, however, there are problems with providing residential parking because of the increase in car ownership in the city center. In Helsingborg, on the other hand, it is felt that residential parking takes up big administrative resources, therefore they don't want to increase the use of this system.

In none of the municipalities' is there any attempt to influence companies to review their parking situation. Only in Malmö is it said that they try to work with positioning of companies with the intention to decrease car use and the parking space needed.

It is notable that of those officials that have been interviewed, no one considers the strategies that they use today to be sufficient in order to reach their set goals.

Conclusions

Through the questionnaires and interviews we realized that there are possibilities to improve the municipality parking work. Through different measures we believe that one should:

- **Optimize the occupancy factor of parking spaces.** By measuring the occupancy factor of all parking lots in the municipality, a starting point for the work is created.

- **Adjust parking charges and time limitations to the current parking situation.** We believe that measuring the average parking time presents a better opportunity to adjust fees and time limitations.
- **Provide residential parking all day for everyone.** Car owners should be offered the possibility to pay for longer periods. By not having to pay a fee every day, an incentive is created to leave the car at home and chose another mode of transport to, for example, their place of work, at no extra cost.
- **Better adjustments of parking standards in residential areas.** An investigation into the size of the apartments, demography and other factors is essential before establishing parking standards for new residential areas.
- **Parking standard maximums for work places.** Introducing parking standard maximums for work places can prevent too many parking spaces from being built. This in turn makes it possible to indirectly influence employees to travel by environmentally friendly modes of transport.
- **Parking maximums for external business establishments.** Our proposition is that outside of a central zone parking maximums rather than minimum standards should be introduced. Locations with good pedestrian and cycling communications as well as a high-quality public transportation system would then be more attractive.
- **Increase the use of shared parking.** Surveying how and when different users use parking facilities is required as basic data to realize opportunities for where shared parking could be used.
- **Replace parts of on-street parking with more car parks.** This enables the standard and safety for unprotected road users to be raised. Accessible and clearly signed car parks will also reduce the search traffic, since customers are more easily able to find a place for parking.
- **Public parking surveys.** These help map which parking facilities the public prefer and why. Surveys such as these should be very useful when the municipality establishes their parking strategy.
- **Influence business owners to decrease their need of parking spaces.** By offering consultation from the municipalities to business-owners in establishing travel plans we think than one can indirectly affect the need for parking spaces.
- **Legislative change.** This is a national rather than a municipal measure. The legislation should strengthen parking as a steering tool. Changes in the law and tax politics are necessary.

1 Inledning

1.1. Bakgrund

En bil står i genomsnitt parkerad 95 % sin tid och parkeringsbehovet kommer att öka i Sverige i takt med att bilinnehavet ökar (UITP - International Union of Public Transport, 1995). Enligt en prognos som togs fram år 2002 av SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys, kommer bilinnehavet i Sverige att öka med 22 % från år 1997 fram till år 2010. Prognosen visar också att bilinnehavet kommer att öka ytterligare med 11 % fram till år 2020.

I små svenska kommuner skapar parkeringar sällan några stora problem. I de större där fler trafikanter delar på gatuutrymmet är parkeringsfrågan dock en viktig del för att trafiken i tätorten ska fungera. Cyklister förespråkar snabba cykelbanor, bilister bra gator att köra på, kollektivtrafiken platser att stanna på och människorna platser att vistas och promenera på. Vidare vill affärsidkare i regel ha parkeringsplatser i närheten av sina verksamheter, boende vill kunna parkera nära sitt hem och pendlare vill helst ha en gratis parkeringsplats i anslutning till arbetsplatsen. Siffror från UITP (1999) visar att en bilist som kör 10 kilometer till arbetet tur och retur inklusive parkering tar upp 10 till 30 gånger så mycket plats som ett kollektivt transportmedel och fem gånger så mycket som en cyklist gör för motsvarande resa. För samhället är det därför bättre om resorna sker kollektivt eller med cykel framför att man tar bilen. Därför är det också naturligt att dessa färdmedel ska få företräde när ytor ska fördelas.

Bilar är inte bara en fara för säkerheten när de är i rörelse utan också i vissa fall då de står parkerade på gator. När vi samtidigt går mot en utveckling där förtätning av våra städer blir allt vanligare kommer detta oleda till att allt fler behöver en parkeringsplats i de centrala delarna. En del menar att för att tillgodose dessa behov bör man därför satsa på större parkeringsanläggningar och minska gaturummet som parkeringsutrymme. (Usterud Hanssen & Lerstang, 2002)

Vidare visar undersökningar att om man har tillgång till en gratis parkering vid arbetsplatsen väljer man ofta bilen framför ett kollektivt alternativ (Kollektivtrafikkommittén, 2003). Olika parkeringsregleringar kan således vara instrument för svenska kommuner för att minska bilanvändandet och uppnå ett mer effektivt utnyttjande av parkeringsplatser i arbetet med att nå ett hållbart samhälle. (UITP, 1999)

Med olika former av parkeringsregleringar kan man enligt en rapport från det norska transportekonomiska institutet, TØI (2000):

- öka centrumhandeln och tillgängligheten till de centrala delarna av staden
- reducera bilens lokala miljöpåverkan
- öka andelen kollektivresenär och cyklister
- förbättra framkomlighet
- reducera biltrafiken under rusningstider
- frigöra ytor som tidigare använts till parkering

Hur man kan påverka ovan nämnda områden med parkeringsregleringar kommer att beskrivas närmare i litteraturstudien.

Man anser i många svenska kommuner att parkering är ett viktigt verktyg i trafikplaneringsarbetet. Det finns för tillfället emellertid inga svenska idéskrifter för kommuner att använda i detta ändamål. Roger Johansson arbetar för närvarande på en ny idéskrift som ska vara ett hjälpmedel för kommuner i arbetet med att ta fram en parkeringspolicy. Det är Sveriges Kommuner och Landsting som kommer att ge ut skriften som planeras att vara färdig våren 2006. Skriften kommer att innehålla redogörelse för olika parkeringsstrategier men också förslag på arbetsgång och relevanta verktyg vid genomförande. (Johansson R., 2005)

1.2. Syfte

Syftet med detta examensarbete är att kartlägga olika intressanta strategier, främst europeiska, som används för att styra och reglera bilparkeringar i olika städer. Syftet är också att ta reda på hur dessa strategier används i några av de största svenska kommunerna. En viktig del av arbetet är dessutom att få en inblick i hur tankar och arbetssätt kring bilparkeringar skiljer sig mellan svenska kommuner.

Slutligen vill vi peka på eventuella brister i de svenska kommunernas arbete med parkeringsfrågan och ge förslag på hur man kan förbättra detta.

1.3. Metod

Första delen av detta arbete är en litteraturstudie som tar upp parkeringsstrategier som idag används runt om i världen. Vi har framförallt hämtat information från utländska rapporter, där en stor del varit norska och danska. Detta eftersom det finns begränsat med skrivet svenskt material som behandlar ämnet.

Del två består av en undersökning om hur man i svenska kommuner idag reglerar parkering. För att få en uppfattning om hur man i Sverige idag arbetar med parkeringsfrågor lät vi tjänstemän från tolv stora svenska kommuner besvara en enkät. Därpå gjordes intervjuer med tjänstemän från sex av dessa kommuner för att ytterligare fördjupa kunskaperna i hur de arbetar med parkering. En viktig del av intervjun var att ta reda på vad de hade för egna tankar och åsikter kring de olika styrmedel som används för att reglera parkering.

Den tredje och avslutande delen av rapporten sammanfattar resultaten från litteraturstudien, enkäterna och intervjuerna. Där görs också en jämförelse kommunerna emellan för att tydliggöra skillnader och likheter i arbetssätt och åsikter. Slutligen ger vi förslag på hur kommunerna kan förbättra sitt parkeringsarbete.

1.4. Avgränsningar

De fall som tas upp i litteraturstudien är utvalda som intressanta exempel och är inte alltid de enda i sitt slag. Vi har valt att i första hand ta upp exempel från länder i Europa, då man exempelvis i USA ofta har helt andra stadsstrukturer samt en helt annan bilkultur. Vi har valt att inte ta upp parkeringsstrategierna park and ride och parkeringsledningssystem, då dessa finns utförligt beskrivna i andra rapporter.

Stockholm har valts bort i vår undersökning, då staden med sitt tunnelbanesystem har helt andra förutsättningar för kollektivt resande än övriga kommuner. Dessutom är Stockholms kommun så nära sammanväxt med grannkommunerna att den i kommunikationsavseende är svår att skilja ut för särskilda studier.

DEL 1 – LITTERATURSTUDIE

Litteraturstudien beskriver olika typer av parkeringsstrategier. Vidare följer exempel på hur dessa har implementerats i olika städer runtom i världen. Om vissa av strategierna finns det begränsat skrivet material, därför finns det inga eller endast något exempel till dessa. De strategier som beskrivs är:

- Parkeringsavgifter
- Tidsrestriktioner
- Parkeringsnormer
- Parkeringsanläggningar istället för gatumarksparkering
- Parkeringsköp
- Samnyttjande av parkeringsplatser
- Boendeparkering
- Arbetsplatsparkering
- Lokalisering

2 Parkeringsavgifter

2.1. Inledning

Att avgiftsbelägga parkeringsplatser är en av de mest vanliga strategierna för att reglera parkeringen i en stad. Enligt den kommunala avgiftslagen (SFS 1 957:259) 2 § får en kommun ta ut avgifter för parkeringen i den mån det behövs för att ordna trafiken på offentliga platser som står under kommunens förvaltning. För näringsidkare eller andra med särskilda behov att parkera i sitt arbete får parkeringsavgiften fastställas till ett engångsbelopp. Detsamma gäller för boende som vill kunna parkera i sitt område. Parkeringsavgifter kombineras i många fall tillsammans med tidsrestriktioner.

Lagen tillåter idag endast att man gör undantag för funktionshindrade om kravet att erlägga parkeringsavgift. De senaste åren har det dock uppkommit en debatt om det samma borde göras även för ägare till miljöbilar. Redan idag tillämpar flertalet kommuner denna princip, det vill säga att man kan ansöka om tillstånd för miljöbil som ger gratis parkering. Detta trots att lagen inte ger kommunerna rätt att använda sig av ett sådant system. Enligt Ahlman (2005) krävs det att någon överklagar handlingen för att kommunen ska bli åtalad, vilket ännu inte har hänt i någon kommun. Frågan är för närvarande uppe för diskussion på regeringsnivå, och en lagändring kan komma att vara aktuell inom kort.

Att parkera i centrum under några timmar kan ses som att man hyr marken under denna tid för sin bil. Det är kommunerna själva som bestämmer storleken på avgiften som man betalar (Usterud Hanssen, 2002). Principiellt kan parkeringsavgifter enligt Transportrådet (2002) fastställas för att:

- styra efterfrågan
- reducera bilköer och miljöpåverkan
- öka tillgängligheten i de centrala delarna av städer
- inbringa de omkostnader som finns för att anlägga och driva parkeringsplatser

Vi vill belysa att man genom att avgiftsbelägga parkeringsavgifter kan styra efterfrågan då man begränsar den tid som varje bilist använder en parkeringsplats. Hur effektivt detta är beror dels på avgiftsnivån, dels på områdets attraktion. Man kan alltså genom avgifterna skapa en större omsättning på parkeringsplatser och på så sätt öka tillgängligheten. Ökad tillgänglighet gör att handeln också kan stärkas. (Transportrådet, 2002)

Enligt Svenska kommunförbundet (2004) tar idag 73 av de 290 svenska kommunerna ut parkeringsavgifter på minst en parkeringsanläggning, i resterande kommuner är all kommunal parkering helt avgiftsfri. Högsta avgiften per timme ligger mellan 1 krona, i Karlskrona och Sandviken, och ända upp till 30 kronor per timme i Stockholm. De svenska kommunerna inkasserade 617 miljoner kronor från parkeringsavgifter år 2002.

2.2. Exempel

Det har gjorts många nordiska undersökningar och mätningar av vad som händer då parkeringsavgifter införs eller förändras. Resultat från Danmark visar att både uppehållstiden och beläggningen minskar vid en ökad parkeringskostnad. I Göteborg har man dock visat att dessa förändringar endast är initiala för att sedan gå tillbaka till den ursprungliga nivån. I Trondheim har man genom att öka avgifterna också ökat omsättningen för parkeringsplatserna, tillgängligheten för kunderna samt omsättningen och intäkterna för handlarna i centrum. Ett försök med gratis lördagsparkering i Oslo resulterade i att närmre 80 % av platserna upptogs av långtidsparkerare och därmed sämre tillgänglighet för kunder och besökare. I Perth i Australien har man reducerat antalet parkeringsplatser genom införande av en licens med en årlig kostnad. Vi inleder med att beskriva en finsk kundundersökning som visar hur beteendet förändras vid fördubblade parkeringsavgifter.

Tammerfors - Undersökning av resebeteendet vid fördubblade parkeringskostnader

Tammerfors i Finland med 300 000 invånare är belägen 20 mil norr om Helsingfors. En undersökning av parkeringssituationen genomfördes i staden år 2003. Vid detta tillfälle kostade det på den största delen av parkeringsplatserna €1 per timme. Intervjuer gjordes med bilister för att ta reda på hur deras resebeteende skulle förändras om priset fördubblades, se diagram 2.1. Undersökningen visar att mer än två femtedelar av bilisterna inte skulle göra några förändringar, utan fortsätta att parkera till det dubbla priset. Den största gruppen som väljer att förändra sitt beteende är de som väljer att parkera på ett längre avstånd, 25,7 %. Diagram 2.1 visar hela resultatet från undersökningen. (Tampere University of Technology, 2003)

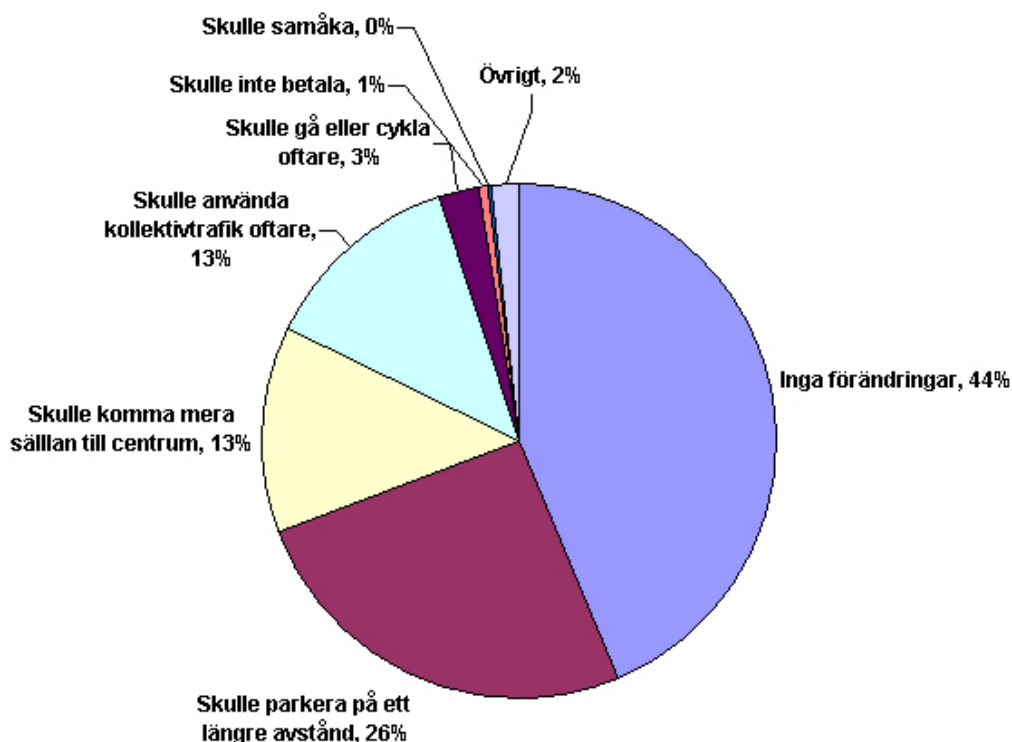


Diagram 2.1. Resebeteende vid en fördubbling av parkeringsavgiften.

Undersökningen visar att drygt en tiondel av de tillfrågade skulle använda kollektivtrafiken oftare om avgiften för parkering fördubblades. Samtidigt anger lika många att de skulle åka till centrum mer sällan vilket skulle kunna innebära att de istället kommer att besöka externa köpcentrum för handel.

Köpenhamn – Effekter av höjda avgifter

I Köpenhamn utvidgade man kraftigt den zon där parkeringen var avgiftsbelagd år 1990. Effekterna ett år efter införandet var att man kunde minska antalet parkeringsplatser med 25 % samt att biltrafiken in och ut från de centrala delarna reducerades med 10 %. Åtgärden resulterade också i att antalet inköpsresor med bil ökade och antalet arbetsresor med bil minskade (Miljøstyrelsen, 1994). Andra redovisningar från Transportrådet (2002) visar ett tydligt samband som pekar på att ju högre taxan för en parkeringsplats är desto mindre blir varje bilists genomsnittliga uppehållstid, se nedan redovisat i svenska kronor:

- 25 kr/h → 1 h 21 min uppehållstid
- 15 kr/h → 2 h uppehållstid
- 8,75 kr/h → 2 h 45 min uppehållstid

Göteborg – Långsiktiga effekter av höjda avgifter

I Göteborg har man erfarenheter liknande dem i Danmark. Här genomförde man 1987 en större höjning av parkeringsavgifterna och man har åren efter det mätt beläggningen. Analyser av mätningarna visar tydligt att beläggningen sjunker under det första och andra året, men att den sedan går tillbaka till den tidigare nivån. (Miljøstyrelsen, 1994) Då

införande av avgifter endast har initiala effekter på beläggning och uppehållstid tyder detta på att man hela tiden måste anpassa avgiftsnivån för att erhålla eftersträvd effekt.

Århus – Effekter efter införande av avgifter

I Århus, med 300 000 invånare (Wikipedia, 2005), gjorde man år 1980 en utvärdering av de avgiftsbelagda parkeringsplatserna på Bispetorvet, vilket var det första försöket i staden att överhuvudtaget avgiftsbelägga parkering. Åtgärden resulterade i att 35 % färre bilar stod parkerade där under dagen samtidigt som uppehållstiden minskade. Innan man infört avgifter på torget var det full beläggning klockan 10-18. Efter införande av avgifter var endast 50-75 % av platserna upptagna klockan 10-16, medan det var 80 % beläggning efter 16.00. (Miljøstyrelsen, 1994) Detta visar tydligt på att parkeringsplatser där en avgift tas ut ger upphov till en lägre beläggning samt kortare uppehållstid.

Trondheim – Bättre tillgänglighet och ökad omsättning tack vare avgifter

I Trondheim, med 150 000 invånare (Wikipedia, 2005), finns det ont om parkeringsplatser för pendlare, endast 0,13 parkeringsplatser per arbetstagare medan snittet för nordiska städer är 0,24 (Aas, 1997). Det har därför varit extra viktigt för Trondheim att uppnå ett maximalt utnyttjande av parkeringsplatserna.

En undersökning gjordes för att se hur avgiftsbeläggning och tidsrestriktioner av parkeringsplatser påverkade handeln i centrum. Resultatet, som finns i en rapport gjord av Aas (1997), visade att de parkeringsplatser som kostade 10 kronor per timme och var begränsade till en halvtimmes parkering användes av i snitt 16 bilar per dag. Den genomsnittliga tiden bilister parkerade på dessa platser visade sig endast vara 10-15 minuter och under denna tid spenderade dem i snitt hela 568 kronor på olika varor och tjänster. Detta visar att även om man endast parkerar under en kort tid, handlar man för stora summor per minut. För näringsidkarna i centrum kan det enligt Aas (1997) vara positivt med både tidsreglerade och avgiftsbelagda parkeringar, då det ökar omsättning av bilar i centrum och därmed också försäljningen. Människor som har en stor köpkraft bryr sig inte om vad parkeringen kostar, viktigast för dem är att man hittar en plats i anslutning till målpunkten. Det är emellertid så att många kunder och affärsidkare önskar sig gratis parkering utan tidsbegränsning, eftersom de är omedvetna om att detta i slutändan innebär en sämre tillgänglighet för kunderna och lägre ekonomisk omsättning för handlarna. (Aas, 1997)

Oslo – Effekter av gratis lördagsparkering

I Oslo införde man i februari 1997 ett försök med gratisparkering på lördagar i centrum. En tid efter gjordes en undersökning för att kartlägga hur omsättningen förändrades på dessa parkeringsplatser som tidigare var avgiftsbelagda. Den första lördagen då gratisparkeringen infördes registrerades att 37 % av parkeringsplatserna var tagna av dem som parkerade fem timmar eller längre. När man sedan gjorde om försöket efter en månad hade denna siffra stigit till hela 77 %. Istället för att parkeringsplatserna kom besökande och kunderna till nytta, upptogs de nu till stor del istället av långtidsparkerande boende och av arbetspendlare. (Aas, 1997)

Perth – Effekter av licensbelagda parkeringsplatser

Perth i Australien, med 1,5 miljoner invånare (Wikipedia, 2005), är en extremt biltät stad där 91 % av hushållen ägde en eller flera bilar år 1996. År 1997 bestämde man sig för att införa en ny parkeringspolicy som innebar att all parkering skulle kräva att man betalade för

en parkeringslicens. Detta skulle gälla all parkering både på gator och utanför gator undantaget parkering på privat bostadsmark. Målet med den nya parkeringspolicyn var att minska andelen resor med bil, öka andelen som samåkade, minska påverkan på miljön samt öka möjligheterna för besökare att finna en parkeringsplats i staden. (Marcus, 2001)

Sammanlagt var det 58 500 platser som skulle omfattas av den nya bestämmelsen. Hela 2/3 av platserna ägdes av Perth stad som inte var undantagen att betala avgiften för de licenserade parkeringarna. Vid introduktionen var den årliga kostnaden för en parkeringslicens \$A70, vilket sedan höjts och året 2001/2002 kostade licensen \$A120 (idag motsvarande ca.1 200 SEK). Pengarna används enbart för att förbättra tillgängligheten och bekvämligheten i staden och har bland annat finansierat ett nytt bussystem. Resultatet blev att man i Perth nu har 10 % färre parkeringsplatser, vilket motsvarade en minskning med 6000. (Marcus, 2001)

3 Tidsrestriktioner

3.1. Inledning

Tidsrestriktioner är en mycket vanlig regleringsmetod som idag används i de flesta större städer. Generellt sett är den tillåtna uppehållstiden som kortast på de mest centrala parkeringsplatserna för att blir längre ju längre ut från centrum man befinner sig. Även parkerings- och stoppförbud under delar av dygnet räknas till tidsrestriktioner, med vilka man kan reducera antalet långtidsparkerare. Tidsrestriktioner används för att man vill ge flera användare möjligheten att nyttja en och samma parkeringsplats, ofta kombineras detta med parkeringsavgifter.

Usterud Hanssen & Lerstang skriver i en rapport från 2002 att ett införande av tidsrestriktioner på parkeringar innebär, liksom avgifter, att omsättningen för parkeringen ökar. Det är positivt för kunder som enklare hittar en parkeringsplats och därmed också positivt för affärsrörelser. Undersökningar visar att man ofta bara behöver stå parkerad några få minuter för att till exempel lämna av något eller göra ett snabbt inköp.

3.2. Exempel

Det finns sparsamt med exempel där man undersökt effekterna av olika tidsrestriktioner. Nedan redovisas siffror från danska undersökningar. Dessa visar att man genom parkeringsförbud på förmiddagen minskar antalet långtidsparkerare vilket också i förlängningen minskar biltrafiken i rusningstid. Läs även om exemplet från Trondheim, under kapitel 2.2, där man kombinerat avgifter och tidsrestriktioner.

Erfarenheter från danska undersökningar

Tidsbegränsade parkeringsplatser vid arbetsplatser gör att resorna med bil till arbetena minskar. Detta eftersom arbetstagarna helt enkelt är tvingade att välja andra transportsätt om det inte finns några parkeringsmöjligheter. En metod är att införa parkeringsförbud mellan 07-10 på alla offentliga platser. Detta medför enligt Transportrådet (2002), att de pendlare som inte har tillgång till parkering vid arbetet tvingas välja ett annat färdmedel, vilket i sin tur lättar på trafiktrycket vid rusningstid. Att minska antalet långtidsparkeringar kan också ge stor effekt på bilanvändandet. Miljøstyrelsen (1999) redovisar att om antalet långtidsparkeringar reduceras med 10 % så minskar rusningstrafiken med 3-9 %.

4 Parkeringsnormer

4.1. Inledning

Parkeringsnormer finns idag i de flesta kommuner för att kunna ge både beslutsfattare och samhällsplanerare ett utgångsläge att kunna avgöra hur många parkeringsplatser som behövs vid en nybyggnation. I Sverige är dessa nästan undantagsvis miniminormer som ofta fastställs utifrån tidigare erfarenheter i den egna kommunen. Man grundar dessa parkeringsnormer på en situation där parkeringen är gratis. Man har enligt erfarenheter kunnat se att efterfrågan på parkeringsplatser minskar när det kostar att hyra en parkering. Skulle man vid fastställandet av parkeringsnormer ta hänsyn till detta skulle det innebära ett mindre tak för minimumnormer. Att det många gånger är minimivärden och inte maximivärde som är fastställda i normerna innebär enligt Usterud Hanssen (2002) att kommunen inte har kontroll över hur många parkeringsplatser som byggs. Detta kan i förlängningen bidra till att trafiken i en region ökar. Under de senare åren har det dock blivit allt mer vanligt att man använder sig av maximinormer runt om i världen. (Usterud Hanssen, 2002)

Genom att variera maximinormerna beroende på läget i en stad kan man påverka var verksamheter lokaliserar sig. Det leder till att näringsidkare i större uträkning kommer att föredra en lokalisering med god kollektivtrafiktillgänglighet eller goda cykelmöjligheter. Maximinormer medför också ofta att de ytor som avsätts för parkering minskar, vilket gör att man kan förtäta staden och bygga fler bostäder. Usterud Hanssen (2002) menar att en förändrad parkeringspolitik i kommuner på många sätt kan innebära att man kommer närmre en hållbar stadsutveckling. Detta tack vare att invånarna i en tätare stad i större uträkning använder sig av kollektiva färdmedel. Maximinormer gör också att man kan förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på grund av att biltrafiken reduceras. Det är viktigt att påpeka att maximinormer endast är något som kan tillämpas på nya verksamheter, vilket gör att effekterna av dem ofta dröjer i redan väl utbyggda områden. (Transportrådet, 2002)

Många städer kombinerar maximi- och miniminormer. Enligt Byutvecklingsavdelningen (2002) finns det två huvudsakliga argument för att använda sig av en sådan kombination.

- Miniminormer behövs för att arbetstagarna inte ska belasta kommunens gatumarksparkeringar så att det påverkar boendes parkeringsmöjligheter eller möjligheten att parkera i centrum för att besöka affärer negativt.
- Maximinormer behövs för att minska antalet arbetstagare som tar bilen till arbetet.

Argument nummer ett är mer inriktat på att få en trevlig närmiljö, medan argument två mer är inriktat på att staden i helhet ska fungera. För att hitta en parkeringsnorm som fungerar i båda hänseendena så gäller det att hitta en god balans mellan dessa båda argument. (Byutvecklingsavdelningen 2002)

När det gäller boendeparkering är det enligt Usterud Hanssen (2002) bäst att verkligen tillgodose det behov som behövs. För att nå en hållbar utveckling är det inte bilinnehavet man vill styra utan bilanvändandet. Genom att anlägga tillräckligt med boendeparkeringsplatser utanför gatumark frigörs gatytor samt möjligheten för de boende att lämna bilen hemma.

4.2. Exempel

Maximinormer och varierande miniminormer används idag i ett antal länder runt om i världen, bland annat i Norge, Schweiz och Holland. Från Trondheim redovisas tabeller med de maximi- och miniminormer man använder sig av i dag. I schweiziska Bern och i Holland anpassar man parkeringsnormerna beroende på hur god tillgängligheten med kollektivtrafik är. Som en direkt följd i Bern minskade trafiken under rusningstid men också företagarnas vilja att etablera sig i områden med låg parkeringsnorm.

Trondheim – Kombinerade minimi- och maximinormer

Trondheim har sedan 1993 använt sig av både miniminormer och maximinormer (Plan- og bygningsetaten, Byutviklingsavdelingen, 2002). När det gäller stadens yttre områden, se tabell 4.1, finns idag inga maximinormer, utan endast minimikrav. Maximinormer används endast för kontor och butiker i centrala staden, se tabell 4.2. Minimिनormerna skiljer sig beroende på vilken typ av bebyggelse det gäller, lägst krav gäller för industrier i de yttre delarna, men normerna för en butik i samma område är högre. Detta eftersom det går färre arbetstagare per ytenhet på en industri jämfört med ett kontor i city. Det är också generellt sett ett högre minimikrav i de yttre områdena jämfört med de centrala.

TYP AV BEBYGGELSE	ANTAL PARKERINGSPLATSER PÅ EGEN MARK PER	MINIMIKRAV
Bostäder	Boendeenhet	1,5
Lägenheter < 40 m ²	Boendeenhet	0,6
Kontor	100 m ² kontorsyta	1,5
Butik/köpcentrum	100 m ² butiksyta	2,0
Industri/lagerbyggnad	100 m ² lageryta	0,5

Tabell 4.1. Parkeringsnorm för de yttre stadsdelarna (Byplankontoret, 2000)

TYP AV BEBYGGELSE	ANTAL PARKERINGSPLATSER PÅ EGEN MARK PER	PARKERINGSKRAV	
		Totalt	Andel besöksparkering
Bostäder	Boendeenhet	min 1,0	-
Lägenheter < 40 m ²	Boendeenhet	min 0,3	-
Kontor	100 m ² kontorsyta	max 1,0	min 0,2
Butik/köpcentrum	100 m ² butiksyta	max 2,0	min 1,5

Tabell 4.1. Parkeringsnorm för de centrala delarna (Byplankontoret, 2000)

Bern – Maximinorm för arbetsplatser med goda kollektivtrafikförbindelser

Bern, med 130 000 invånare, är huvudstad i Schweiz. 1989 beslutades det att företag belägna i ett område som bedömdes ha en god kollektivtrafik endast fick bygga en parkeringsplats per tio arbetstagare. Målet med införandet av denna maximinorm var att minska andelen pendlare som kör ensamma i bil och att därmed minska trängseln i staden. Som en direkt följd minskade trafiken under rusningstid. Effekterna blev dock också att vissa företagare ville inte längre etablera sig i de centrum utan istället i utkanten av staden där fler parkeringsplatser tilläts anläggas. (UITP, 1999)

Holland – Anpassning av miniminormer i förhållande till kollektivtrafiken

I Holland använder man sig av varierande miniminormer, vilka bestäms av hur tillgängligt ett visst område är med kollektiva färdmedel och cykel. Anses tillgängligheten med kollektiva färdmedel vara god skrivs normen ner med en faktor på 0,9 och är den av lite sämre standard skrivs den endast ner med faktor 0,95 och så vidare. Samma sak gäller för parkeringsnormer till butiker, där normen skrivs ned med en faktor 0,3-0,5 för större städer

och med 0,7-0,8 för mindre städer med god kollektivtrafiktillgänglighet. (Transportrådet, 2002)

5 Parkeringsanläggningar istället för gatumarksparkering

I majoriteten av de svenska städerna är det idag vanligt förekommande med gatumarksparkeringar. Idag ser man emellertid en viss trend att fler parkeringsanläggningar uppförs i städerna. Genom att samla parkeringsplatser i större anläggningar kan man minska trafikbelastningen och frigöra ytor i en stad. Central gatumarksparkering är ofta svårtillgänglig och genererar enligt Transportrådet (2002) söktrafik i större uträkning än samlade större parkeringsanläggningar. Vidare medför också gatumarksparkering försämrade trafiksäkerhet och framkomlighet. (Usterud Hanssen & Lerstang, 2002)

Enligt Jansson (2001) bör det vara dyrare att parkera på gatumark än i parkeringshus eller garage. Detta eftersom det ofta är extra bekvämt att kunna parkera strax utanför sin bostad på gatan. Flera försök i Oslo har också visat att när det byggts stora avgiftsbelagda parkeringsanläggningar för boende har de istället valt att parkera gratis på gatan (Usterud Hanssen, 2002). Jansson menar också att om priserna för gatumarksparkering höjs kommer boende i samma utsträckning inte att ha råd att parkera på gatan och istället ge plats för korttidsparkerare. För att denna åtgärd ska ge betydande effekt krävs det också andra åtgärder. Långtidsparkering som de boende erbjuds bör enligt Jansson (2001) kunna hyras per år eller månad, som andra lokaler. Genom att använda sig sådan prissättning kan de boende lämna bilen hemma utan att kostnaden för parkering ökar. Betalar man istället för sin boendeparkering per timme sparar de boende pengar genom att ta bilen till jobbet om dem har gratis parkeringsplats där.

6 Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare inbjuds av en kommun att delta finansiellt i en gemensam parkeringsanläggning. Detta innebär att byggherren inte behöver bekymra sig om parkeringsfrågan samt att kommunen får full kontroll på antalet parkeringsplatser. Därmed kan detta öka möjligheterna till samnyttjade parkeringar, se kapitel 7. En effekt av att kommunen kan bestämma lokaliseringen av parkeringsplatserna och samla dem i större anläggningar är att gångavståndet till parkeringsplatsen ofta blir längre. Detta leder i sin tur till att kommunen indirekt påverkar färdmedelsvalet. Trafikanter tvingas nämligen i större uträkning att använda andra färdmedel för kortare resor, helt enkelt för att det blir för krångligt och tidsödande att först hämta ut sin bil. (Usterud Hanssen, 2002)

7 Samnyttjande av parkeringsplatser

7.1. Inledning

Samnyttjande av parkeringsplatser innebär att flera använder samma parkeringsplats vid olika tider på dygnet. Genom att använda denna modell kan man uppnå en högre och mer konstant beläggning av en parkeringsplats och därmed också reducera antalet platser. Marken som frigörs kan användas till andra ändamål såsom exempelvis uppförande av ny bebyggelse.

Förutsättningen för att systemet ska fungera är att olika grupper parkerar under olika tider av dygnet och att det arrangeras samordnade lösningar för ett område eller grannskap. Många

verksamheter, såsom kontor, banker, sjukhus och skolor har sin besökstopp dagtid måndagar – fredagar. Andra verksamheter som restauranger och biografier har däremot sin besökstopp på kvällarna medan exempelvis sportarenor oftast besöks under helgerna. Genom att utnyttja och dela parkeringsplatser mellan sådana verksamheter kan behovet av platser minskas med hela 40-60 % (TDM, 2005).

I de fall då kommunerna själva har kontroll över parkering genom parkeringsköp innebär detta ökade möjligheter för samnyttjande. Många verksamheter hyser nämligen parkeringsplatser som endast används en begränsad tid av dygnet. Enligt TDM (2005) används en typisk privat arbetsplatsparkering endast en tredjedel så många timmar under ett år som en allmän gatuparkering i ett välbesökt område.

För att bestämma parkeringsbehovet för ett område beräknas först bruttoantalet parkeringsplatser enligt stadens parkeringsnormer, för beräkningsexempel se bilaga 1. Man beräknar sedan hur många parkeringsplatser som i realiteten behövs för respektive funktion enligt de beläggningstal som kan ses i diagram 7.1. För att kunna bestämma det dimensionerande antalet parkeringsplatser adderar man slutligen de olika funktionernas behov vid olika tidsintervall och dagar. (TDM, 2005)

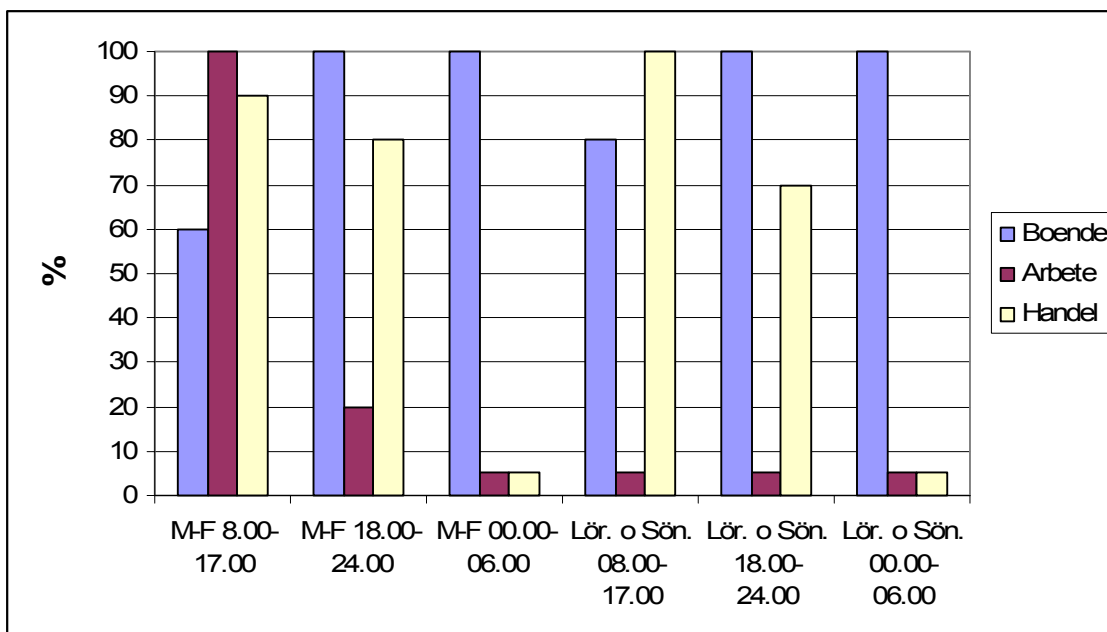


Diagram 7.1. Behövda antalet parkeringsplatser i procent vid olika typer av användning och tid. TDM (2005)

I diagram 7.1 anges att parkeringsbehovet vid bostäder endast är 60 %, vi tycker dock att det är viktigt att man är restriktiv med att samnyttja parkeringsplatser som är tillägnade boende. Man bör nämligen alltid ha möjlighet att lämna bilen hemma och istället använda sig av ett miljöanpassat transportmedel.

7.2. Exempel

Det finns sparsamt med tryckta exempel från städer där man använt sig av samnyttjande, detta trots att denna parkeringsstrategi är allmänt vedertagen. I Västerås har man lyckats reducera parkeringsplatsbehovet vid nybyggnation till hälften tack vara samnyttjande.

Västerås – Minskat parkeringsplatsbehov tack vare samnyttjande

I Västerås vill man minska både markanspråk och de kostnader som nybyggnationer av parkeringsplatser medför och eftersträvar därför ett samnyttjande av dessa. När det gäller nybyggnation av parkeringsplatser finns möjlighet att anlägga färre platser än vad parkeringsnormerna anger om det finns möjlighet att samnyttja de redan existerande platserna i området. För att samnyttjande ska fungera krävs det dock att området innehåller olika funktioner och är av en viss storlek. Tack vare detta system har man i Västerås lyckats minska nybyggnationen av parkeringsplatser med hela 50 %. (Usterud Hanssen & Stenstavold, 1997)

8 Boendeparkering

8.1. Inledning

I första hand bör boendeparkering tillgodoses i parkeringsanläggningar eller på tomtmark. Detta kan dock vara svårt i äldre bostadsområden, i sådana miljöer kan boendeparkering i många fall endast tillgodoses på gatumark. För att underlätta för boende att finna en parkeringsplats nära sitt hem kan man i många kommuner köpa en licens som ger en rätten att parkera på vissa platser kring bostaden. Denna licens säljs i regel till ett reducerat pris och man betalar ofta för en längre period som per månad eller år.

Boendeparkeringsplatserna kan kombineras med olika restriktioner för övriga användare såsom tidsbegränsning och avgift. Detta innebär att platserna kan utnyttjas mer effektivt av flera olika användare under en dag. Kommunen får också ytterligare inkomster som kan användas för att underhålla parkeringsplatserna samt möjligheten att utnyttja ytorna i staden på ett bättre sätt. Denna typ av parkeringspolitik ökar möjligheterna för att bygga fler bostäder i de centrala delarna av staden, eftersom man på ett enkelt sätt kan lösa parkeringsfrågan. Det är också till ekonomisk vinning för kommunen, då man kan göra besparingar på arealförbrukningen till parkering och därmed minskade anläggningskostnader. (Transportrådet, 2002)

Ett alternativ är att reservera ett antal parkeringsplatser till de boende vilket gör att det kan vara helt säkra på att finna en parkeringsplats. Detta medför dock att parkeringsplatserna endast kan utnyttjas av de boende och kanske stå tomma stora delar av dygnet. Ytterligare ett alternativ är att helt reservera en parkeringsplats till endast en användare, vilket naturligtvis är bekvämt för den enskilde boende, men bidrar till ett ineffektivt utnyttjande av parkeringsplatser. Genom att reglera parkeringsplatser så att de endast får användas av boende omöjliggör man för andra att parkera i området. På så sätt minskar biltrafiken men nyttjandegraden blir samtidigt låg. Vid all form av boendeparkering är det viktigt att de boende skall kunna lämna bilen hemma även under dagtid. (Transportrådet, 2002)

8.2. Exempel

I engelska Camden har man genom att dela in stadsdelen i zoner underlättat för de boende att finna en parkeringsplats. I Århus kan de boende köpa en parkeringslicens som ger dem extra parkeringsförmåner i sitt bostadsområde.

Camden – Uppdelat i 16 reglerade parkeringszoner

Camden, en stadsdel i centrala London, har man delat in i olika parkeringszoner för att underlätta parkering. Bland annat har de boende gröna parkeringslicenser som ger dem rätt

att parkera i avsedda zoner. Dessa licenser kan också användas av besökare. Vilka tidsrestriktioner som gäller i de olika zonerna är angivet på de skyltar som finns placerade i varje område. För att kunna avgöra hur parkeringen ska regleras i de 16 zonerna har man utfört olika undersökningar för att ta reda på efterfrågan på olika typer av parkering. Efterfrågan på parkeringar i Camden har ökat de senaste åren och licenser är ett sätt att underlätta för de boende att finna en parkeringsplats i närheten av sitt boende. (Camden City Council, 2005)

Århus – Speciella förmåner för de boende

Århus i Danmark har 291 000 invånare (Wikipedia, 2005), och de har möjlighet att köpa en boendeparkeringslicens för 300 Dkr per år. Bor man i centrala delarna av staden ger licensen rättighet att parkera på platser som är avgiftsbelagda och tidsreglerade under kvälls- och natttid, klockan 17.00-09.00, på vardagarna och under hela helgerna utan någon ytterligare kostnad. För de som bor utanför centrum finns en motsvarande licens som ger dem rätt att parkera fritt i dessa områden trots tidsbegränsning. De boende har också möjlighet att köpa ett parkeringskort för besökande vilket gäller i fem valfria dagar. Även hantverkare kan köpa parkeringskort som gäller fem valfria dagar, i ett halvår eller för ett helt år. Detta kort ger rätt till obegränsad parkering på samtliga offentliga parkeringsplatser även om de är avgiftsbelagda eller tidsreglerade. (Transportrådet, 2002)

9 Arbetsplatsparkering

9.1. Inledning

Många företag erbjuder sina anställda gratis parkering vid arbetsplatsen, något som enligt flera studier bidrar till att man i stor utsträckning väljer bilen som färdmedel. Drygt en fjärdedel av det totala resandet är arbetsresor med bil, och ett av de problem som detta medför är det stora antal parkeringsplatser som behövs (SIKA, 2001). I många fall innebär det att bilarna upptar en parkeringsplats en stor del av dygnet som samtidigt blir otillgänglig för andra.

Resor till och från arbetet sker i stor uträkning inom begränsade tider vilket innebär att trycket på vägarna då blir stort. Detta medför inte bara trängsel på våra gator utan ökar också olycksrisken och försämrar kvaliteten på alternativa färdmedel så som kollektivtrafik. (Usterud Hanssen, 2002)

9.2. Exempel på avgiftsbelagda arbetsplatsparkeringar

Nottingham i England är ett välkänt exempel där kommunen har infört avgifter för arbetsplatsparkering. I Paris har man gjort en undersökning om hur kostnaden för arbetsplatsparkeringen påverkar färdmedelsvalet. Även en norsk studie redovisar sambandet mellan tillgången på parkering och färdmedelsval. Studierna visar att tillgång och kostnad på parkeringsplats har en avgörande betydelse om man väljer att köra bil till arbetet eller inte. Inledningsvis finns beskrivet hur införandet av en miljöskatt skulle kunna påverka parkeringssituationen på arbetsplatserna. Läs även avsnitt 10.2 där två exempel beskriver hur lokaliseringen påverkar parkeringsplatskostnaderna och färdmedelsfördelningen.

Förändrad lagstiftning – Införande av miljöskatt

Jansson (2002) menar att om man införde en speciell miljöskatt för varje parkeringsplats arbetsgivaren erbjuder skulle det innebära direkta kostnader. För en arbetsgivare finns det idag inga kostnader för detta, förutom hyra och det faktum att marken är uppbunden. En

miljöskatt skulle förmodligen leda till att arbetsgivaren gjorde sig av med delar av parkeringen. Arbetsgivaren skulle då inte längre kunna erbjuda gratis parkering till samtliga arbetstagare, vilka då inte lika självklart tar bilen till arbetet.

Nottingham – Kommunalt avgiftsbelagda arbetsplatsparkeringar

I Storbritannien ökade antalet resor med bil till arbetsplatsen från 57 % till hela 70 % under en tioårsperiod under 1980- och 90-talen. Trots att britternas bilnehav är relativt lågt jämfört med övriga EU så ligger bilanvändandet högt över genomsnittet. För sju år sedan lade därför regeringen fram en transportstrategi som syftade till att få ökningen av biltrafiken under kontroll. De lokala myndigheterna blev på så sätt uppmuntrade att exempelvis införa trängselavgifter och avgiftsbelägga privatparkering. Dessa skulle också få behålla intäkterna för att använda dem till transportändamål. (Aas, 2002)

Staden Nottingham med 270 000 invånare (Wikipedia, 2005), belägen i mitten av England, har runt 200 000 arbetsplatser i centrum och till dessa finns ungefär 100 000 inpendlare. För att ta sig till arbetsplatserna använder 90 000 arbetstagare bilen och om biltrafiken kommer att öka med 15-20 % de kommande tio åren kommer trafiken att bryta ihop. Något måste därför göras för att få kontroll på situationen enligt Grant Butterworth, chef för transportstrategin i staden, (Aas, 2002).

I Nottingham har man valt strategin att avgiftsbelägga företagens parkeringsplatser, i början av projektet med £150 per plats och år men med strävan att höja den till £450 (idag motsvarande ca 6 200 SEK) över en tioårsperiod. Intäkterna skall gå till att stärka kollektivtrafiken i regionen. Man valde denna modell framför trängselavgifter för att i första hand minska antalet resor till arbetet och inte övriga resor som exempelvis inköpsresor. En fördel jämfört med trängselavgifter är också att man slipper investera i teknisk utrustning, och på så sätt kan större intäkter inbringas. Företagen väljer själva om de eller deras anställda skall betala de årliga avgifterna. Man räknar emellertid med att företagen i hög grad kommer att låta sina anställda betala när de inser hur kostsamt det kan komma att bli. (Aas, 2002)

Butterworth anser vidare att ett kontinuerligt arbete med mobility management i samband med avgiftsbeläggningen är viktigt. Stora företag och organisationer är ofta positivt inställda till samverkan då de har möjlighet att marknadsföra sig själv med en miljövänlig image. Steg ett för företagen är att kartlägga de anställdas rese-mönster och preferenser samt den rådande trafiksituationen. Steg två är att uppmuntra de anställda till samåkning, ge dem reducerade priser på kollektivtrafiken, låna ut cyklar, skapa informationssidor på nätet och annat som medför att man väljer ett annat färdmedel framför att åka ensam i bilen. Genom att införa så kallade gröna resplaner för sina anställda finns det ju också pengar att spara för företagen då parkeringskostnaderna kan reduceras. (Aas, 2002)

Paris – Förändringar i färdmedelsval vid avgiftsbeläggande av arbetsplatsparkering

I Paris har man gjort en undersökning för att ta reda på hur stor påverkan tillgången på parkeringsplats har på färdmedelsvalet. Det visade sig att 75 % av pendlarna hade tillgång till en gratis parkeringsplats som företaget ordnat. Vid frågan om vad de skulle göra om denna plats inte längre erbjöds gratis blev svaret följande (Rye, 2005):

- 40 % skulle leta efter en annan gratis parkeringsplats i området
- 20 % skulle ta bussen eller tåget

- 20 % skulle cykla eller gå
- 15 % skulle försöka samåka
- 5 % skulle betala för parkering

Resultatet visar att en oerhörd liten andel säger att de skulle fortsätta och parkera och betala för platsen. För majoriteten av pendlarna innebär det att de inte kör in till centrum om de inte har möjlighet till att hitta en gratis parkering. (Rye, 2005)

Norge- Sambandet mellan tillgång på parkeringsplats och färdmedelsval

En undersökning som man låtit göra i Norge visar ett tydligt samband mellan tillgång på parkeringsplats och färdmedelsval. Tabell 9.1 visar att både kostnad och antal tillgängliga platser har stor betydelse för om man väljer bilen eller inte. (Kollektivtrafikkommittén, 2003)

	BIL (%)	KOLLEKTIVT (%)
Gratis p-plats vid arbetsplatsen, alltid p-plats	76	6
Gratis p-plats vid arbetsplatsen, begränsad plats	65	12
Avgiftsbelagd parkering vid arbetsplatsen	52	25
Gratis parkering på väg eller gata.	64	10
Avgiftsbelagd parkering på väg eller gata	37	36
Finns ingen parkeringsplats	16	55

Tabell 9.1. Samband mellan tillgång på parkeringsplats och färdmedelsval (Kollektivtrafikkommittén, 2003)

9.3. Exempel på finansiella incitament

Finansiella incitament innehåller flera olika typer av drivkrafter som ska uppmuntra den anställda att välja ett miljöanpassat transportsätt. Nedan beskrivs några av de incitament som använts främst i USA.

- Parking Cash Out innebär att pendlarna som erbjuds subventionerad parkering (ibland helt gratis) istället erbjuds pengar om de använder ett alternativt färdmedel. Ersättningen ska motsvara kostnaden för parkeringen.
- Resebidrag innebär att de anställda istället för en subventionerad parkeringsplats erbjuds pengar som antingen kan användas för att betala för en parkering eller ett annat färdmedel.
- Rese- och samåkningsbidrag innebär att den anställda får fria eller subventionerade resor.

De positiva effekterna av finansiella incitament är många:

- minskad trafik under rusningstid vilket leder till minskad trängsel, färre olyckor, besparingar vad gäller vägar och parkeringar samt minskade miljöutsläpp
- ökad efterfrågan för alternativa färdmedel såsom kollektivtrafik och cykel vilket kan leda till förbättrade möjligheter för dessa
- anställda har visat sig vara nöjda vilket kan bidra till att fler anställda stannar kvar inom företaget och att fler blir intresserade av anställning
- parkeringsytor frigörs, vilka kan användas till att exempelvis utöka antalet anställda genom att bygga ut
- minskade parkeringskostnader för företaget.

Ett problem med finansiella incitament är att de anställda kan ange att de använder sig av ett alternativt färdmedel medan de själva verket fortfarande kör bil men parkerar på en parkeringsplats utanför företagets parkering. (TDM Encyclopedia, 2005)

Två amerikanska exempel visar att andelen som kör ensamma till arbetsplatsen minskar då man inför Cash Out. Nedan kan man läsa mer om dessa exempel från Los Angeles respektive Seattle.

Los Angeles – Cash Out minskar andelen som kör bil till arbetet

1997 gjordes en undersökning av Cash Out-systemet i Los Angeles där sammanlagt åtta arbetsgivare ingick. En av de åtta arbetsgivarna var en statlig institution. De övriga sju var alla privata arbetsgivare varav tre advokatbyråer, en bank, en ledning för ett sjukvårdsbolag samt en ledning för ett videobolag. Samtliga arbetsgivare hade mellan 120 och 300 anställda och sammanlagt hade de totalt 1 694 anställda. Priset för att parkera hos dessa arbetsgivare låg mellan \$36 och \$165 i månaden.

Tabell 9.1 visar hur färdmedelsfördelningen såg ut hos de sammanlagt 1 694 anställda. Efter att Cash Out-systemet tagits i bruk hos arbetsgivarna minskade andelen som körde bil själva från 76 % till 63 %. Den största ökningen hos alternativa färdmedel ses hos samåkningen som ökade från 14 % till 23 %. Även resor med kollektivt färdmedel, cykel och gång ökade marginellt. (Shoup, 1997)

FÄRDSÄTT	FÖRE CASH OUT	EFTER CASH OUT
Ensam förare i bil	76 %	63 %
Samåkning	14 %	23 %
Kollektivt	6 %	9 %
Till fots	2,3 %	3,4 %
Cykel	8 %	9 %

Tabell 9.1. Pendlares färdmedelsval, innan och efter Cashing Out. (Shoup, 1997)

Seattle – Minskad bilanvändning och företagskostnad tack vare Cash Out

CHM Hill är en ingenjörskfirma med 430 anställda belägen i utkanten av Seattle som tidigare hade brist på parkeringsplatser. De anställda erbjöds en ersättning på 40 dollar i månaden om de valde att gå, cykla, samåka eller använda ett kollektivt färdmedel som alternativ till fri parkering. Modellen resulterade i att andelen som körde till arbetsplatsen ensamma i bilen minskade från 89 % till 54 %. Både andelen som cyklade eller gick och de som åkte kollektivt ökade från endast 1 % till 17 % (se Tabell 9.2). Andelen som efterfrågade parkering minskade med 39 %, det innebar att företaget inte längre hade för få parkeringsplatser för sina anställda. Programmet minskade också kostnaderna för företaget, trafiken samt miljöutsläppen. (TDM Encyclopedia, 2005)

FÄRDSÄTT	FÖRE	EFTER
Ensam i bilen	89 %	54 %
Samåkning	9 %	12 %
Kollektivt färdmedel	1 %	17 %
Cykel eller gång	1 %	17 %

Tabell 9.2. Förändringar av färdmedelsval (TDM Encyclopedia, 2005)

9.4. Förmånsbeskattning av parkeringsplatser

Som vi tidigare skrivit påverkar parkeringskostnaden i stor utsträckning vilket färdmedel man väljer för att ta sig till arbetsplatsen. Har man tillgång till fri parkeringsplats vid sin

arbetsplats är man skyldig att betala skatt för denna förmån. Detta gör emellertid långt ifrån alla i dagsläget.

Förmånsbeskattning skall erläggas av dem som kör mindre än 300 mil eller färre än 60 dagar i tjänsten med sitt fordon. De som använder bilen 60-160 dagar i tjänsten tvingas skatta för andelen privat körning. De som däremot kör mer än 300 mil och 160 dagar i tjänsten går helt fria från beskattning.

Skatteverket har från och med årets (2005 års) taxering inför en kryssruta där arbetsgivaren skall ange om var och en av arbetstagarna har tillgång till fri parkeringsplats eller ej. Tidigare år har arbetsgivaren vid taxeringen endast i textform varit tvungen att ange om en anställd har tillgång till fri parkering. Skatteverket har gjort en uppföljning efter införandet där man jämfört 2004 års taxering (textform) och 2005 års taxering (ruta). (Johansson C., 2005)

I 2004 års taxering sökte man efter någon av textsträngarna: "Parkering", "P-plats" och "Pplats". Det är viktigt att här påpeka att vi vid denna utläsning endast får med de kontrolluppgifter där arbetsgivaren har skrivit något av dessa ord i det givna fältet. Utfallet ses i tabell 9.3 där man kan se en kraftig ökning av antalet förmånsbeskattade parkeringsplatser. Man får emellertid vara försiktig med tolkningen av utfallet då en del av de fria parkeringsplatserna kanske inte påträffades i samband med sökandet i 2004 års taxeringar. (Johansson C., 2005)

2004 ÅRS TAXERING	2005 ÅRS TAXERING
2 806	12 627

Tabell 9.3. Skillnaden i antal förmånsbeskattade parkeringar mellan år 2004 och 2005. (Johansson C., 2005)

I Stockholm har man gjort en uppskattning som visar att drygt hälften av alla anställda i innerstaden skulle välja ett annat färdmedel istället för bilen om de förmånsbeskattade enligt lag. En mer utförlig beskrivning av denna följer nedan.

Stockholm – Potentiell förändring om alla följde lagen

Regionalplane- och trafiknämnden (2003) har gjort en studie om parkeringssituationen för pendlare i Stockholm. Denna visar att om arbetsgivarna anger vilka som har tillgång till fri parkeringsplats skulle tre fjärdedelar av dem som har tillgång till fri parkeringsplats men inte använder bilen i tjänsten tvingas förmånsbeskatta för parkeringen. I fall att alla skulle tvingas förmånsbeskatta visar undersökningar på att omkring 60 % av dessa skulle ta sig till arbetet på annat sätt. Den totala förmånen att ha en parkeringsplats i Stockholms innestad beräknas i genomsnitt vara 20 000 – 25 000 kronor per år.

9.5. Exempel på resplaner

Resplaner är något företagen själva kan upprätta för att uppmuntra sina anställda att välja andra transportmedel än bilen för att ta sig till arbetet. Dessa kan till exempel innefatta en begränsning i antal parkeringsplatser vid arbetsplatsen och/eller att utvalda parkeringsplatser endast får användas av dem som samåker eller kör miljöbil. Resplaner bör kombineras med en kommunal satsning på gång- och cykelnätet och kollektivtrafiken.

I England har de nationella myndigheterna skrivit en lag som innebär att man ska arbeta med resplaner, både i företag och i kommuner. Det finns inga direkta krav på hur dessa resplaner ska utformas men de ska vara nära knutna till målsättningen att arbeta mot ett

mer hållbart transportsätt. Det är upp till kommunen själv att själva föregå med gott exempel genom att använda sig av resplaner i de egna bolagen. Kommunerna måste ha ett nära samarbete med företagen för att hjälpa dem med rådgivning när de utarbetar sin egen resplan. Det finns möjlighet för arbetsgivaren att anlita en privat konsult i upp till fem dagar helt kostnadsfritt för att få hjälp med utformning av resplaner. Resplanerna ska i första hand ha fokus på att minska bilanvändandet (Usterud Hanssen, 2003). I nästa stycke följer ett exempel som visar att man tack vare resplaner kan minska andelen som kör bil till arbetet.

England – Resplaner minskar bilresandet till arbetet

The DfT (2002) gjorde en sammanställning av vilka effekter resplanerna gett på färdmedelsvalet hos de anställda på 21 olika arbetsplatser runt om i England. Den genomsnittliga minskningen av dem som körde ensam i bil till arbetet var 14 % på alla arbetsplatser så när som på en. Det var också tydligt hos de flesta utvalda att arbetet med parkeringsutbudet var den viktigaste faktorn för att kunna utforma en effektiv resplan.

10 Lokalisering

10.1. Inledning

Hur en stad är uppbyggd och var olika stadsfunktioner finns har stor inverkan på hur mycket trafik som genereras. Detta påverkar i sin tur hur stort parkeringsplatsbehovet är. Vice versa påverkar tillgången på parkeringsplatser vilket färdmedel man väljer. Även om man på kort sikt inte påverkar trafikarbetet genom medveten lokalisering finns det analyser som visar att man genom lokaliseringsstrategier kan få en betydande effekt på bilanvändandet. (Transportrådet, 2002)

10.2. Exempel

I Norge har man följt upp hur parkeringsförhållandena har sett ut innan och efter det att verksamheter har bytt lokalisering i en stad. Ett exempel från Oslo visar att ett ökat antal parkeringsplatser på grund av ny lokalisering genererar fler bilister. Samtidigt visar ett exempel från Trondheim på det motsatta. I båda exemplen ändras parkeringsavgiften till följd av lokalisering. Efter följer ett holländskt exempel på hur den så kallade ABC-principen är uppbyggd. Mer om avgifter kan läsas i kapitel 2.

Oslo – Omlokalisering som gav fler parkeringsplatser

Ett målande exempel, som visar på det starka sambandet mellan tillgången på parkeringsplatser och bilanvändandet, är Gjensidige försäkringars flytt. Från början var företaget utspritt på ett par adresser i centrala Oslo och endast ett fåtal anställda hade tillgång till gratis parkering. År 1991 flyttades företaget till en ny tomt där man anlade 600-700 gratis parkeringsplatser, vilket var många fler än det tidigare totala antalet. Ett år efter flytten hade bilkörningen till arbetsplatsen dubblerats även fast många var tvungna att betala vägavgifter för att köra bil till den nya lokaliseringen. Detta trots att det nya området har bra buss- och tågförbindelser. (TØI, 2002)

Trondheim – Omlokalisering som gav färre parkeringsplatser

Vid årsskiftet 2001-2002 flyttade flera statliga verksamheter in till Trondheims centrum från de mindre centrala delarna av staden. Före flytten var parkeringarna vid arbetsplatserna gratis och efter hade endast ungefär hälften fri tillgång till parkering. Den genomsnittliga kostnaden för dem som själva betalade bilparkering efter flytten var 65 kronor per dag, men

flytten medförde å andra sidan att många fick en betydligt bättre tillgänglighet med kollektivtrafiken. I samband med flytten gjorde man en för- och en efterundersökning av hur de anställda tog sig till arbetet, och efter det att man flyttat från en mindre central lokalisering in till centrum blev följande (TØI, 2002):

- Andelen som åkte med kollektivtrafiken ökade från 10 % till 33 %.
- Andelen som gick eller cyklade ökade från 17 % till 30 %.
- Andelen bilförare minskade från 63 % till 20 %.

Holland – Lokalisering efter ABC-principen

I Holland har använde man sig mellan år 1990 och 2000 av så kallad ABC- princip som syftade till att säkra så att olika verksamheter lokaliseras efter behov. Enligt Kollektivtrafikkommittén (2003) har emellertid delar av ABC-principen visat sig vara svåra att använda och effekterna på trafikflödet har varit små, vi tycker ändå det är viktigt att belysa denna lokaliseringsprincip.

Modellen har utgångspunkt i att olika verksamheter har olika transport- och mobilitetsbehov. Man värderar, efter antal anställda och besökande i förhållande till ytan och utefter behovet för biltransporter av gods och personer och ger verksamheterna beteckningarna A, B eller C enligt diagram 10.1. (TØI, 2001)

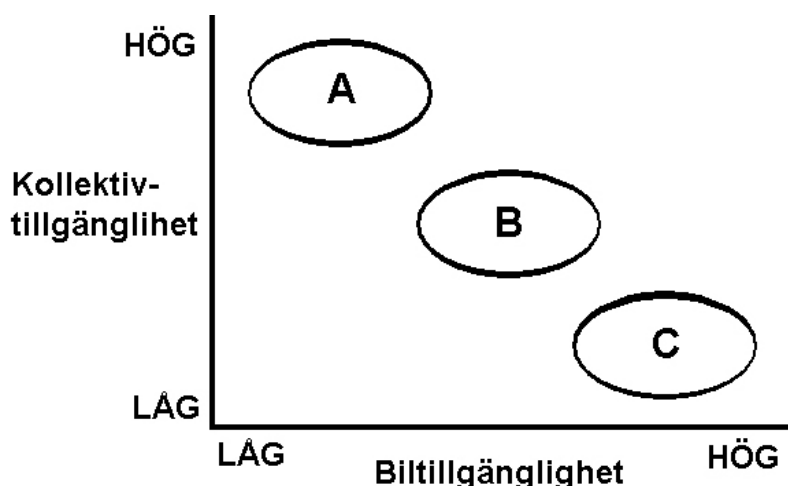


Diagram 10.1. ABC-principen (TØI, 2001)

- A-lokaliseringar innebär hård reglering av parkeringar, med ett strängt maxvärde, och kan exempelvis vara kontorsarbetsplatser. Dessa nås enkelt med kollektiva medel, till fots eller med cykel.
- B-lokaliseringar gäller verksamheter såsom lättare industri och olika typer av förrättningar, och nås ganska enkelt genom både kollektiva medel och med bil. Denna typ av verksamheter har dubbelt så stor maxkvot av parkeringar jämförda med A-lokaliseringar.
- C-lokaliseringar ställer inga särskilda krav på goda kollektiva förbindelser men förutsätter hög tillgänglighet med bil och därmed goda parkeringsförhållanden (många parkeringsplatser). Denna typ har inget max vad gäller antal parkeringsplatser. (TØI, 2001)

DEL 2 – ENKÄTUNDERSÖKNING OCH INTERVJUER

Denna del innehåller resultaten, i diagramform, och vår analys från den enkät som skickades ut till tolv svenska kommuner. Vidare består den av en djupare undersökning av de parkeringsstrategier som används i Göteborg, Helsingborg, Linköping, Malmö, Uppsala och Umeå. Ett inledande avsnitt behandlar tillgänglig information på respektive kommuns hemsida, parkeringspolicy samt kommunernas parkeringsnormer. Detta följs av en sammanställning av de intervjuer som gjorts med tjänstemän i de sex kommunerna.

11 Enkät

11.1. Metod

Vi har skickat ut en enkät med medföljande brev per post, se bilaga 2 och 3, till tjänstemän i tolv svenska kommuner. Vi valde ut stora och medelstora kommuner med en stor geografisk spridning för att skapa oss en så representativ bild som möjligt. Medianen för invånarantalet i de utvalda kommunerna är 123 000 och det genomsnittliga antalet invånare är 162 000 (SCB 2005).

Syftet med enkätundersökningen är att kunna bilda oss en uppfattning om hur svenska kommuner idag arbetar med parkeringsfrågor. För att få en så sanningsenlig bild som möjligt av hur parkeringsfrågorna behandlas erbjöd vi anonymitet i enkäten. Samtliga tjänstemän ställde upp och fyllde i enkäten.

De fem inledande frågorna är ställda som påståenden där man anger hur mycket man instämmer genom att göra markeringar på en fyrgradig skala. Denna del kan ses som en nästintill subjektiv del där tjänstemännens egna uppfattningar råder. Resterande frågor är av mer objektiv karaktär där faktiska svar har angivits. Svaren från tre av de sista frågorna var inte fullständiga. Detta berodde på att dessa inte var tillräckligt specifika och att alla inte hade möjlighet att svara på dem. Vi har därför valt att inte redovisa resultatet på dessa frågor. Nedan följer frågeställningar, utfallet samt vår analys av resultaten.

11.2. Resultat

1. *Parkering är en aktuell fråga som diskuteras mycket i kommunen*

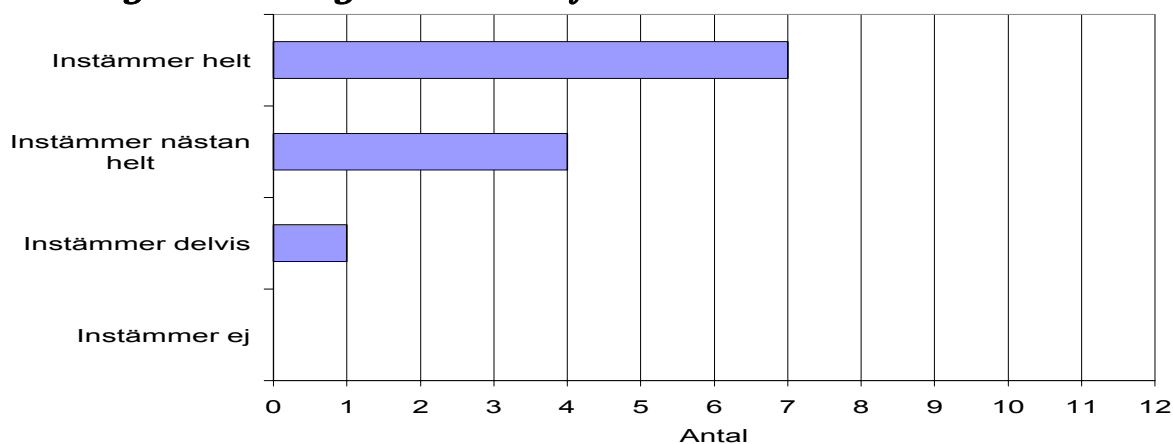


Diagram 11.1. Resultat fråga 1.

Merparten av de tillfrågade anser att parkering är en fråga som man diskuterar mycket kring. Med tanke på att det finns så lite skrivet om parkering i Sverige är det förvånande att så pass många anser att det är en mycket diskuterad fråga. Av resultatet framgår dock inte vilken typ av diskussion som förs.

2. Parkeringsituationen i centralorten ses inte som något problem

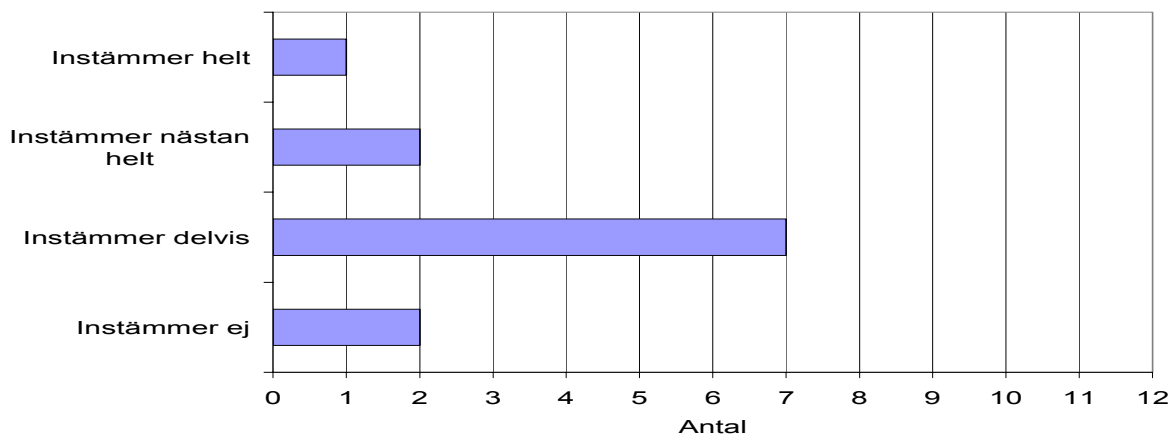


Diagram 11.2. Resultat fråga 2.

Endast i en kommun säger man sig vara helt tillfredsställd med stadens parkeringssituation. Tre faktorer som torde vara viktiga är stadens ålder och karaktär samt färdmedelsfördelningen bland kommuninvånarna. Stadens ålder påverkar hur stor del av bebyggelsen som uppförts när det funnits reglerande parkeringsnormer. Därför har städer med stor del gammal bebyggelse oftare parkeringsbrist, främst när det gäller boendeparkering. Stadens karaktär påverkar direkt hur mycket yta som finns tillgängligt, tränga stadskärnor kan troligtvis medföra platsbrist för parkering. Därtill kan städer med väl fungerande kollektivtrafik och goda cykelmöjligheter generera mindre biltrafik vilket i förlängningen också avlastar parkeringssituationen.

3. Centralorten har problem med mycket biltrafik och trängsel vid rusningstid

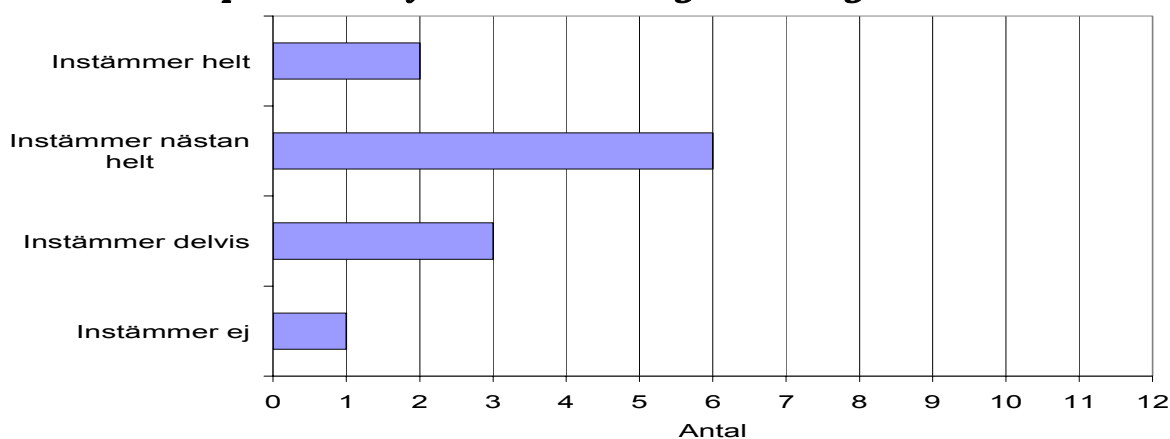


Diagram 11.3. Resultat fråga 3.

I tredje frågan skiljer sig åsikterna åt. Alla svarsalternativ finns representerade men merparten medger ändå att man har vissa problem. Något som förmodligen spelar in i de spridda svaren är tjänstemännens subjektiva uppfattning om vad mycket biltrafik och trängsel är per definition. De kommuner som anser att de har problem med mycket

biltrafik och trängsel har inte helt instämt i att parkeringssituationen är ett problem. Det finns därför ingen direkt koppling mellan dessa båda frågor och det är därför svårt att dra några slutsatser.

4 a) Kommunen har en antagen parkeringsstrategi

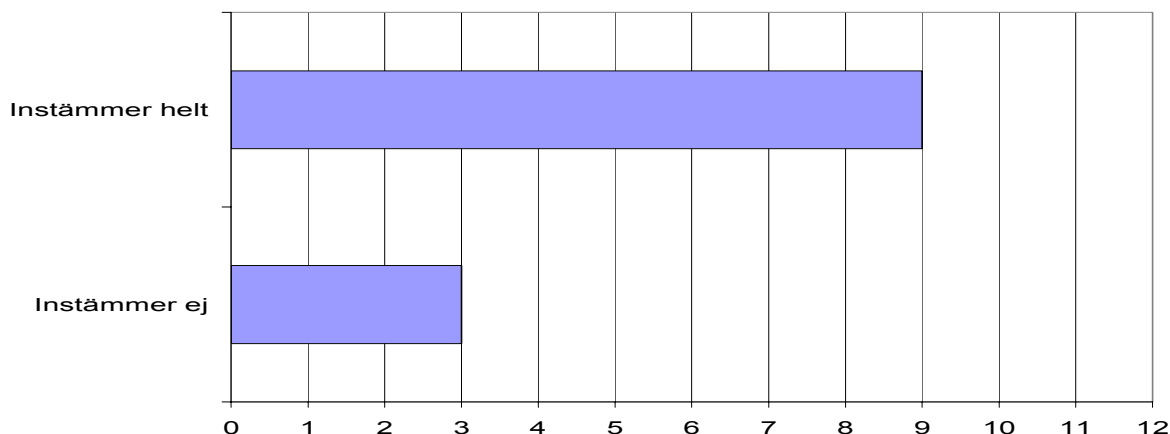


Diagram 11.4. Resultat fråga 4a

Tjänstemännen gavs på denna fråga endast två svarsalternativ. Tre av kommunerna har i dagsläget inte någon strategi alls att arbeta efter, vilket är anmärkningsvärt med tanke på att samtliga tillfrågade kommuner tillhör de största i landet. Utan en parkeringsstrategi med ordentlig analys och åtgärdsförslag borde det vara svårt att nå önskade mål. De kommuner som idag inte har någon antagen parkeringsstrategi har heller inte angett i fråga 1 att de diskuterar frågan i någon större uträkning.

b) Kommunen arbetar målmedvetet efter denna

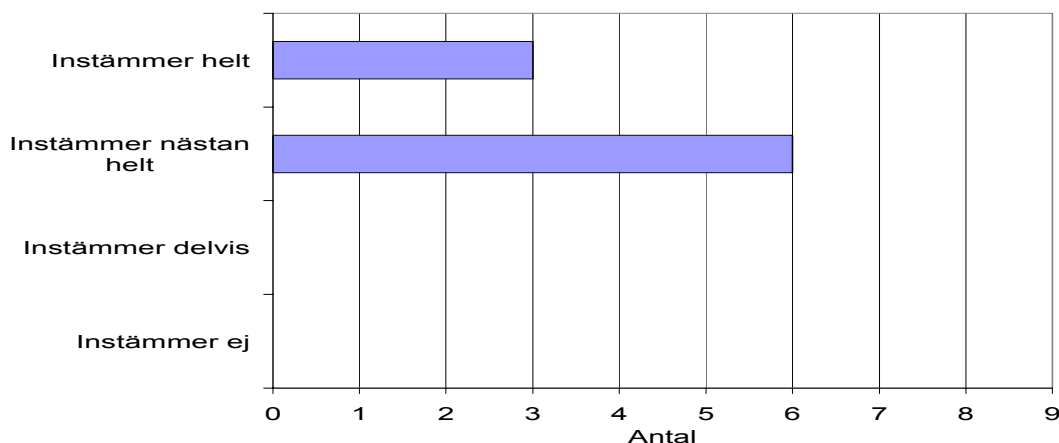


Diagram 11.5. Resultat fråga 4b.

Eftersom detta är en följdfråga på 4a är det endast nio kommuner som svarat. I princip följs parkeringsstrategierna men det är ändå anmärkningsvärt att man i två tredjedelar av kommunerna inte gör detta fullt ut. Detta kan ses som ett tecken på att strategierna inte är tillräckligt utförliga och tydliga nog eller att de till viss del försummas vid arbete med parkering.

5. Parkeringsstrategier är ett användbart verktyg i planeringen för kommunen

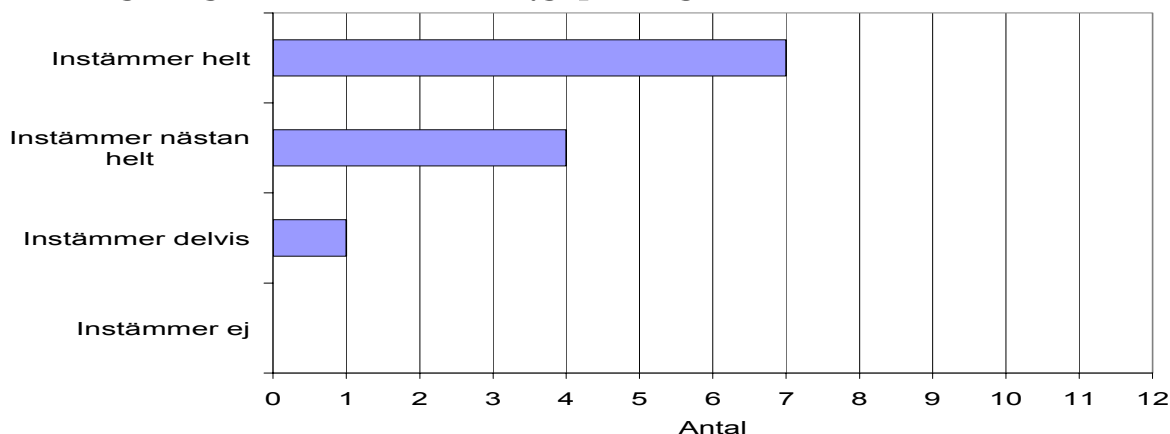


Diagram 11.6. Resultat fråga 5.

Nästan alla kommuner instämmer helt eller nästan helt i att parkeringsstrategier är ett användbart planeringsverktyg. Trots att det inte finns några idéskrifter på svenska idag verkar man i de svenska kommunerna ändå anse att parkeringsstrategier är ett användbart verktyg. Intressant är att trots att merparten instämmer i detta påstående så har endast nio av de tolv kommunerna en antagen strategi. Flertalet av de kommuner som inte instämt helt i denna fråga har heller inte instämt i första frågan om att parkering är en aktuell fråga i kommunen. Det kan tyda på att om man inte ser parkeringsstrategier som användbara planeringsverktyg så arbetar man kanske inte heller med frågan i samma utsträckning.

6. Andel avgiftsbelagda kommunala parkeringar i centrum

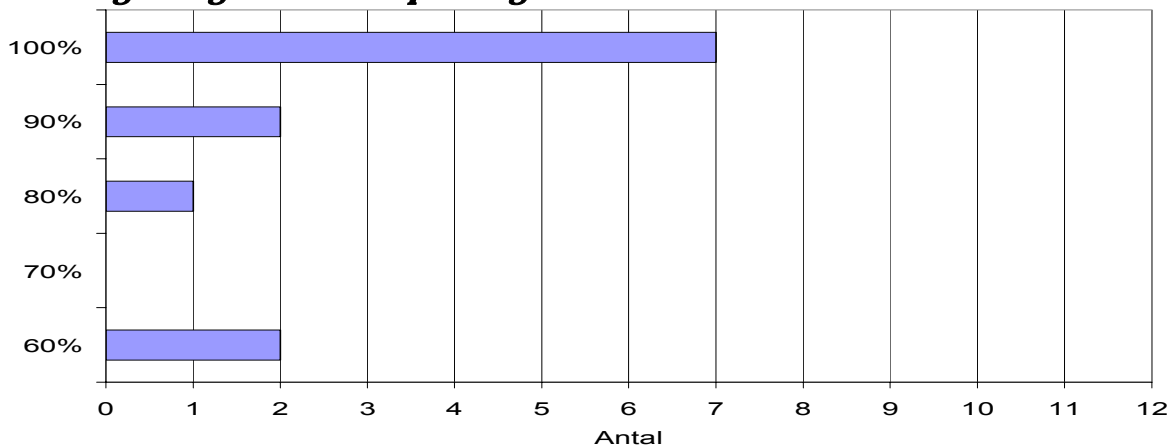


Diagram 11.7. Resultat fråga 6.

Det stora antalet av de tillfrågade kommunerna har avgiftsbelagd parkering i hela centralorten. Värt att notera är ändå att två kommuner endast har avgiftsbelagd parkering på 60 % av de centrala platserna. Med tanke på städernas storlek förväntade vi oss att samtliga kommuner skulle ha avgiftsbelagt nästintill alla platser. Anledningen till resultatet för dessa två kommuner kan vara att platserna istället kan vara tidsbegränsade eller att staden helt enkelt ofta har många lediga parkeringsplatser. Det finns inga tydliga samband mellan hur kommunerna svarat på denna fråga och i tidigare frågor. Kommunerna med lägst andel avgiftsbelagda platser skiljer inte ut sig från mängden, när det gäller frågorna om parkeringssituationen och hur användbara parkeringsstrategier är som planeringsverktyg.

7. Kommunen använder sig av parkeringsköp

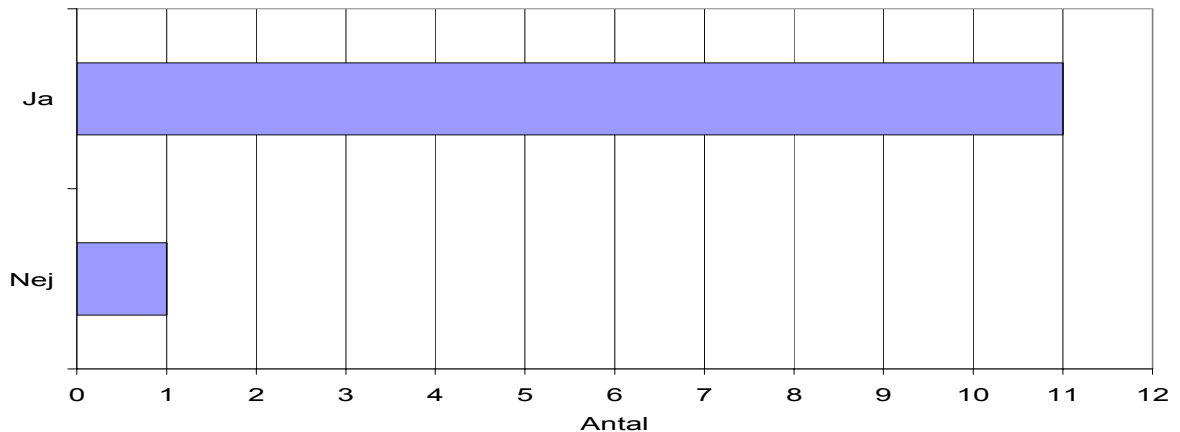


Diagram 11.8. Resultat fråga 7.

Man kan konstatera att parkeringsköp i Sverige är en utbredd metod då endast en av de tolv kommunerna anger att de inte använder sig av parkeringsköp. Troligtvis skiljer det sig åt i vilken utsträckning de olika kommunerna använder detta verktyg.

8. De parkeringsnormer som idag finns för parkering anses i kommunen vara

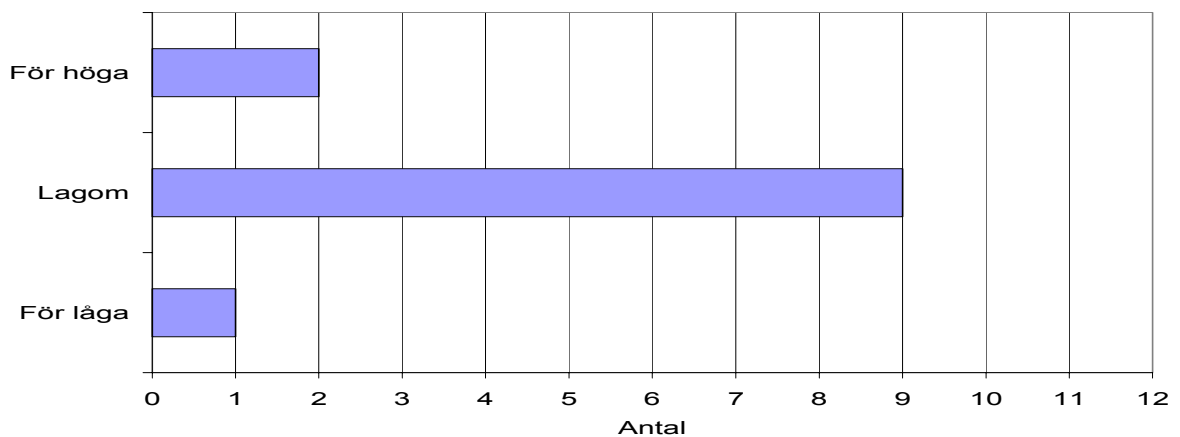


Diagram 11.9. Resultat fråga 8.

Vi har i efterhand förstått att det är svårt för tjänstemännen att ge ett generellt svar om parkeringsnormer. Detta eftersom åsikterna kan skilja sig åt beroende på vilka normer man talar om. Normerna skiljer sig nämligen ofta åt för olika funktioner.

9 a. De styrande politikerna anser att antalet parkeringsplatser bör

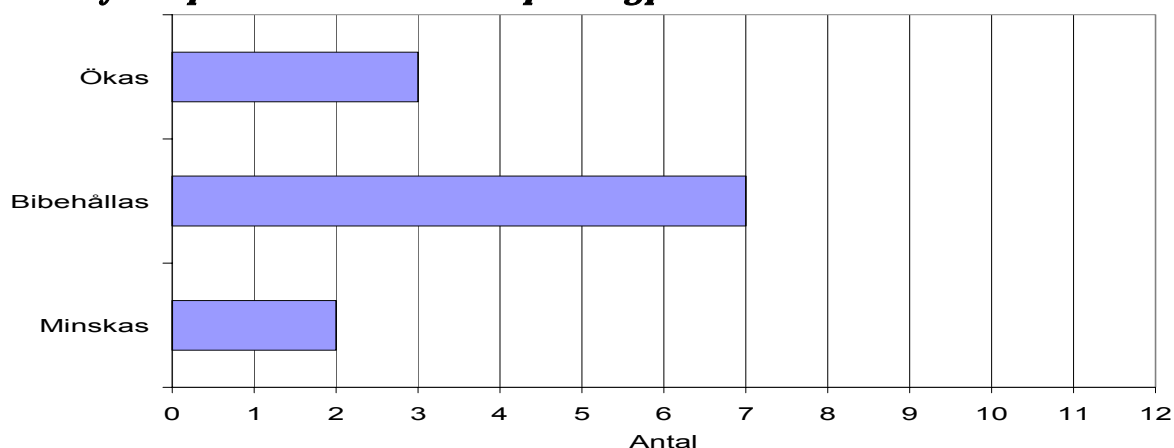


Diagram 11.10. Resultat fråga 9a.

Av svaren är det svårt att se några tendenser eller dra några slutsatser. Svaren beror förmodligen till stor del på vilka som har politiskt majoritet i kommunen och hur dessa ser på miljö och livet i stadskärnan. I de två kommunerna där man vill minska antalet platser har man i tidigare frågor angett att parkeringssituationen och trängselfaktorn ses som problem. Att man från politiskt håll här vill reducera antalet platser kan ses som en indikation på att man genom detta också vill reducera biltrafiken i de centrala delarna.

9 b. De styrande politikerna anser att parkeringsavgifterna bör

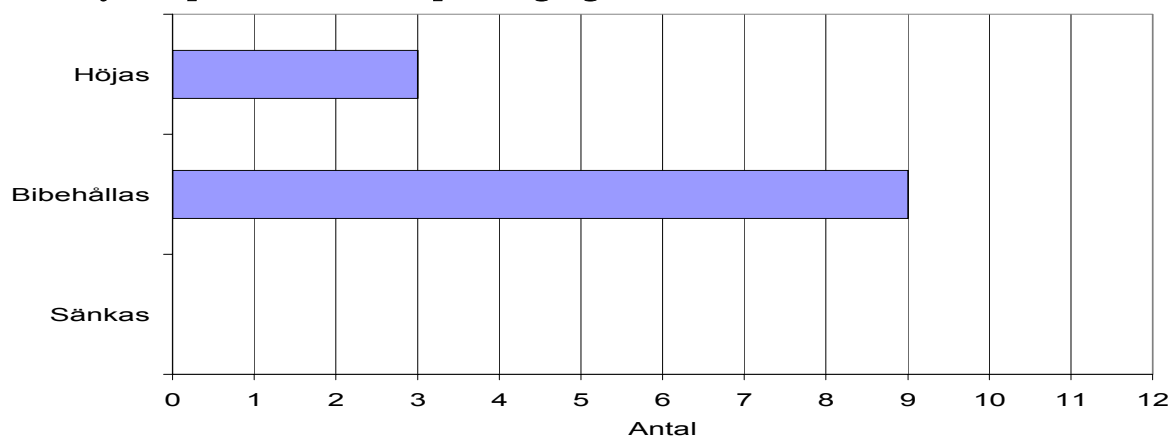


Diagram 11.11. Resultat fråga 9b.

Samtliga tillfrågade har angett att politikerna vill bibehålla eller höja parkeringsavgifterna. Så länge omsättningen och därmed tillgängligheten inte vållar några problem tror vi heller inte att man ändrar på avgifterna. Det är sannolikt så, att först när tillgängligheten försämras, som man på en parkeringsplats eller anläggning höjer avgiften. I de tre kommuner där man från politiskt håll vill höja parkeringsavgifterna har man avgivit skilda svar gällande parkeringssituationen och trängsel. Endast i en av kommunerna vill man både höja avgifterna och reducera antalet parkeringsplatser.

12 Fördjupade studier och intervjuer med sex kommuner

12.1. Inledning

Vi har intervjuat sex tjänstemän om parkeringssituationen i sex olika kommuner; Göteborg, Helsingborg, Linköping, Malmö, Uppsala och Umeå. Syftet med intervjun var att samla information om vad man tänker om de parkeringsstrategier man använder sig av idag, och vad man anser om några utländska strategier

Representanterna från Göteborg, Linköping, Uppsala, och Umeå intervjuades med hjälp av en högtalartelefon och bandspelare. Intervjuerna i Helsingborg och Malmö utfördes båda på plats. De frågor som ställdes finns bifogade i bilaga 4.

Före intervjuerna presenteras respektive kommun kort. Det finns också information från respektive kommuns hemsida, eventuell parkeringspolicy samt parkeringsnormer.

För att kvalitetssäkra innehållet har vi låtit samtliga intervjuade tjänstemän läsa igenom och godkänna texten från respektive intervju.

12.2. Göteborg

Göteborg är till antalet invånare Sveriges näst största kommun. Kommunen har enligt SCB (2005) ca 480 000 invånare och bilnehavet är 354 bilar per 1 000 invånare (SIKA, 2005). Staden fungerar som ett regionalt centrum för många kommuner i Bohuslän, Västergötland och Halland.

Göteborg blev stad år 1621 efter att den börjat byggas två år tidigare. Marken var sumpig och terrängen låg så man tog holländska stadsbyggare till hjälp varför Göteborg idag har många likheter med Amsterdam i dess stadsplanering. Göteborg var både då och är också idag en viktig handels- och sjöfartsstad och har Nordens största hamn (Göteborgs stad, 2005). Inflyttningen till Göteborg är idag större än utflyttningen, och på en tioårsperiod har befolkningen ökat med 7 %. (SCB, 2005)

Kommunens hemsida har omfattande information om parkering. Där finner man fakta om hur man ansöker om boendeparkering, parkeringstillstånd för rörelsehindrade och nyttoparkering. Här finns också en karta att ladda ner som beskriver var man kan parkera i staden, vad det kostar samt de olika betalningsmöjligheterna. Dock saknas information om antal parkeringsplatser (Göteborgs Stad, 2005).

12.2.1. Parkeringspolicy

Trafiknämnden i Göteborg antog en ny parkeringspolicy i kommunen år 1993. I denna fastslås att parkeringsfrågor ingår som en viktig del i kommunens översikts- och detaljplaner, så även i samband med bygglov. Man anser att parkeringen är ett av verktygen för att uppfylla målen för trafiksäkerhet, miljö och hushållning och att man praktiskt förverkligar detta genom parkeringsregleringar. Utgångspunkten för alla planer och bygglov är att parkeringen i första hand skall anläggas på tomtmark, och i de lägen då det inte är möjligt har man en prioriteringsordning:

- angöring (på- och avstigande samt lastning och lossning)
- parkering för handikappade
- parkering för boende
- parkering för besökande
- parkering för verksamma.

Man ser det som kommunens huvuduppgift att genom en anpassning av utbud och efterfrågan skapa tillgänglighet till parkeringar. I policyn antyder man att eftersom man är ett regionalt centrum så bör de centrala delarna ha en hög tillgänglighet för biltrafik för att nå en tillräcklig attraktionsnivå. Detta skall lösas genom att gatumarksparkeringarna i city ersätts av nya parkeringsanläggningar i randen runt om city. (Göteborgs Trafiknämnd, 1993)

Staden vill att man tar fasta på att de parkeringar som finns verkligen utnyttjas så mycket som möjligt. Man ser det därför naturligt att vissa platser som exempelvis fungerar som lastzoner eller besöksparkering på dagarna kan användas som boendeparkering övrig tid. (Trafiknämnden, 1993)

Ett av målen är att söktrafiken till parkeringarna minskar. Denna trafik skall regleras med hjälp av differentierade parkeringsavgifter tillsammans med tydlig skyltning och parkeringsledningssystem. I korthet kan man säga att detta skall göras genom att de mest centrala parkeringsplatser blir dyrast medan det blir lägre taxor på mindre attraktiva platser för att få en jämn fördelning och användning. Man trycker också på att det är viktigt att taxesystemet skall vara enkelt så att det blir lättförståeligt. Detta bör göras genom att antalet olika taxor hålls nere. Vidare skriver man att det skall vara så enkelt som möjligt att betala, detta genom att exempelvis erbjuda betalning med kontokort. Målsättningen är att betalssystemet skall inriktas mer mot att man betalar för verklig parkeringstid, vilket kan realiseras genom betalning i efterskott. Avslutningsvis skriver man att "En fördjupad och konsekvent samordning skall ske inom ovanstående områden mellan trafikkontoret, parkeringsbolaget och stadsbyggnadskontoret". (Göteborgs Trafiknämnd, 1993)

12.2.2. Parkeringsnormer

Göteborgs parkeringsnormer fastställdes år 1996, normerna är dock under omarbetning. Normerna åskådliggörs i bilaga 5. (Göteborgs stadsbyggnadskontor, 1996)

Bostäder

Normerna för befintlig bebyggelse fastställs med hjälp av uppgifter om antalet privatregistrerade personbilar i trafik. Till denna summa läggs en procentsats för tjänste- och leasingbilar samt en procentsats för den förväntade biltillväxten. Normerna för ny- och ombyggnationer läses ut i en tabell, ju längre ut från centrum bostaden är belägen desto fler parkeringsplatser krävs. För studentbostäder liksom för äldreboende är parkeringsnormen lägre än för vanliga lägenheter. (Göteborgs stadsbyggnadskontor, 1996)

Kontor, industrier och butiker

Normerna för olika arbetsplatser är omfattande och man skiljer i kommunen på fyra olika zoner. För varje zon finns det i första hand specificerat hur många parkeringsplatser som skall finnas per sysselsatt respektive besökare. Är inte antalet sysselsatta känt eller om detta inte bedöms bli varaktigt bestående räknar man istället per 1000 m² verksamhetsyta när

man fastställer kravet på antalet parkeringsplatser. (Göteborgs stadsbyggnadskontor, 1996)

Gångavstånd

I bilaga 5 visas de rekommenderade maximala gångavstånden för boende, besökare och arbetstagare framtagna av Göteborgs stadsbyggnadskontor (1996). Gångavstånden är sträckan mellan parkeringsplatsen och målpunkten.

Samnyttjande

På 1980-talet gjordes undersökningar i Göteborg, då man räknade beläggningen på parkeringar vid olika funktioner såsom bostäder, kontor etc. under. Dessa resultat används idag för att beräkna antal nödvändiga platser vid samnyttjande. (Göteborgs stadsbyggnadskontor, 1996)

12.2.3. Intervju

En telefonintervju med Hans Magnusson, parkeringschef på trafikkontoret, genomfördes den 25 oktober 2005. Samtliga uppgifter från Magnusson i 12.2.3 härleder sig från denna intervju. På trafikkontoret är det förutom Magnusson ytterligare tre personer som arbetar heltid med parkering.

Mål

Det långsiktiga målet är i praktiken att inga bilar ska stå parkerade på gatorna utan istället på tomtmark säger Magnusson. Han tillägger dock att man kanske aldrig når det målet i Göteborg på grund av stadens förutsättningar med många gamla hus i city. Möjligtvis kan parkering på gatumark även i framtiden användas för korttidsparkering och som parkering för speciella grupper såsom funktionshindrade och hantverkare.

Det finns inget uttalat mål om att använda parkeringsstrategier i syfte att minska bilanvändandet, det är dock något som diskuterats i kommunen. När det gäller arbetsplatsparkering har man däremot en strävan efter att minska denna för att indirekt minska på antalet arbetsresor med bil. Magnusson säger också att det är viktigt att de som behöver, har tillgång till parkeringsplats hemmavid. Vidare menar han att detta inte nödvändigtvis främjar bilanvändandet i sig utan bara tillgodose det bilinnehav som finns idag.

Parkeringsavgifter

Avgifter används för att reglera tillgängligheten. Har man i kommunen bestämt att det skall finnas platser lediga så skall detta också uppfyllas menar Magnusson. För att tillgodose detta mål så höjer man taxorna på de parkeringsplatser som brukar vara nästintill fulla, samtidigt som man sänker priset på de parkeringsplatser som har låg beläggning. Magnusson säger att det är på detta sätt som man balanserar tillgång och efterfrågan i staden.

I Göteborg har man också provat att använda sig av progressiva taxor vid besöksparkering. Avgiften var fem kronor för första timmen och ökade till tio kronor för andra respektive tredje timmen. Magnusson säger att man i försöket inte såg några som helst skillnader jämfört med en plan taxa och man har därför inte heller gått vidare med progressiva avgifter. Han förmodar att progressiva avgifter spelar rätt liten roll vad gäller korttidsparkering, däremot tror han att det kan ha större effekt på långtidsparkeringar. Samtidigt menar han att han inte har sett några utvärderingar som skulle påvisa att progressiva avgifter fungerar bättre än någon annan regleringsmetod.

Tidsrestriktioner

Med hjälp av tidsrestriktioner kan man avsätta vissa parkeringsplatser i staden för korta besök. Tio minuter är den lägsta restriktionen och den används på de platser där man behöver hög omsättning, dessa är ämnade för bilister med korta ärenden. Nästa steg är 30 minuter och används vid exempelvis daghem och mindre affärscentra. Magnusson säger att man har dessa korta restriktioner där man vill anpassa besökslängden efter verksamheten så att inte andra blir stående och upptar parkeringsplatserna. I staden har man också 2-4 timmars parkeringar vid besöksparkeringar till bostadsområden. Utöver dessa har man inga ytterligare tidsbegränsningar. I stort sett använder man sig aldrig av kombinationen avgifter och tidsrestriktioner.

Parkeringsnormer

Maximinormer diskuteras i kommunen, i första hand för arbetsplatser och för boendeparkering samt besöksparkering. Magnusson tror att maximinormer kan vara bra för stadens parkeringssituation.

På frågan om Magnusson ser något negativt med miniminormer, säger han att det emellanåt kan vara en nackdel. Ibland hyr Fastighetsägare sålunda ut sina parkeringsplatser till fler än de boende, exempelvis till yrkesverksamma i området. Detta eftersom det finns möjlighet att tjäna extra pengar. Platserna används med andra ord på ett mycket friare sätt än vad syftet var från början.

Vid fastställande av parkeringsnormer tar man hänsyn till hur bra kollektivtrafik området har för att eventuellt kunna skriva ner normen. Magnusson själv ställer sig lite tveksam till detta då det inte finns några belägg för att folk som bor i hus nära god kollektivtrafik äger färre bilar. Han poängterar att man måste skilja på bilinnehav och bilanvändning och att de som bor i sådana områden sannolikt använder bilen mindre men inte att de äger färre bilar.

Gatumarksparkering och parkeringshus

Som tidigare nämnts så strävar man efter att minimera antalet gatumarksplatser. Magnusson tror samtidigt att det är svårt att få människor att parkera i parkeringshus i de fall då man har ärenden som är kortare än en halvtimme. Det är svårt att motivera människor till detta och därför borde det i viss mån vara tillåtet att korttidsparkera på gatumark, framförallt i äldre bostadsområden där förutsättningarna är annorlunda. Vidare säger han att frågan kring gatumarksparkeringar i mångt och mycket är en stadsbildafråga. Som det är idag står bilar parkerade gata upp och gata ner i hela centrala stan och är i många fall alltför dominerande i stadsbilden. Magnusson menar också att gatumarksparkering tar upp dyrbar plats och bidrar till en sämre trafiksäkerhet.

Man försöker numer, efter ett fem-sex år gammalt uppdrag från Kommunstyrelsen, att bygga fler parkeringshus både i befintliga staden och i nya områden. Trots uppdraget har man ännu inte kommit fram till några bra lägen för dessa parkeringshus. Det finns dock tankar om att ersätta gatumarksparkeringarna i city med större anläggningar i cityranden.

Parkeringsköp

Parkeringsköp är något som har använts i Göteborg men inte på senare tid. Detta då man anser att det är en dåligt fungerande modell. Eftersom de fastighetsägare som vill använda sig av parkeringsköp ofta är spridda över staden finns det ingen möjlighet att samla dessa i

nya anläggningar så att gångavstånd blir rimliga. Risken finns då att gatorna tas i anspråk för att tillgodose platsbehovet. Det allra bästa vore enligt Magnusson om flera fastighetsägare gick samman och skapade gemensamma anläggningar då det är orimligt att varje fastighetsägare för sig bygger sina egna.

Samnyttjande

Här får man skilja på teori och praktik säger Magnusson. I de detaljplaner som tas fram skrivs att man kan dra ner på parkeringsbehovet med en viss procentsats om det exempelvis finns kontor och bostäder i samma fastighet. Detta fungerar dock inte alltid så tillfredsställande då människor ofta inte vill ha samnyttjade platser. De allra flesta är enligt Magnusson villiga att hellre betala en hundralapp extra för att få en helt egen plats vid bostaden, precis som vid många arbetsplatser. Kommunen står här maktlös och har svårt att reglera detta, som han benämner som en parkeringsmarknad.

Boendeparkering

I staden har man sju zoner som totalt rymmer 10 000 boendeparkeringar. Är man mantalsskriven och äger en bil så har man möjlighet att köpa ett boendeparkeringkort vilket ger betydligt lägre parkeringskostnad jämfört med att betala normal taxa. Det finns två typer av kort, antingen kan man köpa för bara kvällar och helger eller för hela veckor dygnet runt. För attraktiva platser har man högre priser och för mindre attraktiva har man lägre priser. Målet med detta system är att alla platser i ett område ska nyttjas. Detta har fungerat bra tidigare år men det har kommit till väldigt många bilar i gamla, centrala staden sedan införandet. Magnusson menar att det tillkommit 2000 i de centrala delarna av staden bara mellan år 1996 och 2002. Nu är beläggningen så hög att systemet inte längre fungerar i praktiken vilket resulterat att det är mycket klagomål kring tillgången på platser kvällstid.

Arbetsresor och parkering

I ett nytt område, Norra Älvstranden, har man arbetat hårt med mobility management för att påverka boende och de verksammas färdmedelsval. Detta har fallit väl ut och på så sätt indirekt minskat parkeringsplatsbehovet vid arbetsplatserna i området. Stärkta av detta är nu tanken att man skall arbeta vidare med mobility management i Göteborg för att uppmuntra användning av miljöanpassade transportsätt.

Lokalisering

I dagsläget försöker man inte påverka lokalisering av nya verksamheter för att kunna minska behovet av antal parkeringsplatser.

Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Rent praktiskt finns inte alla hjälpmedel för att uppnå de satta målen enligt Magnusson. Vidare så förhindras man också ibland av lagstiftningen, som enligt honom inte riktigt hänger med i utvecklingen. Magnusson nämner exempelvis att det borde vara möjligt att ställa krav på företag att upprätta bilpooler vid nyetablering. Han anser att stadens strategi är riktig men att man är lite ovan vid hur man förverkligar målen praktiskt.

I Göteborg inspireras man mycket av andra städers strategier och arbetar också aktivt ihop med ett antal städer i olika EU-projekt.

Magnusson säger att politikerna är medvetna om att parkering är en viktig fråga i kommunen och att många är missnöjda med den situation som råder. Han tillägger dock

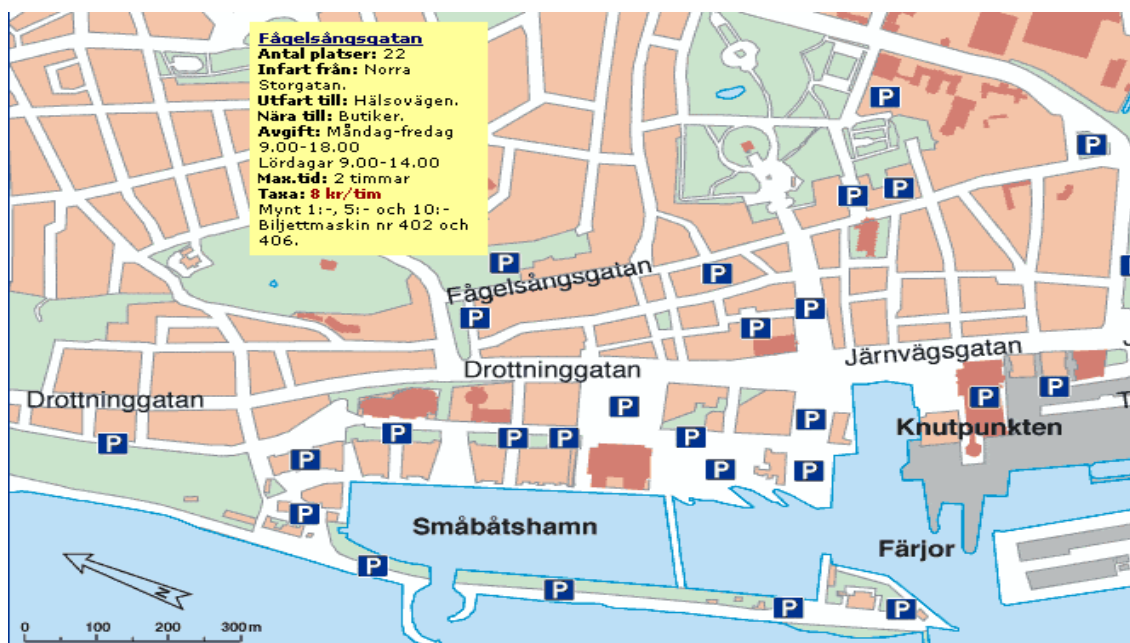
att politikerna sällan ger handgripliga förslag på hur man ska kunna förbättra situationen. Idag är det Socialdemokratiskt minoritetsstyre i kommunen.

12.3. Helsingborg

Helsingborg stad är över 1000 år gammal och därmed en av Nordens äldsta. Det var först under 1200-talet som människor, tack vare sillfisket, permanent bosatte sig i Helsingborg. Under första halvan av 1900-talet uppfördes en mängd nya byggnader och nya bostadsområden och industriområden bildades runt stadens centrum (Helsingborgs kommun, 2005). Helsingborg fortsätter att växa och inflyttningen till staden har ökat med 6 % de senaste tio åren. (SCB, 2005)

Kommunen har 121 534 invånare (SCB, 2005). Staden är belägen vid kusten i Nordvästskåne och är bland annat känd för sin omfattande färjetrafik till Danmark. Helsingborg är en utpräglad bilstad och uppvisar ett bilinnehav på 431 bilar per 1000 invånare, vilket är högst bland de sex intervjuade kommunerna. (SIKA, 2005)

På kommunens hemsida kan man genom en karta enkelt finna parkeringsplatser i staden, denna visas i figur 12.1 Genom att föra musen över kartan kan man på ett smidigt sätt få fram information om en särskild parkeringsplats.



Figur 12.1 Parkeringskarta över Helsingborgs centrum. Källa: Helsingborg kommun, 2005

På hemsidan visas också en lista över var man kan hyra parkeringsplatser och dess månadskostnader. Man kan också få information om hur man går till väga för att få parkeringstillstånd för funktionshindrade och hur man ansöker om nyttokort.

Helsingborg har ingen antagen parkeringspolicy i nuläget, men en sådan beräknas bli klar år 2006. Kommunen gör årligen parkeringsundersökningar där man mäter beläggningen vid ett antal parkeringsplatser i centrum och ställer frågor till allmänheten om ärende och val av parkering. Syftet med dessa är att ta reda på hur parkeringsplatserna utnyttjas under avgiftsbelagd tid och med hjälp av detta dra slutsatser om tillgång och efterfrågan. (Persson, 2005)

12.3.1. Parkeringsnormer

De parkeringsnormer man använder sig av i Helsingborg fastställdes redan år 1983. Staden är uppdelad i två zoner; den centrala staden och övriga staden. Kommunens normer redovisas i bilaga 6. Man arbetar i kommunen med att revidera de gamla normerna och kommer under år 2006 att fastställa nya. (Helsingborgs kommun, 2005b)

Bostäder

I Helsingborg gör man skillnad på lägenheternas storlek, desto större lägenhet desto högre parkeringsnorm. För de lägenheter som ligger utanför de centrala delarna är normerna 30-50 % högre jämfört med de centrala. (Helsingborgs kommun, 2005b)

Kontor, industrier och butiker

På samma sätt som bostäder skiljer sig normerna för arbetsplatser mellan kommunens två zoner. För de två zonerna finns redovisat hur många parkeringsplatser som skall finnas för sysselsatta och besökare per 1000 m² bruttoarea¹. (Helsingborgs kommun, 2005b)

12.3.2. Intervju

Intervju gjordes i Helsingborg med Göran Persson, chef på tekniska förvaltningens trafiksektion, den 13 oktober 2005. Samtliga uppgifter från Persson i 12.3.2 härleder sig från denna intervju. Vanligtvis är det fyra tjänstemän som arbetar med parkering i kommunen.

Mål

Ett av målen är att parkering i centrum ska prioriteras för boende och besökare framför andra, exempelvis dem som arbetar i centrum. Ett annat mål är att antalet tillgängliga parkeringsplatser i city skall minskas något, ett mål som grundar sig på resultat från belägningsstudier. På sikt vill man också minska antalet gatumarksparkeringar till förmån för cyklister och fotgängare. Man strävar också efter ett att samnyttja de platser som idag finns. Persson menar att parkering är ett viktigt styrmedel när det gäller att reglera parkeringstrafiken, men även trafiken i stort. Avslutningsvis säger Persson att parkeringsstrategier är ett användbart medel för att minska bilanvändandet och att detta delvis är ett mål för kommunen.

Parkeringsavgifter

Avgifterna i Helsingborg har till syfte att reglera trafiken, men avgiftssystemet är en färskvara som hela tiden förändras. Idag är den högsta avgiften man använder sig av 15 kronor per timme. Persson poängterar att många kunder dock är helt okänsliga vad gäller avgifterna. De långväga besökarna bryr sig allra minst om hur mycket det kostar. Förutom plana avgifter använder man också på ett ställe i staden sådana som ökar med tiden. Detta

¹ Area av mätvärda delar av våningsplan, begränsad av omslutande byggnadsdelars utsida eller annan för mätvärdhet angiven begränsning

görs på en parkeringsplats utanför Tingshuset för att stimulera arbetsparkerarna att finna andra alternativ. Parkeringen är där reglerad de första två timmarna med avgiften sex kronor per timme och därefter åtta kronor per timme upp till nio timmar maximalt.

Tidsrestriktioner

Tidsrestriktioner är något som Persson anser vara en väldigt viktig del av parkeringsstrategin. Undersökningar som gjorts i Helsingborg har visat att tidsrestriktioner är ett än mer effektivt styrmedel än avgifter. Man kan med detta styrmedel styra trafiken dit man vill, då tidsbegränsning är en absolut begränsning.

Parkeringsnormer

I Helsingborg använder man, som i de allra flesta städer, sig av miniminormer. Dessa fastställdes år 1983 men revideras just nu. Normerna varierar i staden men det finns ingen koppling mellan normer och kollektivtrafikförhållanden.

Maximinormer är inget man har planer på att införa i kommunen. Persson säger att man i även i fortsättningen kommer att använda sig av miniminormer.

Gatumarksparkering och parkeringshus

Persson anser att gatumarksparkering är väldigt attraktivt som korttidsparkering. Det är så man använder sig av gatumarksparkering i staden. Dessa skall användas för korta ärenden så som post- och bankbesök. Då gatumarksparkeringar tar upp viktiga ytor menar han att dessa innebär avvägningar i prioriteringarna av olika trafikantgrupper.

De som ska parkera en längre tid vill man helst styra till parkeringshus. Detta görs till stor del genom stadens parkeringsledningssystem. Runt om i Helsingborg finns skyltar som visar hur många lediga platser som finns för stunden i parkeringshusen i city. När man har uppfört dessa parkeringshus har man anlagt dem där bristen på parkeringsplatser är som störst. På frågan om man medvetet har placerat parkeringshus i cityranden är svaret alltså nej.

Parkeringsköp

Parkeringsköp förekommer i Helsingborg idag, om än i ganska liten utsträckning. Persson ser parkeringsköp som ett relativt bra styrmedel, men säger vidare att om detta verktyg används skiljer sig från fall till fall.

Samnyttjande

I centrala Helsingborg försöker man samnyttja parkeringsplatser mellan boende som parkerar kvälls- och nattetid och arbetstagare och besökande som mest parkerar dagtid. Ofta sker ett samarbete med privata fastighetsägare. Persson menar att det kanske finns ytterligare åtgärder att ta till i frågan men att man på de platser där kommunen helt styr i största möjliga mån försökt ordna samnyttjande.

Boendeparkering

Man har sedan en tid tillbaka använt sig av boendeparkering i vissa delar i Helsingborg. Persson gör dock gällande att det inte finns några planer på att utöka detta till flera delar. Att införa boendeparkering är enligt Persson administrativt resurskrävande och kostar mycket pengar.

Arbetsresur och parkering

Helsingborgs kommun för inte någon dialog med arbetsgivarna i staden vad gäller parkeringsplatser. Persson ser det som en mobility management fråga men menar ändå att man på Trafiksektionen har försummat denna möjlighet att påverka.

Persson tar sedan upp frågan om att så få arbetstagare betalar skatt för sin parkeringsplats. Han tycker också att det är fel att så många arbetsgivare erbjuder sina anställda gratis parkering. Särskilt i de fall då kommunen gör det till sina egna tjänstemän, vilket enligt honom visar på en dålig moral.

Lokalisering

Att använda sig av lokaliseringsstrategier för att minska parkeringsplatsbehovet är inget man gör i Helsingborg. I översiktsplanen har man dock uttalade mål om att etablering av boende och verksamheter skall ske vid goda kollektivtrafiklägen och vid goda anknytningar till bilvägar. Detta är emellertid ett förhållandevis nytt tänkande i Helsingborg, och något som kommunen varit dåliga på hittills säger Persson.

Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Persson är av den bestämda åsikten att arbetet med parkeringsfrågorna alltid går att förbättra. Han menar även att det därför är viktigt att de som planerar tar fram en parkeringspolicy för staden så att man har tydliga mål att arbeta mot. Kommunförbundet kommer ut med en skrift om parkering under början av 2006, och därefter planerar Persson att sätta igång med framställandet av policyn. Han menar att det inte är så många som är insatta i parkeringsfrågor, och för att kunna sammanställa en policy med mycket input krävs det att man är flera som arbetar med den.

För tillfället är det Socialdemokraterna som är i majoritet i Helsingborgs kommun. Persson säger att det finns en tydlig skillnad i synsättet på parkering mellan de politiska blocken. Det förkommer ingen stor politisk debatt om parkering, men det är frågor som väcker intresse när de väl diskuteras. Diskussioner kommer ofta upp när stora förändringar ska ske. Beslutet om att ungefär 300 platser ska tas bort i centrum är för tillfället ute på remiss, men detta verkar ha tagits emot väl.

Man inspireras hela tiden av exempel från andra städer. Persson nämner speciellt utredningen som gjorts i Tammerfors, vilken han tycker var utmärkt.

12.4. Linköping

Linköping är med sina 137 000 invånare Sveriges femte största kommun (SCB, 2005). Bilinnehavet är 413 bilar per 1000 invånare (SIKA, 2005) Linköping har ingen antagen parkeringspolicy i nuläget.

Linköping är drygt 700 år gammal och domkyrkan är stadens främsta kännetecken. Staden är känd för sin högteknologiska och forskningsinriktade industri. Linköping är också en av Sveriges största studentstäder (Linköpings kommun, 2005). Befolkningen i Linköping ökar stadigt och från 1995 fram till idag har den ökat med 4 % (SCB, 2005).

På kommunens hemsida kan man finna information om var det finns boendeparkering, hur man ansöker och vad det kostar. Där kan man också läsa om hur man ansöker om parkeringstillstånd för rörelsehindrade och nyttokort. Vidare finns det också information

om ett speciellt parkeringskort för dem som har en biogasbil eller elbil. Genom att markera den parkeringsplats man är intresserad av på en digital karta på kommunens hemsida kan man, liksom i Helsingborg, få information om antal platser och parkeringskostnad. (Linköping, 2005).

12.4.1. Parkeringsnormer

Kommunen använder sig av parkeringsnormer antagna år 1996 i plan- och bygglovsärenden. Normerna anges för två zoner; innerstaden respektive ytterstaden, kommunens normer kan ses i bilaga 7. (Linköpings kommun, 1996)

Bostäder

Man skiljer i Linköping på normer för normallägenheter och enpersonsboende, gemensamt är dock att de anges per 1000 m² bruksarea². För studentbostäder och vårdbostäder anges siffrorna istället i antal parkeringsplatser per lägenhet. (Linköpings kommun, 1996)

Kontor & butiker

För arbetsplatser i Linköpings innerstad finns endast den totala normen för sysselsatta och besökande angivet, denna är angiven i antal parkeringsplatser per 1000 m² bruksarea. Norm för stadens yttre delar saknas i kommunens parkeringsnormer. (Linköpings kommun, 1996)

12.4.2. Intervju

Ingen i Linköpings kommun arbetar heltid med parkeringsfrågor. Christer Nilsson som är planeringsledare lägger ungefär 5 % av sin tid, en trafikplanerare cirka 10 % och en trafikingenjör cirka 20 % på detta. Detta varierar dock över tiden beroende på vilka frågor som är aktuella. Det finns också personal på Parkerings AB Dukaten som arbetar med parkeringsplaneringsfrågor. Telefonintervju gjordes med Christer Nilsson, planeringsledare samhällsbyggnadskontoret, den 10 oktober 2005. Samtliga uppgifter från Nilsson i avsnittet 12.4.2 härleder sig från denna intervju.

Mål

Då Linköping idag inte har någon antagen parkeringsstrategi finns det heller inte några skrivna mål för parkering i kommunen. De viktigaste målen, enligt Nilsson, är att stärka centrumhandeln och att öka tillgängligheten till centrum. För att kunna uppnå dessa mål satsas det mycket på att förlägga parkering till parkeringshus i stadens centrala delar. Idag finns det fyra parkeringshus i centrum, och ytterligare ett är under projektering. Nilsson menar att man genom att kunna erbjuda fler människor en plats i parkeringshusen syftar man till att begränsa de gatuytor som upptas av parkering. Av detta kan man förstå att en begränsning av ytor som tas upp av gatumarksparkering i staden också är ett parkeringsstrategiskt mål i Linköping.

² Den yta av en nyttjandeenhet som begränsas av omslutande byggnadsdelars insida.

För närvarande används inte parkeringsstrategier för att minska bilanvändandet i staden. Nilsson menar att staden inte är riktigt mogen för detta, och att det inte heller skulle vara politiskt gångbart för tillfället.

Parkeringsavgifter

Den främsta ambitionen med att använda parkeringsavgifter är att öka omsättningen av bilar som står parkerade i centrum, så att det finns möjlighet att kunna stanna en kortare stund för att kunna utföra snabba ärenden. I vissa av de centrala parkeringshusen används ett system som benämns Guldtian, vilket innebär att man kan parkera i tre timmar för tio kronor. Det här systemet infördes i ett skede när den externa handeln växte och snabbt blev ett stort hot för handeln i stadskärnan. Man ville genom att kunna erbjuda billig parkering kunna locka fler att åka till centrum och handla. Effekterna av Guldtian har i vissa fall visat sig medföra en minskad omsättning, och på de platserna har man därför idag istället en timtaxa på tio kronor per timme. Progressiva avgifter tror Nilsson skulle kunna vara ett användbart verktyg för att kunna nå en högre omsättning på vissa platser.

Tidsrestriktioner

Även här nämner Nilsson omsättningen på gatumarksparkeringar som den främsta förtjänsten med att använda sig av tidsrestriktioner. I de centrala delarna av staden bör tidsrestriktioner vara korta så att man kan hitta en parkeringsplats nära målpunkten om man har tunga kassar att bära på eller liknande. I de mest centrala delarna av staden har man 30 minuters gatumarksparkering, medan man i de lite mer perifera delarna av stadskärnan har en tidsrestriktion på 2 timmar. Ytterligare en bit från centrum har man idag 24 timmars parkering.

Parkeringsnormer

Man har i Linköping under de senare åren fört diskussioner om möjligheten att sänka parkeringsnormerna. Nilsson säger också att det funnits diskussioner om att införa en maximinorm, till exempel om det finns en bilpool i området vilket kan innebära att parkeringsbehovet inte blir lika stort. Nilsson berättar att det dock har riktats kritik mot sådana. Kritiken mot maximinormer består till stor del om vad som kommer hända om utvecklingen inte blir som man tror. Kritikerna hävdar att man då istället kan få problem med tillgången på parkeringsplatser i angränsande områden. Nilsson tror inte att maximinormer är rätt strategi att använda sig av i nuläget men säger också att han tror att man säkert kan få det att fungera i kombination med andra åtgärder.

Nilsson menar också att parkeringsnormerna i staden i vissa fall är alltför grova vilket gör att man i vissa områden får gå in i och komplettera med fler parkeringar, medan parkeringsplatserna räcker mer än nog i andra områden. Nilsson tror att det vore möjligt och att föredra att försöka utveckla parkeringsnormerna så att de inte är så generella. I Linköping görs ibland särskilda utredningar när olika specialiserade verksamheter skall etableras. Man gör dock ingen skillnad mellan områden beroende på om de ligger i ett bra kollektivtrafikläge eller ej.

Gatumarksparkering och parkeringshus

När det gäller gatumarksparkering menar Nilsson att det är något som måste finnas, dels för att de med rörelseförhinder ska kunna nå olika målpunkter, dels för att butiker ska kunna få sina varor levererade. Det finns ett ökat tryck idag i Linköping på att kunna

erbjuda fler parkeringsplatser i de centrala delarna, något som kommunen håller på att undersöka. Sedan påpekar också Nilsson att det finns nackdelar med gatumarksparkering, inte minst vad gäller trafiksäkerhet. I Linköping är det många som cyklar, och kombinationen parkering på gata och cykeltrafik är inte alltid helt lyckad. De senaste fem åren har man vid nybyggnation av parkeringsplatser byggt så att kombinationen parkering och cyklister fungerar bättre.

För att kunna nyttja ytan maximalt i staden är målet att så många som möjligt ska parkera i parkeringshus. Då Linköping är en stad med många trånga gator vill man också så långt som det är möjligt undvika alltför mycket parkering på dessa, utan istället kunna erbjuda platser i parkeringshus. Idag finns det ett parkeringshus som ligger direkt i anslutning till cityranden, två ligger i stadskärnan och ett utanför centrum. Det är överlag dyrare att parkera på gatan än vad det i parkeringshus.

Parkeringsköp

Parkeringsköp var tidigt en del i stadens parkeringsstrategi och har använts i Linköping sedan 80-talet. Nilsson tror att det är mycket tack vare det som man kunnat bygga så pass många parkeringshus i staden. Han menar också att man slipper de små lokala parkeringslösningarna vilket är att föredra då det finns ont om mark i centrala Linköping. De allra flesta byggherrarna, framförallt i de centrala delarna, köper sig fria vilket Nilsson beror mycket på att det kostar mer att själv tillgodose parkeringen än vad det kostar att köpa sig fria. Idag är det ett kommunalt bolag, Dukaten, som hanterar utbyggandet av parkeringshus och dem har åtagande för drygt 2200 parkeringsplatser. Det har fungerat bra och idag klarar de att tillgodose det behov som finns.

Samnyttjande

Det förekommer diskussioner om att öppna vissa arbetsplatsparkeringar för helgparkering i de centrala delarna av staden. I parkeringshusen finns det också exempel på samnyttjande av parkeringsplatser.

Boendeparkering

I de nordöstra delarna av Linköping, finns det något som benämns boendeparkering på gatumark. Det innebär att de boende kan köpa ett kort hos kommunen som ger rätt att parkera på vissa platser. Dessa parkeringsplatser är också försedda med vanliga betalautomater så besökare och andra också har möjlighet att parkera där. Det finns planer på att utöka denna zon på grund av att bilar ofta står parkerade olämpligt och gratis i andra centrala delar av staden. Man tror att boendeparkering skulle kunna vara en lösning för att få kontroll över detta.

Arbetsresor och parkering

Det är främst mobilitetskontoret som arbetar med parkering i samband med arbetsresor. Det är ett nytt projekt på gång som innebär besök på företag där man bland annat ska diskutera parkeringsfrågan om det finns intresse.

Lokalisering

När det gäller exempelvis personalintensiva företag så har det förekommit att man till exempel ändrat busslinjer i staden för att kunna erbjuda alternativa färdvägar och minska bilanvändandet. Sedan arbetar kommunen också fortgående med att förbättra

kollektivtrafik och cykel- och gångbanor. Man arbetar däremot inte direkt med att styra lokaliseringen av nya företag och verksamheter.

Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Nilsson känner att de strategier som man idag använder inte är tillräckliga för att uppnå de mål som finns. Då man heller inte har en ordentligt skriven parkeringsstrategi upplever han att det finns mer att göra. Problemet är att parkeringsfrågor ofta är känsliga inom politiken vilket ibland gör det svårt för tjänstemännen att driva dem. Det måste finnas en god förankring politiskt för att man ska kunna genomföra åtgärder.

Man har haft ett stabilt minoritetsstyre i kommunen under många år mellan Socialdemokraterna och Centern, men parkeringsfrågorna har inte varit högt uppe på den politiska agendan under de senaste fem åren. Nilsson menar att parkeringsåtgärder visserligen är kraftfulla verktyg om man jobbar med dem, men att det inte varit läge att nyttja samtliga då stadskärnan varit mycket hotat av extern handel under de senaste åren.

Det finns ett stort intresse av att titta på andra städers erfarenhet inom parkering, inte minst vad gäller utformandet av parkeringsanläggningar och p-ledningssystem och man försöker därför följa utvecklingen i andra städer. När det gäller införandet av Guldian var Jönköpings kommun en förebild och man har även varit i Helsingborg och studerat lösningar med parkeringshus.

12.5. Malmö

Malmö blev stad år 1275 och var då var en viktig handels- och hamnstad. I modern tid blev Kockums mekaniska verkstad en viktig del av Malmö och den väldiga Kockumskranen kom att bli en viktig symbol för staden. I mitten av 90-talet försvann många av industrijobben och Malmö påbörjade sin förvandling från industristad till kunskapsstad. I och med färdigställandet av Öresundsbron år 2000 har Malmö också blivit en del av den viktiga Öresundsregionen (Malmö Stad, 2005). Malmö har haft en påtaglig befolkningsökning på hela 9 % det senaste decenniet (SCB, 2005).

Malmö är den näst största kommunen som deltagit i intervjumomentet och har idag enligt SCB (2005) 269 895 invånare. Bilinnehavet i Malmö är 367 bilar per 1000 invånare, och i jämförelse med de övriga fem deltagande kommunerna är detta näst lägst (SIKA, 2005).

På kommunens hemsida om parkering finner man information om var det finns boendeparkering, samt hur man ansöker om parkeringstillstånd för rörelsehindrade och nyttokort. Det finns också upplysning om vilka parkeringsavgifter som gäller och hur man kan betala dessa med hjälp av sin mobiltelefon. Vidare finns en hänvisning till Parkering Malmö, som är ett kommunalt parkeringsbolag. På sidan kan man också få information om var deras parkeringsanläggningar finns och vad det kostar att parkera där. Det finns dock ingen karta över de kommunala parkeringsplatserna. (Malmö Stad, 2005)

12.5.1. Parkeringspolicy

I Malmös parkeringspolicy (2002) anges följande: "Malmö skall erbjuda goda parkerings- och angöringsmöjligheter inom ramen för kraven på god bebyggd miljö, hög trafiksäkerhet, god framkomlighet för samtliga trafikanter samt god åtkomlighet för i första hand funktionshindrade, utryckningsfordon, kollektivtrafik och nyttotrafik."

Vidare är målet med parkeringspolitiken enligt Malmö Stadsbyggnadskontor (2002) att:

- Öka tillgängligheten till institutioner och näringsliv i stadens centrum.
- Minska biltrafikens omfattning framförallt i innerstaden och nybyggda områden
- I första hand tillgodose parkeringsbehovet för boende, och i andra hand för besökande och i tredje hand för arbetspendlare

I vilken uträkning parkeringsplatser ska erbjudas beror på olika faktorer såsom typ av byggnad, läge i staden och utbud av kollektivtrafik. Vidare ska parkering i de centrala delarna av staden i första hand finnas tillgänglig som boendeparkering men också som besöks- och kundparkering. För att reducera söktrafiken ska gatumarksparkering utmed kantsten minskas och istället ersättas av parkeringshus med parkeringsledningssystem samt parkering på tomtmark. För att främja kollektivtrafiken ska pendlarparkering finnas i anslutning till kollektivtrafikstråk. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002)

Enligt Malmö Stadsbyggnadskontor (2002) ska också all utformning av bilparkering verkställas så att denna blir estetiskt tilltalande, samt tar hänsyn till redan befintlig miljö och de gällande miljö kvalitetsnormerna.

12.5.2. Parkeringsnormer

Parkeringsnormerna i Malmö är omfattande och skrevs år 2002 men antogs först år 2003. Malmö är indelat i olika parkeringszoner, men man använder olika zonindelningar för bostäder och arbetsplatser. Normerna för Malmö kommun redovisas i bilaga 8. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002)

Bostäder

I en skrivelse från Malmö Stadsbyggnadskontor (2002) beskrivs kommunens mål som: erbjuda en parkering för varje bil för de boende. Bilinnehavet, antal boende per lägenhet och utbud av kollektivtrafik varierar mellan olika bostadsområden i Malmö, man har därför delat upp kommunen i två zoner vad gäller bostäder. Normen för bostäder är satt som antal parkeringsplatser per lägenhet.

Vid användning av bilpooler i ett område kan detta föra med sig att parkeringsbehovet minskar, vid sådana fall ska en speciell utredning göras. Detta gäller också i de områden där det finns en större andel mindre lägenheter än normalt. Särskilda parkeringsnormer för studentbostäder finns också. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002)

Kontor, industrier, butiker och handel

För arbetsplatser är Malmö uppdelat i tre olika zoner med differentierade normer. Normerna är uttryckta dels i antal parkeringsplatser per anställd och dels antal per 1000 m² bruttoarea. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002)

Gångavstånd

I bilaga 8 visas de rekommenderade maximala gångavstånden för boende, besökare och arbetstagare framtagna av Malmö Stadsbyggnadskontor (2002). Gångavstånden är sträckan mellan parkeringsplatsen och målpunkten.

Samnyttjande

Möjligheterna till bruk av denna princip skiljer sig åt beroende på läget i staden då beläggning på parkeringsplatserna varierar. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002)

Parkeringsköp

Om fastighetsägaren inte har möjlighet att ordna tillräckligt med parkering på den egna tomten kan parkeringsköp tillämpas. Dessa gäller i 25 år och det är upp till fastighetsägaren på vilket sätt han ska klara av parkeringsbehovet. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002)

12.5.3. Intervju

Intervju genomfördes den 3 november 2005 i Malmö med Lars Ahlman, enhetschef på Trafikregleringsenheten Gatukontoret. Samtliga uppgifter från Ahlman i 12.5.3 härleder sig från denna intervju. Ett par av frågorna besvarades också den 10 november med hjälp av en telefonintervju med Wolfgang Krienitz på Stadsbyggnadskontoret samt e-mailkontakt med Stina Nilsson enhetschef för Trafikmiljöenheten. Totalt är det enligt Ahlman uppskattningsvis fyra personer som arbetar med parkeringsfrågorna i kommunen.

Mål

Det främsta målet för Malmö stad är att det alltid skall finnas parkeringsplatser lediga där behov finns. Ahlman säger att man i Malmö har ungefär 75-80 % beläggning på parkeringarna i centrum, vilket också är de beläggningstal som man anser vara optimala. Man använder inte parkeringsstrategi som regleringsmedel för att minska bilanvändandet i Malmö. Vi noterar dock att det finns angivet som mål i stadens parkeringspolicy.

Parkeringsavgifter

Ahlman tycker att det fungerar bra med de parkeringsavgifter man använder sig av idag. Högsta kostnaden är 15 kronor per timme och denna gäller för gatumarksparkering inne i city. Avgifterna är enligt Ahlman nödvändiga och används för att uppnå det tillgänglighetsmål som man har och för att åstadkomma en hög omsättning.

Man har diskuterat införande av progressiva avgifter på utvalda ställen. Detta genomfördes dock aldrig på grund av att kunderna skulle ha problem att förstå hur systemet fungerade menar Ahlman. Det kan dock komma att bli aktuellt i framtiden igen, men i nuläget förespråkar Ahlman ett enkelt system med plana taxor.

Tidsrestriktioner

Den enda tidsrestriktion man använder sig av i Malmö kommun är en 24-timmars restriktion, och hur länge man står parkerad regleras primärt av avgifter. Ett undantag är området vid Centralstationen där det råder utrymmesbrist. Här man kombinerar en 30-minuters gräns med maxtaxan 15 kronor per timme.

För några år sedan gjorde man ett försök med gratis lördagsparkering i city. Denna reglerades med en 2-timmars tidsbegränsning och anledningen var att uppmuntra till handel i centrum. Försöket föll inte ut som man hade hoppats, det visade sig att många manipulerade systemet genom att snurra på p-skivan med jämna mellanrum. Dessutom såg man att omsättningen på parkeringar minskade, vilket i slutändan medförde försämrad tillgänglighet.

Parkeringsnormer

Maximinormer är något som kan bli aktuellt i känsliga miljöer som vid gågator och övriga centrala Malmö. Krienitz (2005) menar dock att det ofta är kommunen man skyller på när parkeringsplatser saknas i staden trots att ansvaret många gånger är fastighetsägarnas. Detta är anledningen till att man i Malmö är tveksam till att införa generella maximinormer. Man har enligt Krienitz (2005) diskuterat detta men kommit fram till att ett system med miniminormer ger större frihet för kommunen att agera.

Gatumarksparkering och parkeringshus

Gatumarksparkering används i Malmö då det anses möjligt ur framkomlighetssynpunkt, men man prioriterar enligt Ahlman hellre så kallad rörlig trafik, läs främst cyklister och fotgängare, när det är ont om utrymme. Avgifterna är som högst för gatumarksparkering, och det är billigare att stå parkerad i parkeringshus. Genom denna prissättning vill man uppnå målet att fler skall parkera i parkeringshus. Man har i Malmö inte medvetet placerat några parkeringshus i cityranden, det finns heller inga framtida planer på detta.

Parkeringsköp

Fastighetsägarna i Malmö har idag möjlighet att dels skriva ett parkeringsavtal med kommunen, dels att skriva ett tillsammans med andra fastighetsägare. Parkeringsköp genom avtal med kommunen är något Krienitz (2005) tycker fungerar väl och det är vanligt förekommande i staden. Krienitz (2005) poängterar dock att det är mycket viktigt att kommunen kan tillgodose det behov som fastighetsägarna är berättigade till. Man ser därför i Malmö alltid till att platserna finns eller kommer att finnas när fastigheten är klar. Vid parkeringsköp finns det maximala gångavstånd som man måste ta hänsyn till men Krienitz (2005) tillägger att man vid särskilda omständigheter måste vara beredd att tänja på dessa gränser.

Samnyttjande

Samnyttjande är enligt Krienitz (2005) vanligt förekommande i staden, eftersom parkeringsplatserna i de parkeringshus som finns ofta delas av olika funktioner som har olika parkeringsbehov vid olika tidpunkter. Krienitz (2005) tillägger att det är viktigt att parkeringsplatsbehovet för boende tillgodoses. De som vill äga en bil måste ha en chans att parkera i anslutning till hemmet så de har möjligheten att låta bilen stå parkerad även under dagtid.

Boendeparkering

I nästan hela centrala Malmö finns det möjlighet att ansöka om boendeparkering. När man har blivit berättigad till detta har man möjlighet att köpa två veckors parkering i sträck till ett reducerat pris. Anledningen till att man har en tvåveckorsbegränsning är att kommunen regelbundet skall ha möjlighet att komma åt för städning och annat underhåll av platserna. Ahlman medger att boendeparkering idag kräver en hel del administrativa resurser, men en målsättning är att man i framtiden skall kunna ansöka via Internet för att effektivisera för både Gatukontoret och de sökande.

Arbetsresor och parkering

I Malmö arbetar man inte med att påverka näringsidkarnas och deras anställdas parkeringssituation. Detta är enligt Nilsson S. (2005) främst en nationell skattefråga eftersom arbetsgivaren skall ange vilka som skall förmånsbeskattas för fri parkering vid arbetsplatsen.

Malmö stad erbjuder däremot rådgivning till företag där man tar upp tjänsteresor, arbetsresor till och från jobbet samt godstransporter, skriver Nilsson S. (2005). I denna rådgivning kan frågan om parkeringar komma in men det är inget som man i dagsläget fokuserar på.

Lokalisering

Man försöker utnyttja läget för verksamheter för att påverka parkeringssituationen. I kommunen tänker man långsiktigt, Citytunneln skall vara färdigbyggd år 2011 men man håller redan idag på med planeringsarbetet kring denna. Krienitz (2005) säger vidare att man planerar att förtäta staden vid de nya stations- och hållplatslägena. Parkeringsstrategi är enligt honom en viktig del av detta arbete.

Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Ahlman anser att de uppsatta målen man har i staden uppfylls med den strategi man använder sig av idag. Han medger att målen i vissa fall kanske skulle behöva förtydligas, men på det stora hela är man tillfreds med den parkeringssituation som råder i Malmö idag.

I Malmö är det i dagsläget socialdemokratiskt styre men Ahlman upplever att man i parkeringsfrågan är enig över blockgränsen. En skillnad råder dock angående gratis lördagsparkering, Ahlman har i tidningen läst att högerblocket vill återinföra denna om de vinner valet nästa år.

12.6. Umeå

Umeå blev stad först år 1622 och var då dess främsta ändamål att organisera handeln med de norra delarna av Sverige. Staden har brunnit ner flera gånger och byggdes senast upp i slutet av 1800-talet. Då bestämdes det att gatorna inte fick byggas för trånga och att de skulle kantas av björkar – därav epitetet björkarnas stad. Med nästan 30 000 studenter är Umeå idag norra Sveriges största studentstad. Kommunen har under de senaste tio åren ökat sin befolkning med 7 %.(Wikipedia, 2005)

På Umeå kommuns hemsida finns det information om hur man söker parkeringstillstånd för funktionshindrade. Det finns också anvisningar för dem som kör miljöbil om hur de kan parkera i centrum till ett reducerat pris. Saknas gör dock information om var i Umeå man kan parkera och vilka avgifter som tillämpas. (Umeå Kommun, 2005)

12.6.1. Parkeringspolicy

Under år 2000 genomfördes en parkeringsundersökning i Umeå där 400 personer deltog och fyllde i en enkät. Av de tillfrågade ansåg drygt hälften att det fungerade bra att parkera i staden. Många tyckte följaktligen att parkeringssituationen borde förbättras, och de dåliga betalningsmöjligheterna ansågs vara det största problemet. Invånarna menade att de exempelvis ville ha möjlighet att betala med kontokort eller betala i efterhand.

I Umeå fanns det vid undersökningstillfället år 2000 många olika avgifter och tidsrestriktioner, sammanlagt 12 olika. Detta var alltifrån 24 timmars gratis parkering till parkering för 15 kronor per timme i maximalt 30 minuter. I de tre parkeringshus var beläggningen ofta under 40 %, och nyttjades till största delen av arbetspendlare. (Kommunstyrelsen, 2000)

Taxesättning

Man menar att det är viktigt att centrum omfattas av en gemensam parkeringspolicy och att de privatägda parkeringarna har samma avgiftsnivå som de kommunala. Avgifterna ska sättas så att omsättningen på de centrala parkeringsplatserna stimuleras till förmån för kunder och besökare. En speciell miljötaxa ska införas så att fler uppmuntras att använda förnyelsebara bränslen. De som gör det ska få parkera gratis i parkeringshusen i två timmar med ett speciellt tillstånd. I de två parkeringshusen ska avgiften den första timmen vara 1kr/6 minut, andra timmen gratis och övrig tid normaltaxa på 10 kronor per timme. (Kommunstyrelsen, 2000)

Vidare ska centrumhandlarna kunna erbjuda kunder två timmars gratisparkering för dem som gör inköp över en viss summa. Gatumarksparkeringen i de centrala delarna skall vara reglerade med den högsta parkeringsavgiften, 15 kr per timme, kombinerad med tidsrestriktion. Detta görs för att åstadkomma en hög omsättning. Avgifterna i de centrala parkeringshusen skall hållas lägre för att göra centrumet attraktivare. (Kommunstyrelsen, 2000)

Metoder och åtgärder

- **Betalningssystem** – Växlingsautomater införs på de större parkeringsanläggningarna. Man får möjlighet att betala i efterskott eller med kontokort. Det kommer också att vara möjligt att flytta bilen till en annan parkeringsplats som har samma eller lägre avgift. Möjligheten att betala med hjälp av telefon kommer också att testas på en lämplig anläggning.
- **Hämta- och lämnazoner** – Några av dagens korttidsplatser tillsammans med några nya ytor görs om till hämta- och lämnazoner där avgifterna är lägre. Detta kommer också att gynna handeln.
- **Parkeringsköp** – Friköpsavtal ska utformas så att ersättningen också ska kunna användas för att rusta upp redan befintliga anläggningar som inte utnyttjas fullt ut.
- **Informationssystem** – Tydliga skyltar som visar var parkeringsplatserna finns. Dessa skulle minska den söktrafik som bilister som letar efter parkeringsplats ger upphov till.
- **Marknadsföring** – Det är viktigt att vid förändringar skicka ut information till allmänheten om dessa. Effekterna och acceptansen för förändringar blir då bättre.

Effekten av ovan beskrivna åtgärder bedöms öka beläggningen i parkeringshusen och frigöra parkeringsplatser för kunder och besökare på de mest attraktiva platserna i centrum. På så sätt skall man möta konkurrensen från externa affärsetableringar. Införande av en lägsta avgift utanför den så kallade centrumfyrkanten (bilaga 9) skulle kunna resultera i att fler arbetspendlare parkerar där för att minimera sina kostnader. Skulle parkeringsbehoven i framtiden öka bör man i ett senare skede etablera fler parkeringshus. Det finns också möjlighet att utanför centrumfyrkanten skapa ytterligare billigare parkering, som i första hand ska vända sig till arbetspendlare. Ett nytt parkeringsledningssystem i staden ska också minska söktrafiken och därmed luftföroreningarna.

Ytterligare en enkätundersökning gjordes bland Umeås bilister år 2003, och denna visar att andelen som är mycket nöjda ökat till det dubbla. Det genomsnittliga betyget hade ökat från 3,38 till 3,78 på en femgradig skala. Åtgärderna har resulterat i att beläggningen i parkeringshusen har ökat vilket var målet. Detta har därmed också medfört att parkeringssituationen i centrum blivit bättre. Ett kvarstående problem som Umeå

parkerings AB fortfarande arbetar med att åtgärda är betalningssätten. Dessa ska därför ses över för att i framtiden kunna bli effektivare och mer moderna. (Umeå Kommun, 2003)

12.6.2. Parkeringsnormer

Vi har tagit del av Umeås parkeringsnormer genom en tillhandahållen plan från år 1998. Staden är uppdelade i två zoner, den ena innefattar centrala Umeå och den andra består av de östra och västra delarna av staden (Umeå Kommun, 1998). Kommunens normer åskådliggörs i bilaga 9.

Bostäder

Normen för bostäder anges i Umeå som antal erforderliga parkeringsplatser per 1 000 m² bruttoarea. I det material vi har tagit del av skiljer man inte på vanliga bostäder och studentbostäder och vårdhem. (Umeå Kommun, 1998)

Konto, handel och hotell

För arbetsplatser anges endast parkeringsnormen för kund- och besöksparkering. Dessa normer anges liksom de för bostäder som erforderligt antal platser per 1 000 meter bruttoarea. Utöver detta ska också parkering för anställda ordnas vilket är helt fastighetsägarens ansvar. (Umeå Kommun, 1998)

12.6.3. Intervju

Telefonintervju gjordes med Håkan Gustafsson, verkställande direktör Umeå Parkering AB, den 25 oktober 2005. Samtliga uppgifter från Gustafsson i 12.6.3 härleder sig från denna intervju. I kommunen rör det sig ungefär om fyra till fem personer som arbetar heltid med parkering.

Mål

Gustafsson klargör att man i Umeå prioriterar besökare som nummer ett, boende som nummer två och arbetstagare som nummer tre när det gäller parkeringsplatser. Målet är att kunna erbjuda väl belägna och attraktiva parkeringsplatser.

I Umeå är problemet med trängsel i centrum inte stort om man jämför med i andra städer. Det finns dock ett problem med mycket biltrafik som passerar i öst-västlig riktning, då många bor i den västliga delen och sjukhuset och universitetet är beläget i den östliga delen. Det finns emellertid inget mål att minska bilanvändandet genom att styra parkeringen.

Avgifter

Det fungerar väl med parkeringsavgifterna anser Gustafsson. Avgiften är idag högre för gatumarksparkering än i stadens parkeringshus, då tanken med gatumarksparkering är att den ska utnyttjas för kortare besök och vara ämnad för närliggande verksamheter. Genom en högre avgift för dessa åstadkommer man en högre omsättning och det blir därmed enklare att finna en parkering. Om man besöker centrum under en längre tid är tanken att man istället ska parkera i ett av stadens parkeringshus. Förändringar genomfördes år 2001. Innan dess var det dyrare att stå i parkeringshus än på gatumark, vilket medförde att Umeåborna upplevde att det sällan fanns parkeringsplatser lediga. Effekterna av prisändringen har dels varit nöjdare kunder, dels fördubblade intäkter.

Tidsrestriktioner

I Umeå har man tidsrestriktioner på en timme respektive tre timmar men man undersöker

för tillfället om möjligheten finns att ersätta dessa tidsregleringar med en progressiv avgift. En del mätningar har gjorts hos både kunder och handel och den största delen tror att det skulle fungera bättre med progressiva avgifter än med tidsrestriktioner. Med progressiva avgifter vill man i Umeå enligt Gustafsson uppmuntra till korta besök. Problemet idag är att många bilister manipulerar systemet med tidsrestriktioner och står parkerade längre än vad som är tillåtet. Gustafsson uppger att man tidigare testat att använda sig av femminuterszoner, men att detta har visat sig fungera mycket dåligt. Zonerna var svåra att övervaka och kunderna parkerade sällan den utsatta tiden.

Parkeringsnormer

Man använder sig endast av miniminormer och Gustafsson tror inte att maximinormer är aktuellt för en sådan liten stad som Umeå. Det finns ingen politisk intention bakom detta och det finns inget problem i Umeå med att det byggs för många parkeringsplatser.

Gatumarksparkering och parkeringshus

Gustafsson menar att gatumarksparkering inte är speciellt tilltalande för långtidsparkering. Han menar dock att gatumarksparkering är oslagbar när det gäller snabba ärenden, och därmed är dem positiv för verksamheterna i centrum. I Umeå har man också märkt att gatumarksparkering har en dämpande effekt på trafikflödet. Man har dock varit noga med att inte klämma in parkeringsplatser på trånga gator, och det är antagligen därför Gustafsson konstaterar att gatumarksparkering inte skapar några trafiksäkerhetsproblem.

Förutom att priserna har sänkts har man också rustat upp parkeringshusen och skaffat parkeringsledningssystem som visar hur många platser som är lediga. Gustafsson berättar om kundenkäten som gjordes år 2000, då 30 % av kunderna angav att parkeringshusen var deras förstahandsalternativ vid parkering. Vid en enkätundersökning som gjordes under september månad år 2005 angav däremot 52 % att de har parkeringshus som förstahandsalternativ. Kunderna har alltså tack vare satsningen ändrat sina beteende. I Umeå är den centrala delen av staden inte stor. Därför är det svårt att avgöra om alla parkeringshusen ligger i cityranden eller i city, faktum är att man endast har ett par minuters promenad in till centrum från parkeringshusen.

Parkeringsköp

I Umeå använder man sig av parkeringsköp och Gustafsson tycker att det fungerar bra. Idag är det dock billigare för fastighetsägarna att använda innergårdarna för parkering än att köpa sig fri, vilket har resulterat i att dessa till stor del används som parkering, Gustafsson tillägger att detta är ett trist inslag i stadsbilden. Är man däremot intresserad av att bygga parkering med tak är det ett billigare alternativ att köpa sig fri. Man samlar de köpta parkeringsplatserna till större anläggningar, något som Gustafsson menar är positivt för miljön, men även för användarna då de vet var de ska söka sig för att finna en parkering. Gångavstånden är inga problem, då anläggningarna är centralt belägna.

Umeå har inga problem med gatumarksparkering på kvällarna eftersom det funnits en parkeringsnorm länge och staden är relativt ung. Det finns dock funderingar på att försöka utnyttja parkeringshusen till boendeparkering under kvällar och nätter. Problemet är då att detta förutsätter att de boende inte nyttjar dessa under dagen, vilket inte alltid är fallet.

Samnyttjande

Detta är inget man försöker tillämpa i Umeå.

Boendeparkering

Det finns inget boendeparkeringsystem i Umeå. Majoriteten av bostäderna har byggts efter bilismens genombrott. Sedan dess har man haft en parkeringsnorm och parkeringsbehovet vid bostäder har tillgodosetts av fastighetsägarna.

Arbetsresor och parkering

I Umeå prioriterar man inte arbetsparkering alls, säger Gustafsson. Därför har man i kommunen också höjt avgifterna för de arbetstagare som vill hyra parkering i parkeringsanläggningarna i centrum. Det finns idag inget samarbete mellan kommun och företagare vad gäller parkeringsutbudet.

Lokalisering

Kommunen arbetar inte aktivt med att försöka påverka lokaliseringen för nyetableringar av verksamheter.

Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Gustafsson menar att de strategier de använder sig av är tillräckliga för att uppnå de mål som man satt. Umeå har dock ganska dåliga luftförhållanden inne i staden, något som man i framtiden måste göra något åt, men några mål är ännu inte satta.

När parkeringsprogrammet skrevs år 2001 tittade man på idéer från sammanlagt 20 andra svenska kommuner. Gustafsson berättar också att de har haft nytta av att titta på vad man gjort i Reykjavik, då staden är av samma storlek som Umeå. Gustafsson nämner också Linköping och Halmstad som kommuner som han anser vara duktiga på parkering.

I Umeå är det för närvarande socialdemokratisk minoritetsstyrelse, och man har den uppfattningen att centrum ska vara lättillgängligt, vare sig det är med bil eller cykel.

Gustafsson är angelägen om att berätta att han inte tror att höjda avgifter eller parkeringsregleringar får människor att byta färdmedel. Försämrar man parkeringsmöjligheterna tror han att man i första hand förändrar sin målpunkt vilket innebär en stor fara för centrumhandeln.

12.7. Uppsala

Uppsala har i dagsläget 182 062 invånare (SCB, 2005). Billinnehavet i staden är 392 bilar per 1000 invånare (SIKA, 2005). Staden ligger 7 mil norr om Stockholm och det främsta kännetecknet för staden är domkyrkan. Mycket av övrig bebyggelse i Uppsala härstammar från 60 och 70-talet då man rev mycket av den äldre bebyggelsen och ersatte med ny. Det var också då det bestämdes att staden skulle expandera på längden vilket idag har resulterat i att bebyggelsen är relativt utspridd. Detta har, tillsammans med en ökat inpendling, resulterat i ökad biltrafik i både centrum och regionen (Wikipedia, 2005). Uppsala är en av Sveriges största studentstäder även om kommunen under det senaste decenniet har minskat i befolkning med 1 %. (SCB, 2005)

På kommunens hemsida kan man få information om var det finns möjlighet för boendeparkering, något som tillämpats sedan 1995. Boendeparkering kan nyttjas av både boende och besökande, fast med olika taxor. Man kan ladda ner en karta över var parkeringsplatser finns, men det finns ingen information om avgifterna. Det finns också

information om vart det finns parkeringar för rörelsehindrade och hur man söker parkeringstillstånd till dessa. (Uppsala Kommun, 2005)

12.7.1. Parkeringsnormer

Normerna för Uppsala reviderades år 2003. Staden är indelad i tre olika zoner för vilka parkeringsnormerna skiljer sig åt. Normen i zon 1 alltid är lägst eftersom man där har bäst kollektivtrafikutbud. De nuvarande normerna är baserade på det bilinnehav, 325 per 1000 invånare, som rädde år 2001 då beslutet togs. Parkeringsnormen ska ses som ett riktvärde och ska kunna prövas efter de speciella förutsättningar som kan förekomma. Väljer man att avvika från den rekommenderade normen ska detta tydligt motiveras. (Uppsala Kommun, 2005)

Bostäder

Parkeringsnormen för bostäder anges i antal parkeringsplatser per 1000 m² boarea³. För studentboende och servicehem är normerna lägre, runt hälften av normerna för vanliga lägenheter. (Uppsala Kommun, 2005)

Kontor, industrier och butiker

Parkeringsnormen för arbetsplatser anges i antal parkeringsplatser per 1000 m² bruttoarea. Det finns bara en norm per verksamhet och zon, vår tolkning är att denna innefattar parkering både för anställda och kunder. (Uppsala Kommun, 2005)

12.7.2. Intervju

Telefonintervju gjordes med Kurt Auoja, ingenjör trafikavdelningen/parkeringservice, den 14 oktober 2005. Samtliga uppgifter från Auoja i 12.7.2 härleder sig från denna intervju. I Uppsala är det två tjänstemän som arbetar med parkeringsfrågorna.

Mål

Det primära målet för parkeringen i Uppsala är att uppnå en hög tillgänglighet på parkeringsplatserna, vilket enligt Auoja går hand i hand med en hög omsättning. Oavsett om platserna är avgiftsbelagda eller ej skall så många som möjligt kunna utnyttja dem. I de centrala delarna av staden har man en dålig trafikmiljö, och man har därför i många år haft som ett politiskt mål att minska biltrafiken i centrum till förmån för resor med cykel och kollektiva färdmedel.

Parkeringsavgifter

Auoja menar att det i Uppsala fungerar väldigt bra med de parkeringsavgifter som finns i idag. Relativt sett så har staden en hög maxtaxa per timme, upp till 25 kronor per timme på de mest centrala parkeringarna. Maxtaxan höjdes så sent som 2004 från dåvarande 15 kronor per timme. Man befarade då att antalet användare skulle minska men faktum är att

³ Bruksarea för utrymmen helt eller delvis ovanför mark inrättade för boende.

beläggningen är densamma trots prishöjningen och negativa reaktioner från allmänheten har helt uteblivit.

På frågan hur Auoja ser på ett progressivt avgiftssystem säger han att Uppsala kommun idag inte har någon sådant och ett eventuellt införande måste först diskuteras politiskt. I privata parkeringshus i staden finns det dock en differentierad taxa, där avgiften växlar beroende vilken tid det är på dygnet.

Tidsrestriktioner

Tidsrestriktioner är enligt Auoja ett viktigt verktyg när det gäller parkeringsreglering. Man ser nämligen ett bekymmer med låg omsättning på platserna med 24 timmars parkering, och det är vanligt att bilar ofta står parkerade flera veckor i sträck. Bilägarna som Auoja har haft kontakt med hävdar de låter sina bilar stå parkerade på grund av miljöskäl, till förmån för gröna färdmedelsval – han säger sig ha förståelse för detta men att det samtidigt är ett dilemma då omsättningen är låg.

I centrum har man 15- och 30-minutersparkeringar vid anföringsplatser, men dessa tidsbegränsningar är inte så vanligt förekommande. Man har i Uppsala en zon i city där man, om inget annat anges, får parkera i fem minuter utmed gatan. Främst har man detta system för att de boende i city ska kunna bära upp varor och dylikt till sin bostad.

Parkeringsnormer

Maximinormer istället för miniminormer är något som överhuvudtaget inte har diskuterats i Uppsala och Auoja har därför inte heller några åsikter om detta. Han tycker att det är bra att man har en parkeringsnorm men är själv inte så insatt i hur det fungerar idag.

Gatumarksparkering och parkeringshus

Auoja tycker att gatumarksparkering är en bra form av parkering men de styrande politikerna vill begränsa denna form av parkering för att istället frigöra ytor till förmån för gående och cyklister. Detta går hand i hand med det miljötänkande som finns i Uppsala idag. I den trafikplan som utformas, vilken troligtvis är klar under kommande år, är alltså ett av målen att reducera antalet gatumarksparkeringar. På så sätt hoppas man att bilisterna istället parkerar i parkeringshus.

Det finns inga kommunala parkeringshus i Uppsala, de som finns idag drivs alla av privata fastighetsägare i rent vinstdrivande syfte. Antalet privata parkeringshus är någonstans mellan sex och åtta stycken. Kommunen har inga planer på att uppföra kommunalt ägda parkeringshus.

Samnyttjande

Auoja hänvisar när det gäller samnyttjande till att parkeringsavgifterna styr detta. Han nämner som exempel att stadens boendeparkeringar under dagarna är avgiftsbelagda och får nyttjas av vem som helst.

Parkeringsköp

Parkeringsköp är en ganska ovanlig företeelse i Uppsala, Auoja kan bara påminna sig om ett parkeringsköp. Han tycker inte parkeringsköp är någon bra form av upphandling och förstår inte hur fastighetsägarna kan gå med på att kommunen bygger parkeringsplatser som kanske ligger 500-600 meter från fastigheten. Han tror inte sådana lösningar kan bidra

till ett minskat bilanvändande. Auoja anser istället man i större uträkning ska tvinga fastighetsägarna till att själva bygga och ansvara för parkeringsplatser.

Boendeparkering

I Uppsala använder man sig av boendeparkering, vilken innebär att boende har rätt att parkera sträckor längs med vissa gator i sitt bostadsområde till en låg taxa, 10 kronor per dygn. Istället för att betala dygnvis kan man också köpa boendeparkering för fyra månader eller ett år i taget. Man har använt sig av det här systemet sedan 1996 och det är bara positiva tongångar kring boendeparkering, som enligt Auoja fungerar alldeles utmärkt. För att lätta på det administrativa arbetet erbjuder man idag också de boende att betala parkeringen med hjälp av mobiltelefon.

Arbetsresor och parkering

För bara två månader sedan så startades en kampanj från politiskt håll riktad till företagare som uppmuntrar arbetstagarna att välja alternativa färdmedel istället för bilen eller samköra. Tanken är att man ska kunna fylla i sina arbetstider och var man bor på Uppsala kommuns hemsida för att där kunna komma i kontakt med någon att samåka med till arbetet.

Lokalisering

Trots att många nya företag etableras i Uppsala idag vidtar man enligt Auoja inga åtgärder för att påverka lokalisering av dessa och därmed också parkeringssituationen. Han hänvisar istället till den parkeringsnorm som finns och att företagen måste uppfylla denna.

Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Den parkeringssituationen som råder idag i Uppsala är inte optimal och den går alltid att förbättra menar Auoja. Han poängterar dock att man är mycket nöjd med den boendeparkeringsstrategi som man för idag och att denna ses som en väldigt lyckad satsning.

Främst har man inspirerats av Stockholm, till exempel så har man tittat på vad de har haft för problem i samband med boendeparkering och försökt undvika detta själv. Auoja menar att Stockholm är lätt att besöka och det finns mycket att lära därifrån. På frågan om man dragit lärdom av några projekt utomlands så är svaret nej.

De styrande politikerna arbetar för ett miljövänligt tänkande och Auoja tycker att det är kul att se att det verkligen fungerar och menar att man har sett resultat från detta.

DEL 3 – DISKUSSION OCH SLUTSATS

I denna del redogörs för vilka likheter och skillnader som finns i arbets- och tankesättet i de svenska kommunerna. Till grund för jämförelsen ligger enkäterna, intervjuerna samt övrig information i de fall det funnits att tillgå. Vidare följer vår analys och våra synpunkter på hur arbetet i kommunerna kan förändras.

13 Jämförelse och kommentarer

13.1. Inledning

Detta kapitel är i rubrikform strukturerat på samma sätt som intervjuerna och litteraturstudien. Först följer en sammanfattning från litteraturstudien, därefter en jämförelse mellan kommunerna och sist våra kommentarer.

13.2. Målsättning

Jämförelse mellan kommunerna

Resultatet från enkäterna visar att parkeringsfrågan diskuteras mycket i svenska kommuner. Flertalet av de kommunala tjänstemän som besvarat enkäten anser att parkeringssituationen och trängsel är ett stort eller ganska stort problem i centralorten. I tre av de tolv kommunerna saknar man trots det en antagen parkeringsstrategi, och av dem som har antagen parkeringsstrategi anser majoriteten att man inte arbetar med denna tillräckligt målmedvetet. Ändock anser de flesta att parkeringsstrategier är ett användbart verktyg i kommunens planering.

När frågan om vilka mål kommunen har för parkering i staden ställdes i intervjuerna, gavs i stort sett inga alternativ. Tjänstemännen fick istället fritt ange dem som de ansåg vara viktigast. Samtliga tjänstemän tillfrågades dock om man i kommunen hade som mål att minska biltrafiken, vilket kan ha bidragit till att två på denna punkt svarade ja. Gemensamt för samtliga intervjuade, undantaget Magnusson i Göteborg, är målet om en hög tillgänglighet, se tabell 13.1. Helsingborg var den kommun som hade satt upp flest mål i sin parkeringsstrategi.

	GBG	HBG	LINKÖPING	MALMÖ	UPPSALA	UMEÅ
Tillgänglighet		x	x	x	x	x
Stärka centrumhandeln			x			
Prioritera besökande och boende		x				x
Minska gatumarksparkering	x		x			
Samnyttja parkeringsplatser		x				
Minska antalet parkeringsplatser		x				
Minska bilanvändandet		x			x	

Tabell 13.1. Mål för parkeringsstrategin i de sex intervjuade städerna.

Kommentarer

Det är förvånande att flera endast har något eller några mål med de kommunala

parkeringarna. Vi trodde exempelvis att man i kommunerna skulle ange mål som förbättrad stadsmiljö och ökad trafiksäkerhet men så var ej fallet. Viktigt att påpeka är att tabellen endast grundar sig på resultatet från intervjun. Detta kan vara en bidragande faktor till att mål som egentligen finns uppsatta i kommunens parkeringspolicy inte tagits upp här. Vi har valt att göra på detta sätt dels för att alla kommuner inte har någon parkeringspolicy, dels för att skapa en mer rättvis bild av vilka mål som man arbetar efter i praktiken.

13.3. Avgifter

Sammanfattning från litteraturstudien

Litteraturstudien visar att både uppehållstiden och beläggningen på en parkeringsplats minskar när parkeringsavgifterna ökas. Man ska samtidigt ha i åtanke att minskningen är som störst i början. Upphållstiden och beläggningen går med tiden tillbaka till den ursprungliga nivån.

Att införa gratis parkering i centrala delarna i en stad resulterar i att stora delar av platserna upptas av långtidsparkerare. Trots att intentionen är att förbättra parkeringssituationen för kunder och besökare medför alltså gratis parkering för dem i praktiken sämre tillgänglighet. Gratis parkering innebär därmed färre kunder och i förlängningen mindre försäljning för butiksinnehavarna i centrum.

Jämförelse mellan kommunerna

I sju av de tolv kommunerna där man besvarat enkäterna är samtliga parkeringsplatserna avgiftsbelagda. Två av kommunerna har endast avgiftsbelagd parkering på 60 % av platserna, detta trots att de med svenska mått är stora städer.

Avgifter som används i syfte att öka omsättningen fungerar enligt de intervjuade bra i samtliga kommuner. Både i Linköping och i Malmö har man testat att införa lördagsparkering till kraftigt reducerat pris respektive helt gratis. Det resulterade emellertid i betydligt lägre omsättning då långtidsparkerare upptog stora delar av parkeringarna, modellen används därför inte i dagsläget i någon av städerna.

I Uppsala höjde man nyligen parkeringsavgifterna till 25 kronor per timme och man har nu de högsta i landet efter Stockholm. Negativa reaktioner från kommuninvånarna har helt uteblivit i samband med höjningen och man har i staden inte sett någon förändring på parkeringarnas beläggning. Persson (2005), Helsingborg, menar också att många kunder och då speciellt långväga besökare är totalt okänsliga för avgiftssättningen. Detta medför att man hela tiden förändrar taxorna för att skapa en tillfredsställande parkeringssituation.

Progressiva avgifter har varit uppe till diskussion enligt många av de intervjuade i kommunerna och används för tillfället av Helsingborg. Även i Göteborg har man tillämpat denna metod, men man såg ingen skillnad i omsättningen jämfört med då plan taxa användes. I Malmö menar man att alltför krångliga betalningssystem gör att kunden blir förvirrad och söker sig till en annan parkering, därför har man valt bort progressiva avgifter.

Kommentarer

Det är tydligt att man genom att införa gratis parkering, som många kunder och handlare ofta vill, inte på något sätt bidrar till en förbättrad tillgänglighet och ökad omsättning för handlarna. För att kunna erhålla god tillgänglighet i centrum krävs det istället att man kontinuerligt anpassar avgifterna. Förmodligen är det mest effektiva och kundvänliga

systemet med en plan taxa kombinerat med tidsrestriktion. Genom denna kombination kan man sannolikt uppnå önskad omsättning på parkeringsplatserna.

13.4. Tidsrestriktioner

Sammanfattning från litteraturstudien

Tidsrestriktioner medför precis som avgifter att omsättningen på parkeringsplatser ökar då varje bilist endast får parkera under en begränsad tid. Denna åtgärd hindrar således långtidsparkerare från att uppta parkeringsplatserna och ökar tillgängligheten för exempelvis kunder och besökare.

Jämförelse mellan kommunerna

Åsikterna om tidsrestriktioners funktion går kraftigt isär. Persson (2005), Helsingborg, menar att detta är ett mer definitivt regleringssätt än avgifter. Gustafsson (2005), Umeå, däremot tycker att reglering med tidsrestriktioner missköts genom att kunderna manipulerar systemet. Malmö är den av de aktuella kommunerna där man använder sig av tidsrestriktioner i minst utsträckning. Som när som på några få undantag styr man kommunens parkeringar med endast avgifter.

Kommentarer

På platser där en hög omsättning krävs tror vi inte att tidsrestriktioner är det rätta styrmedlet. Vi tror att risken för att man manipulerar ett system med tidsrestriktioner är stor. Detta görs exempelvis genom man att snurrar på p-skivan eller byter parkeringsruta. För att åstadkomma en hög omsättning tror vi att det krävs att man har kombinerade avgifts- och tidsreglerade parkeringsplatser. När det gäller ärenden på 5-15 minuter tror vi dock att det är nödvändigt att det finns platser som endast är tidsreglerade. Det är helt enkelt för omständligt att behöva erlagga en avgift för så pass korta ärenden.

13.5. Parkeringsnormer

Sammanfattning från litteraturstudien

Parkeringsnormer, som anger de minsta antal platser som skall anläggas, behövs för att alla som har bil ska ha möjlighet att parkera nära sin bostad. Med hjälp av parkeringsnormer för bostäder kan man tillgodose parkeringsbehovet på privat mark så att gatan ej behövs tas i anspråk för boendeparkering.

Maximinormer är ett styrmedel som kan användas för att minska andelen som kör bil till sitt arbete. Denna typ av norm kan varieras beroende på hur kollektivtrafikförbindelserna är, goda förbindelser bör alltså ge en lägre maximinorm.

Jämförelse mellan kommunerna

Hur utförlig beskrivning av parkeringsnormer man har skiljer sig oerhört mycket kommunerna emellan. I Linköping har man exempelvis endast kortfattat beskrivna normer samtidigt som man i Göteborgs kommun har ett helt häfte som redogör för kommunens normer. Följaktligen har man i vissa kommuner mer generella normer än andra. I jämförelsen mellan kommunernas normer har vi endast valt de normer som finns representerade hos samtliga sex kommuner, se tabell 13.2. Notera att man i Linköping anger normerna i bruksarea till skillnad för de övriga som anges sina i bruttoarea.

	BOENDE	KONTOR (pl/1000 M ² BTA)	BUTIKER (pl/1000 m ² BTA)
Göteborg	0.6 pl/läg	4	20
Helsingborg	0.8 pl/läg*	6	33.5
Linköping	8 pl/1000 m ² BRA	15	15
Malmö	0.7 pl/läg	8	20
Uppsala	7 pl/1000 m ² BTA	10	17
Umeå	7 pl/1000 m ² BTA	7	35

Tabell 13.2. Parkeringsnormerna i de sex städernas centrala delar. * Genomsnittlig norm för lägenheter

I samtliga sex kommuner har man gjort uppdelningar i minst två zoner med olika normer. I Göteborg, Malmö och Helsingborg har man endast angivit parkeringsplatser per lägenhet när det gäller boende, vilket gör det besvärligt att jämföra städernas olika normer. Då en medelstor lägenhet är på ungefär 73 m² (Lunds kommun, 2005) motsvarar Göteborgs respektive Malmös parkeringsnormer knappt 8.2 och 9.6 platser per 1000 m² bruttoarea. Motsvarande norm för en lägenhet med storleken 60 m² i Helsingborg blir vid omräkning 11.0 platser per 1000 m² bruttoarea. Det är också svårt att jämföra samtliga kommuners normer då vi inte har någon statistik på storleken för en genomsnittlig lägenhet. Man kan dock konstatera att de kommuner som angett sin norm per 1000 m² alla har likartade normer. I Malmös parkeringsnorm har man gjort tilläget att om ett område innehåller många ettor och tvåor måste normen korrigeras genom en speciell utredning.

Parkeringsnormerna för kontor i den centrala staden skiljer sig kraftigt åt mellan städerna. I Göteborg har man den lägsta normen, 4 pl/1000 m² bruttoarea, medan man i Linköping tillämpar normen 15 pl/1000 m² bruttoarea. Vad gäller butiker är normerna relativt enhetliga undantaget Umeå som har ungefär en dubbelt så hög norm som de övriga städerna.

Enligt resultatet från enkäterna har merparten av de tillfrågade, nio av tolv, angett att parkeringsnormer är satta på en rimlig nivå. I Helsingborg, Uppsala och Umeå är det inte aktuellt att införa maximinormer. I Linköping menar man att det skulle vara svårt politiskt att genomföra en sådan förändring. Diskussioner kring ämnet har dock förts. I Malmö kan det vara aktuellt med maximinormer i känsliga miljöer, såsom kring gågatorna i city. Även i Göteborg har man diskuterat ett eventuellt införande, detta då främst för arbetsparkering.

Ingen av kommunerna har angett att man tar särskild hänsyn till hur goda kollektivtrafiklägen är för att kunna tillämpa en lägre parkeringsnorm. Den enda kommunen där man överhuvudtaget funderat över detta är i Göteborgs kommun. Magnusson (2005), Göteborg, menar dock att det inte finns några belägg på att personer som bor i ett område med goda förbindelser med kollektivtrafik skulle äga färre bilar.

Kommentarer

I alla städer är parkeringsnormerna differentierade i olika zoner. Zonindelningen beror främst på läget i förhållande till centrum. Vi tror dock att man i längden vinner på att göra normerna än mer specifika. Som det är idag har städerna ofta endast två eller tre olika zoner. Faktorer som bilpooler, typ av boende och möjligheten till samnyttjande bör också påverka parkeringsplatsbehovet. Hittills har vi dock inte tagit del av några studier som visar att boende vid ett bra kollektivtrafikutbud har ett lägre bilinnehav än andra. Därför bör parkeringsnormen för bostäder sättas på samma nivå oavsett kollektivtrafikutbud.

Maximinormer är något vi tror kan vara ett bra verktyg för att kontrollera antalet parkeringsplatser vid arbetsplatsparkeringar. Dessa bör dock samtidigt anpassas till hur väl fungerande kollektivtrafiken är vid arbetsplatsen. Däremot tror vi man bör behålla miniminormerna vid bostäder, då vi anser att man alltid ska ha möjligheten att lämna bilen hemma.

13.6. Gatumarksparkering och parkeringshus

Sammanfattning från litteraturstudien

Genom att samla parkeringsplatser i större anläggningar kan man minska trafikbelastningen och frigöra ytor. Gatumarksparkering genererar enligt studier mer söktrafik än vad samlade parkeringsanläggningar gör och kan i vissa fall också medföra försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet. För att få fler att parkera i parkeringsanläggningar krävs att parkeringsavgiften är lägre än vad den är på gatumark. Detta gäller i första hand långtidsparkering och då främst boendeparkering.

Jämförelse mellan kommunerna

Av svaren vi fått i intervjuerna framgår tydligt att tjänstemännen anser att gatumarksparkering måste finnas för att man ska kunna utföra kortare ärenden. I samtliga kommuner har man dock som mål att långtidsparkering i så stor utsträckning som möjligt ska ske i parkeringshus. För att kunna uppnå detta har man i de flesta kommunerna en lägre avgift i parkeringshusen än på gatumarksparkering. Aujo (2005), Uppsala, anser emellertid att gatumarksparkering fungerar bra även om politikerna i första hand vill frigöra dessa ytor till förmån för cyklister och fotgängare. Magnusson (2005), Göteborg, menar också att parkering på gatumark förfular stadsbilden i innerstaden.

Gatumarksparkering ses som ett trafiksäkerhetsproblem för cyklister och fotgängare i de flesta av kommunerna. Gustafsson (2005), Umeå, anser dock tvärtom att gatumarksparkering ökar trafiksäkerheten då det enligt honom minskar bilflödet. Linköping är den enda kommunen som har parkeringshus placerat i cityranden. Av samtliga kommuner svarade man endast i Göteborg att det fanns framtidsplaner på att i anlägga parkeringshus i cityranden.

Kommentarer

Det finns många fördelar med att planera att så många som möjligt parkerar i parkeringshus. Minskad gatumarksparkering innebär förbättrad trafiksäkerhet, mindre söktrafik, ökat utrymme för oskyddade trafikanter samt förbättrad stadsbild. Genom att också placera parkeringshus i cityranden minskar trafiken i det absoluta centrumet samtidigt som parkeringsplatserna blir enklare att nå för användarna. Man måste dock ta hänsyn till gångavstånd och bör därför inte anlägga parkeringshusen alltför långt från city.

13.7. Parkeringsköp

Sammanfattning från litteraturstudien

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare inbjuds av en kommun att delta finansiellt i en gemensam parkeringsanläggning. Genom att tillämpa parkeringsköp kan man från kommunalt håll bestämma var och hur många parkeringsplatser som anläggs, och följden kan i vissa fall bli långa gångavstånd för användarna. Detta kan i förlängningen påverka dessas färdmedelsval eftersom det då blir mer tidsödande att använda bilen.

Jämförelse mellan kommunerna

Alla kommuner undantaget Göteborg använder sig av parkeringsköp, man har dock gjort det tidigare. Majoriteten av de tillfrågade tycker att detta är en väl fungerande modell. I Linköping menar man att det är mycket tack vare parkeringsköp som man kunnat bygga så många parkeringshus som man gjort. Aujo (2005), Uppsala, menar tvärt emot att parkeringsköp ger upphov till långa gångavstånd och det fungerar därmed inte tillfredsställande för de boende. Magnusson (2005), Göteborg, anser också att gångavstånden är ett problem vilket ofta resulterar i att istället gatan används för parkering. Krienitz (2005), i Malmö kommun, som tycker parkeringsköp fungerar bra, påpekar också att det är viktigt att de utlovade parkeringsplatserna verkligen finns och att kommunen inte tar på sig köp där man inte kan tillgodose behoven.

Kommentarer

Parkeringsköp ger möjligheten att i större utsträckning samnyttja parkeringsplatser. Dock kan det vara svårt att genomföra detta så att det blir en tillfredsställande situation för användarna vad gäller gångavstånd. Vår uppfattning är att det krävs att modellen är väl inarbetad i kommunen så att man får tillräckligt många köp för att man ska kunna erbjuda parkeringsplatser med rimliga gångavstånd.

13.8. Samnyttjande

Sammanfattning från litteraturstudien

Studier visar att en arbetsplatsparkering bara nyttjas en tredjedel så många timmar som en välbesökt gatumarksparkering i centrum. Genom att samnyttja parkeringsanläggningar kan platsbehovet emellertid minskas. I Västerås har man genom sådant samnyttjande kunnat minska parkeringsplatsbehovet med 50 % vid nybyggnation. För att kunna använda sig av samnyttjande krävs det att olika grupper har olika parkeringsbehov under dygnet. Vidare ger kommunala parkeringsköp bättre förutsättningar för att samnyttja parkeringsplatser, eftersom kommunen själv har kontroll över parkeringssituationen.

Jämförelse mellan kommunerna

Idag är det Linköping, Helsingborg och Malmö som tillämpar samnyttjande på kommunalt ägda parkeringsplatser. I Umeå säger man att det finns planer på att införa samnyttjande i framtiden. I Göteborg menar man att det ofta är så att användarna hellre betalar mer för en helt egen parkeringsplats, vilket gör det svårt att genomföra ett system med samnyttjande.

Kommentarer

Det är anmärkningsvärt att endast ett fåtal kommuner använder sig av samnyttjande. Vi tror att det finns möjligheter att genom en sådan modell effektivisera användningen av redan befintliga parkeringsplatser betydligt. Därmed kan man i förlängningen också frigöra yta genom att reducera behovet av parkeringsplatser.

13.9. Boendeparkering

Sammanfattning från litteraturstudien

Boendeparkering är ett system som ger den boende möjlighet att till ett reducerat pris parkera vid bostaden. Boendeparkeringsplatser kan kombineras med restriktioner som tidsbegränsning och avgifter för andra användare. Genom att tillåta parkering för fler än de boende kan man alltså öka parkeringsplatsernas nyttjandegrad. Reserverar man parkeringsplatserna för de boende blir nyttjandegraden lägre men däremot reduceras biltrafiken i området.

Jämförelse mellan kommunerna

Boendeparkering finns i alla kommuner utom i Umeå. I Helsingborg har man enligt Persson (2005) inga planer på att utöka sitt område med boendeparkering trots förfrågningar. Detta eftersom det tar upp mycket resurser och kräver ett omfattande administrativt arbete. I Göteborg ser man andra problem. Det har tillkommit många bilar i de centrala delarna av staden på senare år och det är idag ett stort problem att tillgodose parkering för boende. Nilsson C. (2005), Linköping, tycker att systemet med boendeparkering fungerar bra och de finns planer på att utöka det med syftet att minska andelen som parkerar fel och olämpligt. I Malmö använder man sig av ett system som innebär att man köper boendeparkering för två veckor i sträck, detta för att kunna utföra städning och annat underhållsarbete. I övriga kommuner kan man köpa kort för längre perioder.

Kommentarer

De boende bör ha möjlighet att parkera dygnet runt och inte bara kvällar och nätter. På så sätt ges de boende möjlighet att lämna bilen hemma och välja ett miljöanpassat transportmedel till arbetet. Därmed tycker vi att det är positivt att många av kommunerna kan erbjuda invånarna boendeparkering till ett reducerat pris så att man har valet att lämna bilen hemma. Boendeparkeringsbehovet bör i så stor utsträckning möjligt tillgodoses i parkeringsanläggningar. I de fall då man måste erbjuda gatumarksparkeringar för de boende skall dessa vara utformade så att de inte försämrar framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister.

13.10. Arbetsresor och parkering

Sammanfattning från litteraturstudien

Att företagare erbjuder sina anställda fri parkering medför i stor utsträckning att dessa väljer att ta bilen till arbetet. Studierna vi har tagit del av visar nämligen att tillgång på och kostnad för parkeringsplats har en avgörande betydelse om man väljer att köra bil till arbetet eller ej. Väljer många bilen bidrar det till trängsel vilket försämrar framkomligheten för andra färdmedel och ökar olycksriskerna.

I Nottingham i England måste företag betala 6 200 kronor till kommunen per parkeringsplats och år. Företagen väljer om de själva eller deras anställda betalar. Intäkterna går till att stärka regionens kollektivtrafik, eftersom målet med denna modell är att minska andelen bilresor till arbetsplatserna.

Det finns exempel från USA där man använt av Cash Out-system på arbetsplatser. Resultaten har blivit att andelen som åker ensamma i bil till arbetet har minskat.

Har man tillgång till gratis parkering vid sin arbetsplats är man i Sverige skyldig att skatta för denna förmån. I dagsläget är det dock långt ifrån alla som gör det. Studier visar att om alla som enligt lag är skyldiga att betala skatt skulle göra det skulle det resultera i att 60 % väljer ett annat färdmedel till arbetet.

Resplaner är något som företag kan upprätta för att påverka de anställdas färdmedelsval. En viktig del i en resplan är parkeringsplatsen, som exempelvis till viss del skulle kunna reserveras för dem som samåker eller kör miljöbil. En engelsk studie av företag som infört

resplaner visar att andelen som kör ensam i bil minskat med 14 %. Studien visar också att parkeringsplatsen är den viktigaste faktorn i arbetet att utforma en effektiv resplan.

Jämförelse mellan kommunerna

Inte i någon av de sex intervjuade kommunerna arbetar man med att påverka parkeringsutbudet vid arbetsplatserna. I ett par av kommunerna har man däremot mobility managementgrupper som arbetar med liknande frågor. Ett viktigt inslag är här att påverka arbetstagare att välja miljöanpassade transportsätt för att åstadkomma en mindre skadlig miljöpåverkan. Detta kan ses som en åtgärd som indirekt påverkar parkeringsplatsbehovet.

Kommentarer

Parkeringsstrategier är, framförallt för arbetsresor, ett användbart verktyg när det gäller att påverka människors färdmedelsval. Idag tar oerhört många bilen till arbetet och det krävs därför krafttag för att minska denna typ av resor. Det är dock tydligt att man idag inte gör tillräckligt i de intervjuade kommunerna för att påverka företag att exempelvis inte erbjuda gratis parkering. Om fler ska välja alternativa färdmedel måste det bli dyrare att parkera vid sin arbetsplats. För att kunna genomföra detta krävs dock ett ökat samarbete med företagen. Vi tror också att förändrade lagar som gör det möjligt att avgiftsbelägga företagens parkeringsplatser, som i Nottingham, kan vara avgörande för att kunna minska arbetsresorna med bil.

I frågan om arbetsresor spelar kontrollen av dem som har gratis arbetsplatsparkering en avgörande roll. Långt ifrån alla betalar den förmånsskatt som man är skyldig att erlägga för sin arbetsplatsparkering. Skulle fler följa lagen är vi övertygade om att andelen arbetsresor med bil skulle minska.

13.11. Lokalisering

Sammanfattning från litteraturstudien

Var olika stadsfunktioner är lokaliserade i en stad har stor inverkan på trafiken och därmed också parkeringssituationen.

Två norska studier visar att lokaliseringen av en arbetsplats påverkar parkeringsutbudet. Detta påverkar i sin tur hur många som väljer att ta bilen. Ett perifert läge innebär ofta flera parkeringsplatser och då också fler som kör bil till arbetet. Vice versa gäller för ett centralt läge. I Holland har man tidigare använt sig av en så kallad ABC-princip vid lokalisering av olika verksamheter. Det innebär att olika lägen i en stad klassas som A-, B- eller C-lokaliseringar. Alla dessa regleras på olika sätt när det gäller parkering.

Jämförelse mellan kommunerna

I Malmö säger man sig planera långsiktigt och tar därför hänsyn till parkeringsförhållandena vid lokalisering av nya verksamheter. Ingen av de övriga kommunerna säger sig dock arbeta med detta idag. Persson (2005) i Helsingborg påpekar att det är ett nytt tänkande som man bör använda sig av i framtiden.

Kommentarer

Vi är övertygade om att man genom att lokalisera personalintensiva verksamheter till goda kollektivtrafiklägen kan uppnå ett minskat bilresande och därmed ett mindre parkeringsplatsbehov. Exemplet från Norge visar tydligt detta samband. I Sverige verkar

detta vara ett försummat planeringsverktyg och vi tror att kommunerna skulle tjäna på att planera städerna mer efter kollektivtrafiken och vice versa.

13.12. Tankar om strategin, inspirationskällor och politik

Jämförelse mellan kommunerna

Majoriteten av tjänstemännen i kommunerna är inte fullt nöjd med den parkeringsstrategi som finns och tycker heller inte att alla mål uppfylls. Gustafsson (2005), Umeå, menar att deras kommunala mål uppfylls, men att ytterligare mål behöver sättas för att kunna klara av problematiken med stadens dåliga luft. Lagstiftning och hjälpmedel är inte tillräckligt långtgående för att kunna genomföra de förändringar man vill påpekar Magnusson (2005) i Göteborg. I Malmö tycker man att målen uppfylls men att de behöver förtydligas. Det finns bara en kommun där man är helt nöjd med parkeringssituationen, det är i Malmö.

I Linköping och Helsingborg säger man att parkering inte är något som står högt upp på den politiska agendan. I samtliga kommuner är det idag socialdemokratiskt styre, antingen i majoritet eller i minoritet. I Helsingborg har man märkt en tydlig skillnad mellan blocken, där vänstern är mer miljöfokuserad medan högern värnar om centrumhandeln och tillgänglighet i första hand. Alla tillfrågade har dock angett att samtliga politiker vill bibehålla eller höja parkeringsavgifterna. När det gäller antalet parkeringsplatser går det inte att dra några slutsatser då ett par av politikerna vill öka eller minska antalet samtidigt som majoriteten vill bibehålla antalet.

I flertalet av tillfrågade kommunerna har man inspirerats av andra svenska kommuner när man utformat sina parkeringsstrategier. Gustafsson (2005), Umeå, nämner också Reykjavik som förebild. Göteborg deltar i ett EU projekt rörande parkering och Magnusson (2005) nämner bland annat Nottingham som en förebild.

Kommentarer

Det faktum att nästan samtliga tjänstemän inte är fullt nöjda med den parkeringsstrategi som finns i kommunen tyder på att förbättringar krävs. En möjlig anledning till att man är mest tillfreds i Malmö kan bero på det stora antalet som använder sig av miljöanpassade transportmedel. Hur väl man tycker att parkeringsstrategin fungerar i praktiken är givetvis en subjektiv fråga men vår uppfattning är att de intervjuade ganska väl representerar sin kommun.

Vi har fått uppfattningen av tjänstemännen vi intervjuat att parkering borde vara en viktigare fråga inom den lokala politiken. Vi tror att ett större politiskt engagemang kan stimulera utvecklingen av olika parkeringsfrågor och kanske bidra till att förändra lagstiftningen.

14 Mot en bättre parkeringsstrategi

14.1. Inledning

Tack vare litteraturstudien och genom enkäterna och intervjuerna inser vi att det finns möjligheter att förbättra kommunernas parkeringsarbete. Framförallt anser vi att de parkeringsstrategier som idag finns i Sveriges kommuner inte är tillräckliga. I avsnitt 14.2 följer ett antal förslag på hur parkeringsarbetet kan förbättras. Vi är övertygade om att samtliga av våra förslag är genomförbara. För att genomföra dessa krävs det dock att man i kommunerna har viljan att förändra och förbättra parkeringssituationen.

14.2. Förslag

- **Optimera parkeringsplatsernas beläggning.** Beläggningen på parkeringsplatser bör ligga kring 80 % och det bör alltid finnas platser tillgängliga samtidigt som att antalet inte ska vara fler än vad som behövs. Genom att utföra beläggningsstudier på samtliga kommunala parkeringsplatser får man en utgångspunkt att arbeta ifrån.
- **Anpassa avgifter och tidsregleringar efter rådande parkeringssituation.** Genom att utföra mätning av bilisternas genomsnittliga parkeringstid tror vi att man kan skaffa sig säkrare underlag för anpassning av avgifter och tidsregleringar. Det bör exempelvis ligga i en kommuns intresse att en arbetstagare inte ska uppta en centralt belägen parkeringsplats en hel dag.
- **Boendeparkering dygnet runt till alla.** Det är viktigt att alla som äger bil ska ha möjlighet att parkera vid eller i närheten av sitt hem. Man bör ge bilägarna möjligheten att betala veckovis, per kvartal eller år så att de slipper en daglig parkeringsavgift. På så sätt ger man dem möjligheten att lämna bilen hemma utan merkostnad och istället välja ett annat färdmedel till exempelvis arbetsplatsen. Boendeparkering bör alltså finnas tillgänglig dygnet runt och inte endast under kvälls- och nattetid. Vidare bör boendeparkering i stor uträkning som möjligt tillgodoses i parkeringshus.
- **Bättre anpassning av parkeringsnormer i bostadsområden.** Vår uppfattning är att normerna i många kommuner idag är allt för generella. Även om man delat upp kommunerna i olika zoner så skiljer sig säkert parkeringsbehoven åt mellan bostadsområden i samma zon. Genom att kontrollera beläggningen i liknande bostadsområde kan man bättre anpassa normerna i det nya området. Vi här tror att demografi, storlek på lägenheter samt övriga faktorer som förekomst av bilpooler påverkar bilinnehavet. Möjligheten att samnyttja parkeringsanläggningar kan också bidra till att man kan sätta lägre normer. Vid nybyggnation är det därför viktigt att man gör ordentliga utredningar innan man fastställer parkeringsnormerna för området.
- **Maximinormer för arbetsplatser.** Arbetsresor utgör en stor del av bilresorna. Genom att införa maximinormer för arbetsplatser förhindrar man att det byggs orimligt många parkeringsplatser. På så sätt kan man indirekt påverka de anställda till att välja miljöanpassade transportsätt. Genom att variera maximinormerna beroende på läget i en stad kan man också påverka var företagare i deras val av lokalisering. Maximinormer bidrar också till att ytor som annars upptas av parkering frigörs, vilket ger möjligheter till att förtäta bebyggelsen.
- **Maximinormer för externa affärsetableringar.** Allt fler externa köpcentrum med oerhört många parkeringsplatser etableras i utkanterna av de svenska städerna. Vårt förslag innebär att man utanför en bestämd centrumzon fastställer maximinormer istället för miniminormer. På så sätt tvingas företagarna välja i vilket läge de vill etablera sig. Ett läge som är lättillgängligt för fotgängare och cyklister samt med goda kollektivtrafikförbindelser blir på så sätt mer attraktivt för att kunna attrahera kunder.

- **Ökat samnyttjande av parkeringsplatser.** Våra efterforskningar visar att detta ofta är eftersatt i de svenska kommunerna. För att öka samnyttjandet krävs beläggningsstudier samt kartläggning av vilka olika användare som brukar en parkeringsanläggning. Görs dessa vid olika tidpunkter på dygnet kan man säkerligen upptäcka att en del parkeringsanläggningar gapar tomma vissa delar av dygnet. Först efter sådana studier vet man i kommunen om det finns möjlighet till samnyttjande. Västerås är ett föredömligt exempel på hur man använt sig av samnyttjande vid nybyggnation och på så sätt reducerat parkeringsplatsbehovet med 50 %.
- **Ersätta delar av gatumarksparkering med fler parkeringshus.** Gatumarksparkering för med sig en rad olika problem. Parkerade bilar kan vara en säkerhetsrisk för cyklister, vidare upptas stora gatuytor och stadsmiljön ger ett tråkigare intryck. Exempelvis kan man genom att reducera antalet gatumarksparkeringar öka standarden och säkerheten för fotgängare och cyklister. Genom att förlägga parkeringsplatserna till parkeringshus minskar man söktrafiken eftersom kunderna nu vet var man enkelt kan parkera.

Vår åsikt är att parkeringshus som ersätter gatumarksparkering i centrala delar av städer skall vara lättillgängliga, tydligt skyltade och strategiskt placerade. Vidare anser vi att det är mycket viktigt att parkeringshus smälter in i kringliggande bebyggelse. De skall upprättas i ett långsiktigt, hållbart syfte och därför är design och arkitektur men också trygghet betydelsefulla faktorer.

- **Parkeringsundersökningar bland allmänheten.** I Umeå visar man på ett bra exempel när man har tagit reda på vad kommunens befolkning har att säga i parkeringsfrågan. Detta har legat till grund för fastställandet av parkeringsstrategi. Vi anser att detta är viktigt att veta vad parkeringsplatsernas användare har för åsikter. Man kan på så sätt kartlägga vilka parkeringsanläggningar de föredrar och varför, vad de anser om tillgängligheten och vad de tycker om betalningsmöjligheterna etc. Dessa åsikter bör vara mycket värdefulla vid fastställandet av kommunens parkeringsstrategi.
- **Påverka företagen.** Genom att från kommunalt håll erbjuda konsultation till företagare när det gäller att ta fram resplaner tror vi att man indirekt kan påverka parkeringsplatsbehovet. Det är viktigt att kommunerna själva föregår med gott exempel genom att avstå från att ge sina egna anställda gratis parkering för att istället arbeta för att de väljer miljöanpassade transportsätt. Man bör också i kommunerna informera företagen om möjligheten av att använda sig av ett Cash Out-system.
- **Förändringar i lagstiftningen.** Detta är ingen kommunal utan en statlig åtgärd. Lagstiftningen bör styrka parkering som ett styrmedel. De finns behov att ändra lagar och skattepolitiken. Man bör förändra lagstiftningen så att vi i Sverige i framtiden kan använda oss av system som avgiftsbeläggning av parkeringsplatser, som exemplen från Nottingham.

15 Referenser

15.1. Skriftliga källor

Aas Harald, 1997, *Høy parkeringsavgift i sentrum stimulerar handelen*, Samferdsel nr 8 1997

Byplankontoret, 2000, *Parkeringsvedtekt for Trondheim*
Trondheim

Byutviklingsavdelingen Oslo, 2002, *Parkeringsnormer for næring og offentlig formål*
Bakrundokument, Plan- og bygningsetaten Oslo kommun

Göteborg Stadsbyggnadskontor 1996, *Parkeringsnormer för Göteborg 1996*, Göteborg stad

Göteborgs Trafiknämnd, 1993, *Mål och inriktning för parkeringspolitiken i Göteborg*
Göteborgs kommun

Helsingborgs kommun, 2005b, *Parkeringsnorm för Helsingborg*
Tillhandahållen av Eva Werner, Stadsbyggnadskontoret Helsingborg.
Ej publicerat material

Johansson Roger, 2005, *Idéskrift Kommunal Parkeringspolicy version A*
Sweco VBB Göteborg
Ej publicerat material

Kollektivtrafikkommittén, 2003, *Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2003:67,
Stockholm

Linköpings kommun, 1996, *Kommunens Parkeringsnormer*, Linköping

Miljøstyrelsen, 1994, *Parkering og afgiftspolitik – ett kommunalt virkemiddel, nr 5*
orientering fra Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen, Miljønyt nr. 34, 1999, *Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning –
generel del*

Rye Tom, 2005, *Using Planning to Manage Parking – UK experiences* SBE/Transport
Research Institute, Napier University, Edinburgh, Scotland, UK

SIKA – Statens institut för kommunikationsanalys, 2001, *RES 2001 Den nationella
resundersökningen*
Stockholm

Svenska kommunförbundet, 2004, *Parkering på gatumark 200*.
Stockholm

Tampere University of Technology, 2005, *Parkeringspolicy som styrmedel i
stadskärnan- en parkeringsundersökning i Tampere centrum*

UITP - International Union of Public Transport, 1999, **Parking Policy, UITP Documentation Centre**

Usterud Hanssen Jan & Stenstadvold Morten, 1997, **Parkeringspolitikk i fire eksempelbyer Birmingham, Canterbury, København og Västerås, Tøi, Oslo**

Usterud Hanssen, 2002, **Parkeringspolitikk og bærekraftig byutvikling** TØI rapport 615/2002

Usterud Hanssen Jan och Lerstang Tor, 2002, **Parkering som virkemedel for å begrense biltrafikken**, TØI rapport 584/2002, Oslo

Usterud Hanssen Jan, 2003, Mobility Management – **En effektiv strategi for å begrense bilbruken i byer?** TØI, Oslo

Umeå Kommun 1998, **Översiktsplan Centrala Staden**, Umeå

15.2. Internetkällor

Aas Harald, 2002. **Nottingham velger avgifter på privat parkering framfor vegprising**
<http://www.toi.no/Samferdsel/showarticle.asp?id=35146>
Nedladdat 050831

Camden City Council, 2005.
<http://www.camden.gov.uk>
Nedladdat 050901

DfT, 2002. **Making travel plans work: lessons from case studies**
http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_sustravel/documents/page/dft_sustravel_504107.pdf
Nedladdat 050927

Göteborgs Stad, 2005, **Parkering**
<http://www.trafikkontoret.goteborg.se/Default.aspx?&PageId=alias!VMParkeringrattochlatt&TextSize=1>
Nedladdat 051019

Göteborgs Stad Trafikkontoret, 2005, **Miljövänliga arbetsresor – ge företagen verktygen!**
http://www.nyalagar.nu/forumfiler/forslag_skattebefriade_bidrag_maj_05.pdf
Nedladdat 051130

Helsingborgs kommun, 2005
<http://www.helsingborg.se/templates/StandardPage.aspx?id=1148>
Nedladdat 051019

Jansson Jan Owen, 2001. **Bortom Dennispaketet** – Transportpolitik i fokus 2001, nr 2.
<http://www.vinnova.se/Main.aspx?ID=ad1a0765-818a-4ada-ac71-9cee5a4422d2&ReturnID=06d1c4be-38fa-42ff-98b7-6e6428840e16>
Nedladdat 050913

Kommunstyrelsen 2000, **Parkeringsprogram för Centrala Umeå**,
http://www.umea.se/download/18.bbd1b101a585d704800082889/Parkeringsprogram_2001.pdf
Nedladdat 051021

Linköpings kommun, 2005, **Parkering**

http://www.linkoping.se/InformationOm/turism_konferens/parkering_dukaten.htm

Nedladdat 051019

Lunds kommun, 2002, **Statistisk årsbok 2002**, s. 72.

http://www.lund.se/upload/Kommunkontoret/Staben/%C5rsbok/Stat_%E5rsbok_2002_kap0-6.pdf

Nedladdat 051219

Malmö Stad, 2005, **Att parkera**

<http://www.malmo.se/gatororgtrafik/nardukorbil/attparkera.4.33aee30d103b8f159168000104710.html>

Nedladdat 051019

Malmö Stadsbyggnadskontor, 2002, **Parkeringsnorm för bil och cykel i Malmö**

<http://www.malmo.se/download/18.33aee30d103b8f1591680009341/p-normsammanlag.pdf>

Nedladdat 0507010

Marcus Enoch, 2001, **Workplace parking charger Down Under**

<http://eeru.open.ac.uk/staff/marcus/Workplace%20parking.PDF>

Nedladdat 050911

Regionalplane- och trafiknämnden, 2003. **PM 15:2003 Minskad trängsel genom förändrad parkeringspolitik**

http://www.rtk.sll.se/publikationer/promemorior/2003/pm_15-2003.pdf

Nedladdat 050905

SCB – Statistiska centralbyrån, 2005. **Befolkningsstatistik**

<http://www.scb.se/statistik/BE/BE0101/2005M06/Be0101tab17kv205.xls>

Nedladdat 050921

Scheurer J. , 2001, **Car Free Housing in European Cities, a Survey on Sustainable Residential Development Projects**

<http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/carfree/carfree.html>

SIKA – Statens institut för kommunikationsanalys, 2002, **Persontransporternas utveckling till 2010**, SIKA Rapport 2002:1

http://www.sika-institute.se/databas/data/sr_2002_1.pdf

Nedladdat 051108

SIKA – Statens institut för kommunikationsanalys, 2005. **Fordon i län och kommun vid årskiftet 2004/2005**

http://www.sika-institute.se/databas/data/sm_0020501.xls

Nedladdat 050921

TDM – Transport Demand Management, 2005. **Online TDM Encyclopedia - Parking Management**

<http://www.vtppi.org/tdm/tdm28.htm>

Nedladdat 050901

Transportrådet, 2002, **Kommunal parkeringspolitik- Mål och virkemidler Rapport nr 02-02**

<http://www.trg.dk/transportraadet/pup/RA/RA-02-02.pdf>

TØI – Transportøkonomisk institutt, 2001, *A2 Lokalisering etter ABC-prinsippet*
<http://miljo.toi.no/index.html?25797>
Nedladdat 050908

Umeå Kommun, 2003 *Högt betyg för parkeringsreform*,
<http://www.umea.se/arkivpress/5.bbd1b101a585d704800045035.html>
Nedladdat 051021

Umeå Kommun, 2005
<http://www.umea.se>
Nedladdat 051102

Uppsala kommun, 2005, *Parkering*
http://www.uppsala.se/upsala/templates/StandardPage_3794.aspx
Nedladdat 051019

Wikipedia, 2005
<http://sv.wikipedia.org/wiki/%C3%85rhus>
Nedladdat 050914

15.3. Muntliga källor

Ahlman Lars. Gatukontoret, Tekniska Förvaltningen Malmö Stad
Intervju den 3 november 2005

Aouja Kurt. Gatukontoret, Tekniska Förvaltningen Uppsala
Intervju den 14 oktober 2005

Gustafsson Håkan. Umeå Parkerings AB, Umeå
Intervju den 25 oktober 2005

Krienitz Wolfgang. Stadsbyggnadskontoret Malmö Stad
Intervju den 10 november 2005

Johansson Catharina. Skatteverket, Solna
E-mail-kontakt den 11 november 2005

Magnusson Hans. Gatukontoret, Tekniska Förvaltningen Göteborg
Intervju den 25 oktober 2005

Nilsson Christer. Gatukontoret, Tekniska Förvaltningen Linköping
Intervju den 11 oktober 2005

Nilsson Stina. Gatukontoret, Tekniska förvaltningen Malmö Stad
E-mail-kontakt den 10 november 2005

Persson Göran. Trafiksektionen, Tekniska Förvaltningen Helsingborg
Intervju den 13 oktober 2005

BILAGOR

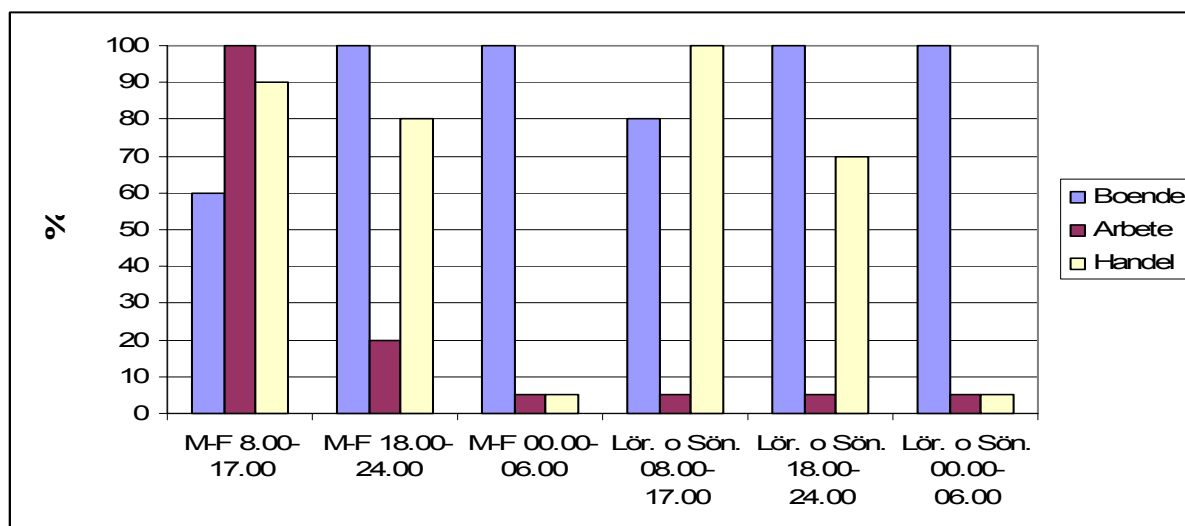
Bilaga 1: Räkneexempel - Antal parkeringsplatser vid samnyttjande

En restaurang och ett hus med lägenheter ska anläggas intill varandra centralt beläget. Dataföretaget och lägenheterna har en bruttoarea på 2000 m² respektive 3000 m². Man har nu bestämt sig för att dessa två verksamheter ska samnyttja parkeringsplatsen. Hur många parkeringsplatser behövs?

Enligt gällande parkeringsnorm i staden krävs följande:

Boende 24 bilplatser
Kontor 30 bilplatser

Bruttobehov 54 bilplatser



Enligt tabellen har verksamheterna följande faktiska behov vid olika tidpunkter på dygnet:

	M-F 8-17	M-F 18-24	M-F 24-6	Lör-Sön 8-17	Lör-Sön 18-24	Lör-Sön 24-6
Boende	60%*24= 14.4	100%*24= 24	100%*24=2 4	80%*24= 19.2	100%*24= 24	100%*24= 24
Kontor	100%*30= 30	20%*30= 6	5%*30= 1.5	5%*30= 1.5	5%*30= 1.5	5%*30= 1.5
Summa platser	45	30	26	21	26	26

Det maximalt antal nödvändiga platser är 45 stycken jämfört med bruttoantalet 54 stycken. Med hjälp av samnyttjande kan man alltså spara 17 % av bilplatsutrymmet.

Bilaga 2: Enkät

Frågor:	Instämmer ej										Intstämmer helt									
1. Parkering är en aktuell fråga som diskuteras mycket i kommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Parkeringssituationen i centralorten ses inte som något problem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Centralorten har problem med mycket biltrafik och trängsel vid rusningstid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 a) Kommunen har en antagen parkeringsstrategi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Kommunen arbetar målmedvetet efter denna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Parkeringsstrategier är ett användbart verktyg i planeringen för kommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Andel avgiftsbelagda kommunala parkeringar i centrum. Ringa in	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%									
7. Kommunen använder sig av parkeringsfond/parkeringsköp	Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Vet ej <input type="checkbox"/>	Vet ej vad detta är <input type="checkbox"/>																
8. De parkeringsnormer som idag finns för parkering anses i kommunen vara	För låga <input type="checkbox"/>					Lagom <input type="checkbox"/>					För höga <input type="checkbox"/>									
9. De styrande politikerna anser att																				
a) antalet parkeringsplatser bör	Minskas <input type="checkbox"/>					Bibehållas <input type="checkbox"/>					Ökas <input type="checkbox"/>									
b) parkeringsavgifterna bör	Sänkas <input type="checkbox"/>					Bibehållas <input type="checkbox"/>					Höjas <input type="checkbox"/>									
10. a) Antal parkeringsplatser på allmän gatumark i centralorten	___st					Vet ej <input type="checkbox"/>														
b) Antal allmänna parkeringsplatser i parkeringshus i centralorten	___st					Vet ej <input type="checkbox"/>														
c) Antal privata parkeringsplatser i parkeringshus i centralorten	___st					Vet ej <input type="checkbox"/>														
11. Den vanligst förekommande tidsrestriktionen i centrum är:						Vet ej <input type="checkbox"/>														
12. Kommunen tillämpa parkeringsnormer för antalet p-platser som skall uppfyllas vid om- och nybyggnation	Nej <input type="checkbox"/>					Ja <input type="checkbox"/>					norm: _____					Vet ej <input type="checkbox"/>				
Kommun: _____ Anonym i rapporten: Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>																			

Bilaga 3: Brev

Hej.

Vi studerar sista terminen vid Lunds Tekniska Högskola och arbetar nu på vår examensuppgift inom trafikplanering. Arbetet skrivs på Institutionen för Teknik och samhälle under Bengt Holmbergs handledning. Examensarbetet behandlar kommunala parkeringsstrategier och en central del av det bygger på intervjuer och enkäter riktade till tjänstemän ansvariga för parkering i svenska kommuner.

Det är därför vi nu tar kontakt med Er och be Er ta den stund som behövs för att fylla i den bifogade enkäten. Efteråt skickar Ni tillbaka den i det bifogade svarskuvertet. Ange om ni vill vara anonym, men skriv gärna kommunens namn. På så sätt kan vi enkelt hålla reda på vilka som svarat.

Syftet med enkäten är att göra en sammanställning av parkeringssituationen i några av de största svenska kommunerna. Resultaten kommer att användas till en jämförelse mellan svenska kommuner och för framställning av diagram och tabeller. Tanken är att det sammanställda materialet skall kunna vara tillgängligt för andra projekt.

Eventuella frågor kring enkäten besvaras av oss på via e-mail eller telefon.

Bästa hälsningar

Bengt Holmberg, professor [trafikplanering](#)

Emily Petersson
emily.petersson.448@student.lth.se
Tlf 046-2118930

Olle Evenäs
olle.evenas.475@student.lth.se
Tlf: 0739 -054823

Bilaga 4: Intervjufrågor

Mål

- Vilka mål har ni med parkeringsstrategin i kommunen och hur tänker ni uppnå dem?
- Kryssa för de mål som nämns och markera också dem som de säger först. Fråga sedan om övriga mål.

	MÅL FINNS	STRATEGI ATT UPPNÅ MÅL
Tillgänglighet till centrum		
Styrka centrumhandeln		
Förbättra stadsmiljön		
Begränsa parkeringsytorna i staden		
Minska bilanvändandet		
Styrka kollektivtrafiken		
Attrahera fler cyklister och fotgängare		
Öka trafiksäkerheten		
Uppnå en ekonomisk vinning		
Minska långtidsparkeringar vid arbetsplatser		
Miljöutsläpp/Buller		
Övriga mål		

Parkeringsavgifter:

- Hur upplever ni att det fungerar med parkeringsavgifter och vad vill ni uppnå med denna åtgärd?
- I Århus har man taxor som ökar för varje timme man står parkerad, detta ökar omsättningen och ger fler lediga p-platser. Vad anser ni om ett sådant system?

Tidsrestriktioner:

- Hur upplever ni att det fungerar med tidsrestriktioner och vad vill ni uppnå med denna åtgärd?

Parkeringsnormer:

- I vissa städer har man infört maximinormer för vissa verksamheter, vad anser ni om detta? Tror ni man kan applicera det här i er kommun?
- Vad anser ni om kravet om att ett visst antal parkeringsplatser ska byggas enligt miniminormen?

Gatuparkering och parkeringshus

- Vad anser ni om gatuparkering?
- Planerar ni så att fler ska parkera i parkeringshus?
- Har ni medvetet placerat parkeringshus i cityranden för att minska trafiken i de centrala delarna?

Parkeringsköp

I vissa städer använder man sig av parkeringsköp/parkeringsfonder, det innebär att byggherrarna vid nybyggnation köper sig fria från parkeringsansvaret och att detta överläts på kommunen. Vad anser ni om detta? Tror ni man kan applicera det här i er kommun?

- Gör ni något för att parkeringsplatser inte ska stå tomma utan istället kunna utnyttjas av flera olika användare under dagen, d.v.s. samutnyttjande av platserna?

Boendeparkering

- Gör ni något för att underlätta för de boende att finna en parkering?

Arbetsresor och parkering

- Att näringsidkare erbjuder sin anställda gratis parkering innebär att många idag tar bilen till arbetet. Har ni någon dialog med näringsidkarna för att påverka dessa att påverka deras parkeringssituation?

Lokalisering

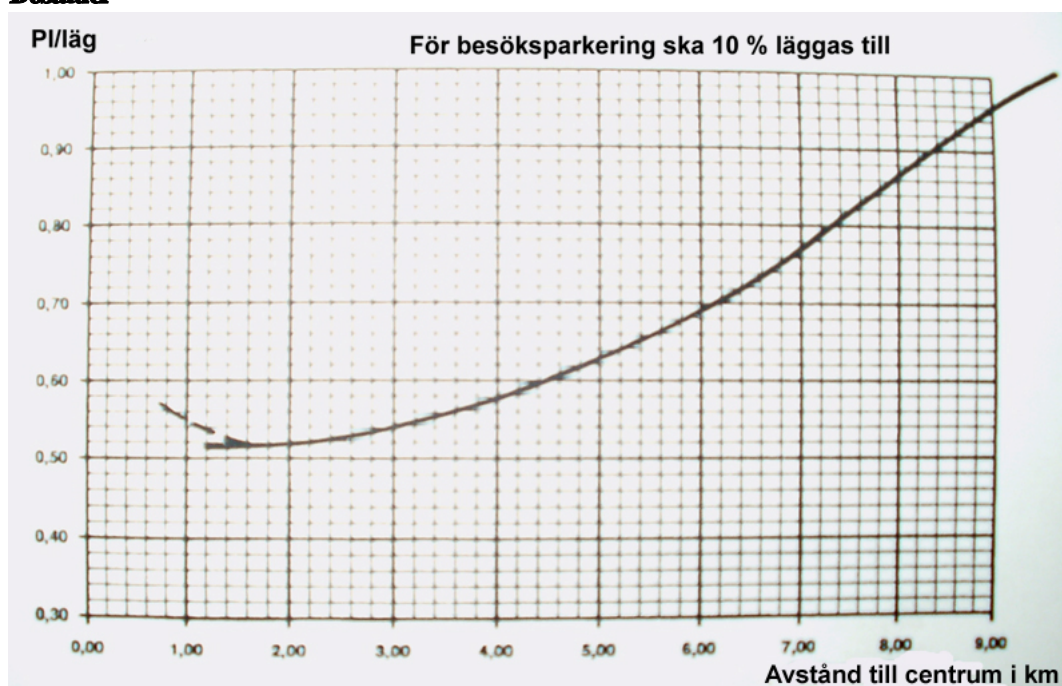
- Vid nyetablering för då kommunen en dialog med bostadsbolag och företag kring möjligheterna att minska parkeringsbehovet med hjälp av lokalisering och andra åtgärder som underlättar för de anställda att resa kollektivt eller med gång och cykel?

Avslutande frågor:

- Anser ni att de strategier ni idag arbetar efter är tillräckliga för att uppnå era mål?
- Har ni inspirerats eller fått idéer av andra städers erfarenheter från dessa områden när ni fastställt parkeringsstrategin?
- Hur ser kommunpolitikerna på parkeringsfrågan?

Bilaga 5: Göteborgs parkeringsnormer

Bostäder



STUDENTBOSTÄDER	PARKERINGSNORM
Boende	0.2 bpl/lgh
Besökande	0.05 bpl/lgh

Industrier

	PARKERINGSNORM
Centrala staden	
- bilplatser per sysselsatt	0.14-0.20
- bilplatser per 1000 m ² BTA	3-5
Mellanområdet	
- bilplatser per sysselsatt	0.4
- bilplatser per 1000 m ² BTA	8-12
Övriga områden	
- bilplatser per sysselsatt	0.5
- bilplatser per 1000 m ² BTA	12-15

Kontor

	PARKERINGSNORM
City	
bilplatser per sysselsatt	0.14
- d:o för besökande	0.03
bilplatser per 1000 m ² BTA	
- för sysselsatta	4
- för besökande	1
Övriga centrala staden	
bilplatser per sysselsatt	0.2
- d:o för besökande	0.04
bilplatser per 1000 m ² BTA	

-för sysselsatta	6
-för besökande	1
Mellanområdet	
bilplatser per sysselsatt	0.4
- d:o för besökande	0.1
bilplatser per 1000 m ² BTA	
-för sysselsatta	12
-för besökande	3
Övriga området	
bilplatser per sysselsatt	0.5
- d:o för besökande	0.13
bilplatser per 1000 m ² BTA	
-för sysselsatta	15
-för besökande	4

Butiker

	PARKERINGSNORM
City	
bilplatser per 1000 m ² BTA	
-för sysselsatta	2
-för besökande	20
Övriga centrala staden	
bilplatser per 1000 m ² BTA	
-för sysselsatta	3
-för besökande	24
Externcentra	
-för sysselsatta	6-7
-för sysselsatta	60-90

Gångavstånd

De längsta rekommenderade gångavstånden i olika fall.

	AVSTÅND I M
Boende	
-I centrala staden	300
-Övriga staden	300
Sysselsatta	
-I centrala staden	1000
-Övriga staden	500

Bilaga 6: Helsingborgs parkeringsnormer

FUNKTION	CENTRALA STADEN		ÖVRIGA STADEN	
	Boende/anställda	Besökare	Boende/anställda	Besökare
Bostäder (pl/läg)	0,4-1	0,1	0,6-1,3	0,15
Kontor (pl/1000 m ² BTA)	12	2,5	19	3,5
Industrier (pl/1000 m ² BTA)	6	0	15	0
Butiker (pl/1000 m ² BTA)	3,5	30	6	24

Helsingborgs kommun (2005b)

Bilaga 7: Linköpings parkeringsnormer

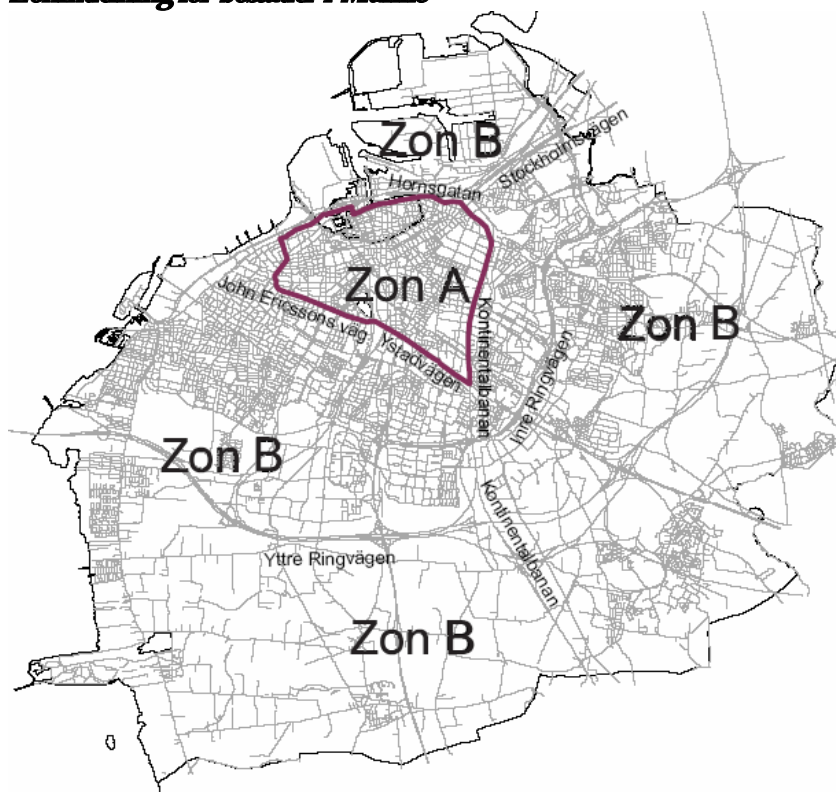
TYP AV BEBYGGELSE	PARKERINGSNORM
Normallägenhet	
-Innerstaden	8 bilplatser per 1000 kvm BRA (Bruksarea)
-Ytterstaden	10 bilplatser per 100 kvm BRA
Enpersonsboende	
-Innerstaden	4 bilplatser per 1000 kvm BRA
-Ytterstaden	6 bilplatser per 1000 kvm BRA
Vårdbostäder	0,2 bilplatser per lägenhet
Studenbostäder	
-Innerstaden/Ytterstaden	0,4 bilplatser per lägenhet
Kontor/Butiker	
-Innerstaden/Ytterstaden	15 bilplatser per 1000 kvm BRA

Parkeringsnormer i Linköping. Källa: Linköpings kommun, 1996

Bilaga 8: Malmös parkeringsnormer

KATEGORI	MAX GÅNGAVSTÅND
Boende	300 m
Besökande	
-bostäder	200 m
-butiker	300 m
-angöring	75 m
Arbetstagare	800

Zonindelning för bostäder i Malmö



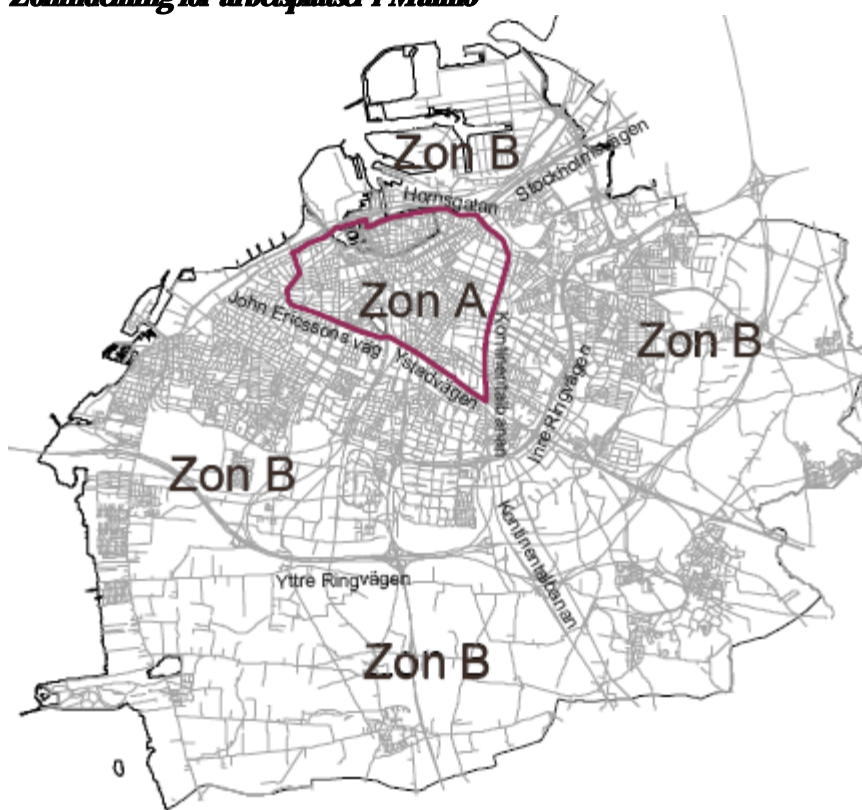
Lägenheter

ZON	BILPLATSBEHOV PER LÄGENHET
A	0,8*
B	1,1*

Studentbostäder

BOSTADSTYP	BILPLATSBEHOV
Korridorrum	0,2 bpl/rum
Pentryrum	6 pbl/1000 m ² BTA

Zonindelning för arbetsplatser i Malmö



ZON	NORM (bpl/anställd)	KONTOR (bpl/1000m ²)	HANDEL (bpl/1000 m ²)	INDUSTRI (bpl/1000 m ²)
1	0,2	8	3	3
2	0,2	12	4,5	4,5
3	0,4	16	6	6
Arbetstäthet (anställda/ 1000 m ²)		30-50	10-20	10-20
Behovet är beräknat med (anst/1000 m ²)		40	15	15

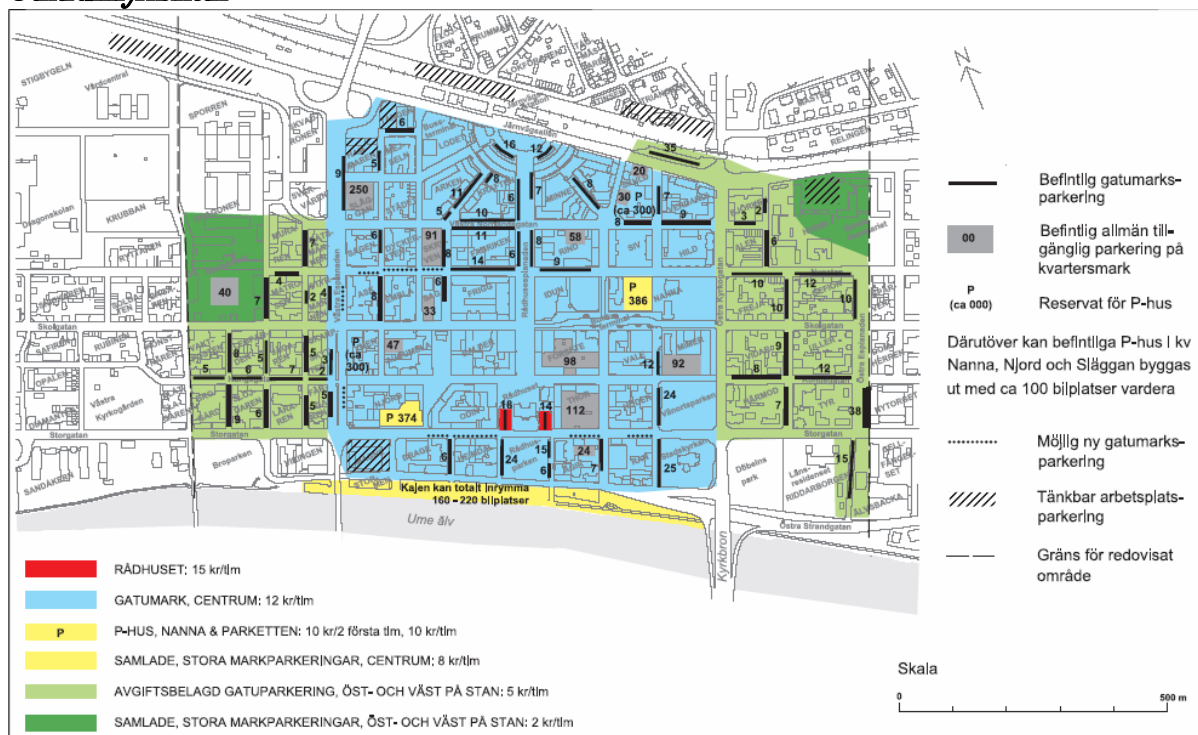
LOKALKATEGORI	BILPLATSBEHOV (bpl/1000 m ² BTA)
BUTIKER	
Zon 1	20
Zon 2 och 3	15
större anläggningar (bilorienterade)	20-70*
RESTAURANGER	
Lunchbarer o dyl	
Zon 1	20
Zon 2	50
Övriga restauranger	
Zon 1	45
Zon 2 och 3	60
KONTOR	
Zon 1	1,5
Zon 2 och 3	2
friliggande (bilorienterade)	4
HOTELL	

Zon 1	10
Zon 2 och 3 friliggande (bilorienterade)	15

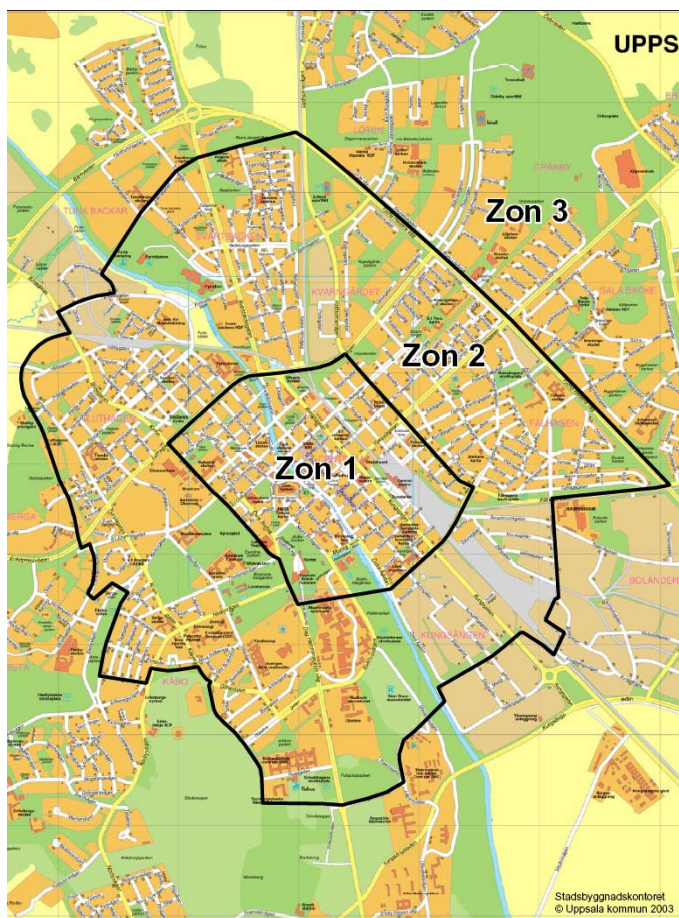
Bilaga 9: Umeås parkeringsnormer

	CENTRUM (ZON ETT)	ÖST/VÄST (ZON TVÅ)
Bostäder	7 platser per 1000 m ² BTA	9 platser per 1000 m ² BTA
Kontor	7 platser per 1000 m ² BTA	12 platser per 1000 m ² BTA
Handel	35 platser per 1000 m ² BTA	25 platser per 1000 m ² BTA

Centrumfyrkanten



Bilaga 10: Uppsalas parkeringsnormer
Zonindelning



LOKALTYP	ZON 1		ZON 2		ZON 3	
	PI/1000 m ² BOA/BRA alt P/lgh		PI/1000 m ² BOA/BRA alt P/lgh		PI/1000 m ² BOA/BRA alt P/lgh	
Bostäder						
Normlgh	7	0,7	9	0,8	11	1,1
Stud/servicelgh	4	0,3	6	0,4	8	0,5
			10	1,2	13	1,5
Verksamheter	7		8		11	
Kontor	10		12		18	
Varuhus	16		41		47	
Butiker	17		29		32	
Hotell	7		15		23	
Restauranger	39		65		78	
Föreningslokaler	15		25		30	
Bio, teater	35		60		71	
Skolor	11		14		20	

Parkeringsnormer i Uppsala uppdelade på zoner och verksamhet (Uppsala kommun, 2005)