



LUNDS UNIVERSITET  
Ekonomihögskolan

# Är avgiftsfri parkering samhällsekonomiskt motiverad?

---

Jan O Carlsson

Kandidatuppsats  
Januari 2011  
Nationalekonomiska Institutionen  
Handledare: Andreas Bergh

## Sammanfattning

Det vanligaste transportsättet idag är bilen och fordonet är uppställt i långt större utsträckning än det är i färd. Detta skapar behov av stora ytor för parkering som idag ofta är avgiftsfria. Uppsatsen behandlar hur detta behov uppstod och hur samhället hanterar de olika parkeringssituationer som uppstår, med koncentration på Lunds kommun. Den väsentliga frågeställningen är vem som betalar parkeringen och vilken betalningsvilja den parkerande uppger respektive visar. Intervjuer med parkerande på två olika parkeringar i Lunds stad redovisas med resultatet att betalningsviljan är högst individuell och att den är beroende av ett antal faktorer. Den betalningsvilja som man uppger är betydligt lägre än den man i praktiken visar.

Den avgiftsfria gatuparkeringen grundar sig på att den sker på offentlig mark som skall vara tillgänglig för alla, och samhället kan därför inte enligt lagen ta ut ett pris som är marknadsanpassat. Detta bör ändras så att parkering på gatumark betraktas som en tjänst som skall betalas med marknadspris för att gatumarken skall optimeras bättre mellan parkering och andra stadsbyggnadskvaliteter.

## Innehåll

Sammanfattning .....	1
1. Inledning .....	4
2. Frågeställning .....	4
3. Syfte .....	4
4. Avgränsning .....	5
5. Hur uppstod parkeringsbehov .....	5
6. Hur löser samhället detta parkeringsbehov .....	7
6.1 Den avgiftsfria gatuparkeringen .....	7
6.2 Markplacerad parkering .....	8
6.3 Policy för parkering .....	9
7. Hur ser det ut i Lunds kommun .....	11
7.1 Intervju gatuchof Håkan Lockby 2010-11-01 .....	11
7.2 Intervju Tf VD Bengt Schultz 2010-11-24 .....	12
7.3 Lunds behov utifrån parkeringspolicyn .....	13
7.3.1 Angöring .....	13
7.3.2 Ärende .....	13
7.3.3 Boende .....	15
7.3.4 Verksamhet .....	16
8. Vilka samhällskostnader är gatuparkeringen förknippad med .....	17
8.1 Infrastruktur .....	17
8.2 Alternativkostnad .....	17
8.3 Rätt pris för gatuparkering .....	18
9. Vilken betalningsvilja finns det för parkering .....	19
9.1 I Lunds Centrum .....	20
9.2 På Ekonomihögskolans parkering .....	23
9.3 På köpcentrum Nova .....	25
9.4 På Malmö Airport Parkering (Sturup) .....	26
9.5 Kommentar .....	28
10. Vad är samhällsekonomiskt lönsamt .....	29
10.1 Markanvändningen .....	29

10.2 Oljan tar slut .....	30
10.3 Miljöpåverkan.....	30
10.4 Samhällsnytta .....	31
11. Slutsatser .....	31
12. Litteratur inom området .....	33
Referensförteckning .....	36
Bilaga 1. Parkeringsnorm för bil .....	37

## Figurer

Figur 1. Källa: Shoup sid 6. Antalet motorfordon på jorden. ....	6
Figur 2. Parkeringshuset Färgaren.....	14
Figur 3. Parkeringshuset Dammgården.....	14
Figur 4. Källa: Shoup, 2004, sid 298, figure 12-1, "The Market Price of Curb Parking". ....	19
Figur 5. Punktdiagram för Frekvensen på Mårtensstorget.....	22
Figur 6. Punktdiagram för Avståndet till Mårtensstorget.....	22
Figur 7. Punktdiagram för Väntetiden på Mårtensstorget.....	22
Figur 8. Punktdiagram för Avståndet till Ekonomihögskolan.....	24
Figur 9. Punktdiagram för Frekvensen på Ekonomihögskolan.....	25
Figur 10. Punktdiagram för Sparad tid till Ekonomihögskolan.....	25
Figur 11. Malmö Airport Parkering.....	26

## Tabeller

Tabell 1. Parkering på Mårtensstorget .....	21
Tabell 2. Parkering på Ekonomihögskolan .....	24

## 1. Inledning

I det samhälle som vi har vant oss att leva i är transporter ett nödvändigt inslag och det går väl knappast någon dag utan att vi är beroende av transport, vare sig det är oss själva eller varor som vi behöver. Bilen har blivit det vanligaste transportmedlet och har också blivit ”var mans egendom”. Konsekvensen är att det finns allt fler bilar som kräver mer plats i form av vägar och parkeringsplatser.

I den här studien skall jag ägna mig åt parkeringsbehovet, hur detta behov har uppstått och hur samhället har löst parkering i olika behovssituationer.

## 2. Frågeställning

Det är självklart för alla som skaffar bil att man måste ställa den någonstans när den inte används, och att denna uppställning har en kostnad. Antingen betalar man en avgift för att parkera bilen, hyra i ett garage eller har en uppställningsplats på egen mark. Varför är det då inte självklart att man skall betala för att parkera dit man kör?

Varje parkeringsplats där bilen ställs upp har en kostnad som någon får betala. En bil står i genomsnitt parkerad 95 % av dygnet och det ofta på mer än en plats (Shoup, 2004, sid 6). Om inte den som utnyttjar parkeringen betalar för den så belastar kostnaden någon annan och det uppstår en externalitet i markanvändningen. I den meningen finns det ingen kostnadsfri parkering. Frågan är bara vem som skall betala för den.

## 3. Syfte

Det jag vill studera är hur samhället har löst kostnadsfrågan för de olika parkeringssituationer som uppstår. Jag vill se om det går att komma fram till en modell för hur man skall styra utnyttjandet av mark för parkering med prissättning och vem som skall stå för kostnaden. Jag tänker mig att utgå ifrån olika parkeringssituationer och ta reda på dels vad det är som styr behovet av parkering och vilken priselasticitet detta behov har. Jag är också intresserad av att få veta vilken betalningsvilja de som utnyttjar parkeringen har.

## 4. Avgränsning

Studien blir i första hand en litteraturstudie kompletterad med att närmare studera parkering i Lunds stad. Jag har gjort intervjuer med företrädare för Lunds kommun och genomfört en empirisk undersökning på två parkeringar i staden.

## 5. Hur uppstod parkeringsbehov

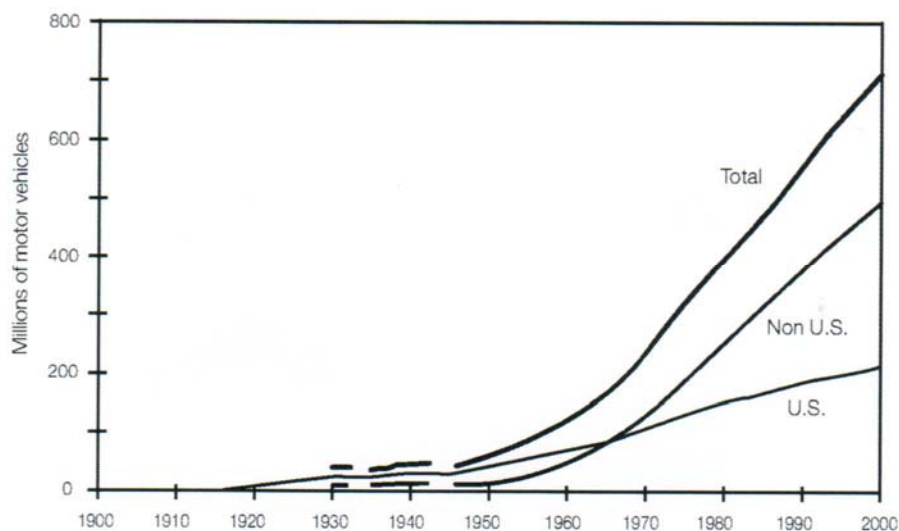
I alla tider har människor transporterat sig mellan olika platser, i början naturligt nog för egen maskin, men snart med hjälp av djur. Så fort människor bosatte sig tillsammans i någon form av samhälle så var det vanligaste sättet att dessa transporter skedde med häst och vagn. Vid framkomsten ställde man sitt fordon i närheten av dit man skulle. Detta var inget problem så länge besöket var mellan ett fåtal individer. När det blev flera så kan man förmoda att det började uppstå en viss konkurrens om platsen. Kyrkobesöket torde väl vara en av de angelägenheter som det först uppstod ett samordningsproblem med eftersom det då kom flera fordon på en gång. Vid byggandet av kyrkan tog man hänsyn till detta genom att bygga på en plats där arrangemang för uppställning av fordon kunde anordnas. Det byggdes i vissa fall särskilda kyrkstallar för hästarna, vissa finns bevarade än idag som exempelvis Vissefjärda Kyrkstallar som idag fungerar som hembygdsmuseum<sup>1</sup>. Kyrkstallarna blev det första parkeringshuset, låt vara att det var endast för ”motorn”.

Besöken mellan individer och samlingspunkten kyrkan kan man anta grundlade ett beteende för fordon som människan tog med sig in i stadsmiljön. Häst och vagn som transportfordon blev vanligare från 1700-talet och under 1800-talet blev det vanligt att en familj förfogade över ett sådant fordon. I takt med urbaniseringen påverkade detta stadens miljö, den stora ”hästgödselkrisen” 1894 i London är ett exempel (Davies, 2004). Detta löstes under 1900-talet med motorfordon som då betraktades som en välsignelse men naturligtvis skapade nya problem. Beteendet med hästfordon som ställdes på gatan levde kvar in i bilismens tidevarv och nu blev mängden fordon så stor att det uppstod ett parkeringsbeteende som lever kvar än idag. När vi besöker någon så tar vi bilen och när vi kommer fram så förväntar vi att det skall finnas en plats för att ställa den. Det spelar ingen roll hur tätbebyggt det är, vi skall stå på gatan utanför, eller på en anordnad plats. Det värsta som kan hända är att vi får betala för den men vi gör vad vi kan för att hitta en gratis parkering.

---

<sup>1</sup> <http://www.vissefjardahembygdsforening.nu/>

När det gäller kyrkobesök så är det väl inte något större problem idag utan det har i stället blivit arenor för sport och kulturella evenemang samt köpcentrum som har blivit de stora samlingspunkterna. Stora parkeringsytor finns tillgängliga som vi kör runt och letar en fri plats på, helst nära ingången så vi slipper gå så långt. En intressant företeelse är att man i de flesta städer med äldre bebyggelse förväntar sig att man skall kunna stå på gatan gratis även som boendeparkering. Bakgrunden till detta är att när städer byggdes förr i tiden så fanns inte behovet att ställa fordon och när bilen senare blev vanlig fanns det inte plats för att anordna parkering på tomtmarken där bostaden låg. Således blev det legitimt att parkera utanför huset vilket har lett till att i de flesta städer har bilar tagit upp stora ytor på gatorna och med ett sökbeteende som ibland tar sig extrema uttryck<sup>2</sup>. Inne i en äldre stadskärna förväntar man sig att få parkera vid bostaden precis som den som har en villa i utkanten, och ofta att detta skall var avgiftsfritt, man tycker att det ingår i hyran.



Figur 1. Källa: Shoup sid 6. Antalet motorfordon på jorden.

Transportbehovet har alltså tillsammans med den individuella frihet som bilen gett också inneburit att det utvecklats ett parkeringsbehov som idag är så självklart att samhällets olika funktioner utgår ifrån det i samhällsplaneringen. Antalet bilar i världen har växt snabbt sedan 1960 (se figur 1) så problemet med parkering ökar i alla länder.

<sup>2</sup> Donald Shoup har en helt underbar beskrivning på sid 277 om Harry Ball som sitter bredvid bilen för att vänta på en bättre plats och nästan får en hjärtattack när han bestämt sig för att flytta bilen och den nya platsen blivit upptagen innan han hunnit dit.

## 6. Hur löser samhället detta parkeringsbehov

På mindre orter utgör inte parkering något större bekymmer men när byggnationen tätar blir det konkurrens mellan trafiksystemet och stadens övriga stadsbyggnadskvaliteter. Vid besök i tätorten så parkerar man direkt på gatan om man inte har en tydlig markerad plats för där detta skall ske. Denna gatuparkering är så accepterad att den finns överallt. Det fungerar så länge det inte är alltför många som konkurrerar om platsen. USA som var först att ta till sig bilen i stor skala fick naturligt detta problem med konkurrens först. Parkeringsautomaten uppfanns år 1935 och nu var det förenat med en kostnad att utnyttja gatan och parkeringen var dessutom tidsbegränsad, vilket naturligtvis gav upphov till mycket protester och missnöje i början. Parkeringsautomaten är idag ett vanligt inslag i stadsmiljön och det är intressant att detta fenomen i första hand är tänkt som ett medel att lösa själva konkurrensen, inte kostnaden för parkeringen som sådan. Stadsplaneringen utgår alltså ifrån grundtanken att gatuparkeringen i princip skall vara fri men att man också skall ge fler möjligheten att utnyttja denna frihet genom olika regleringar av tid och kostnad. I övrigt så utgår stadsplanering från att de olika verksamheterna löser sina parkeringsbehov inom respektive fastighet.

### 6.1 Den avgiftsfria gatuparkeringen

Att kunna parkera gratis på gatumark utgör ett klassiskt "commons" problem (Shoup, 2004, sid 7). Donald Shoup gör en liknelse med det klassiska problem som uppstår när alla skall utnyttja en allmänning för sin boskap. Den avgiftsfria gatuparkeringen blir som en "asfaltens allmänning" där bilarna likt boskap kör runt och letar efter en ledig plats, ju fler bilar som tävlar om platserna desto mer letande blir det. Resultatet blir att förarna förlorar tid, förbrukar drivmedel, släpper ut mer avgaser och utgör hinder för andra i sitt sökande efter plats. Gatan är något som ingen äger och alla kan utnyttja, och precis som det klassiska problemet med allmänningen så är det inte självreglerande.

Många betraktar också avgiftsfri gatuparkering som en allmän rättighet därför att de betraktar den som en offentlig vara vilket är precis vad den inte är (Shoup, 2004, sid 296). Definitionen för en publik vara är att den saknar rivalitet i utnyttjandet och att det är svårt att exkludera någon från att utnyttja den. Den sistnämnda är avgörande för om det skall gå att ta betalt för varan av den som utnyttjar den. Parkering uppfyller inte något av dessa kriterier, så fort en person parkerat så kan ingen annan göra det på samma plats. Det går utmärkt att ta betalt av bara den som utnyttjat parkeringsplatsen och den som betalt kan också effektivt exkludera



någon annan från att utnyttja den. Parkering är alltså mycket mer en privat vara även om den skulle vara offentligt tillhandahållen. Vi ifrågasätter inte det när vi parkerar på tomtmark eller i parkeringshus, då förstår vi att parkeringen har en kostnad och att den som skall utnyttja den också skall betala för tjänsten. När det gäller gatuparkering så uppfattar vi det som en allmänning och att parkera bilen gratis är lika självklart som att vi skall få gå eller cykla på trottoaren<sup>3</sup>.

Problemet med gatuparkering är att det utgör en fri nyttighet och behandlas som en ”asfalt allmänning” även i stadsplaneringen och att städer vill lösa det genom att kräva att byggnationen skapar tillräcklig ”on-site parking” (Shoup, 2004, sid 8). Som beskrivits ovan gäller det dock inte äldre stadskärnor där man inser att det inte finns markyta för att bygga parkering och därför accepterar gatuparkering. Det blir därför inte logiskt när de som bor på de mest trånga ytorna skall få parkera gratis medan de som bor i mer glesa områden längre från stadskärnan skall betala för den.

## 6.2 Markplacerad parkering

Vi kan konstatera att det inte är hållbart att samhället skall lösa all parkering på gatumark. Således innebar det att man började ställa krav på arrangerad parkering på tomtmark för att få bort bilar från gatan och idag är det inte möjligt att få bygglov om man inte samtidigt visar hur man skall lösa det tillkommande parkeringsbehovet av bilar. Markanvändning skall betalas och parkering skall kosta precis som allt annat utnyttjande av mark. Problemet är att om det kostar att parkera på tomtmark så kommer folk att leta gratis parkering på gatan i stället.

Varför behandlar stadsplanerare gatuparkering som en fri rättighet? Det beror på att vi har olika lagstiftning. När det gäller tomtmark så är den förknippad med ett ägande även om det är i offentlig regi. Rättsprincipen som gäller här är den civilrättsliga lagstiftningen som utgår ifrån att det är mellan berörda parter som överenskommelser skall ske. Således blir det marknadsprincipen som styr, den som tillhandahåller en tjänst förväntar sig att få betalt för den och den som utnyttjar tjänsten är medveten om att man får betala för den. När det gäller gatumark så tillhör den det allmänna rummet och här gäller den offentliga rättsprincipen. Det som är allmänt får vi alla utnyttja och det skall i princip vara avgiftsfritt. Stadsplanerare försöker därför minska antalet parkerade bilar på gatumark genom att kräva parkeringsplatser

---

<sup>3</sup> I vissa länder som exempelvis Italien är det till och med självklart att man skall kunna parkera på trottoaren!

i byggnormerna. Ett exempel på byggnorm är den för Lunds Kommun i bilaga 1. Som exempel kan vi se att normen föreskriver 5,3 platser per 1000 kvm i flerfamiljhus i stadskärnan medan det är mer än det dubbla i byarna. Av detta kan vi dra slutsatsen att planeringen i Lund utgår ifrån att människor som bor i stadskärnan avstår från att äga bil dubbelt så ofta som de som bor i byarna.

Minimum parkering borde planeras efter behov och efterfrågan som en ekonom skulle göra, priset skall spela en roll, men idag är det inte det som styr (Shoup, 2004, sid 24). I stället är det möjligheten att stå gratis på gatan som styr. Konsekvensen blir att stadsplaneringen utgår ifrån att när en byggnad skall uppföras så måste den också inom sin mark klara av att hantera all trafik som den förorsakar. Följden av det blir att man planerar för att klara toppbehovet, och denna planering för parkering sker utan att hänsyn tas till priset. Shoup jämför detta med att det är som att kräva att restauranger skall ha tillräckligt med platser för att servera det maximala antalet gäster som kommer om maten serveras gratis. Även om den jämförelsen haltar något så har den sina poänger.

En annan sak som Shoup tar upp är att denna planering sker utan någon vederhäftig teori. Stadsplaneringen i Los Angeles tog så tidigt som 1944 upp att städer skulle kräva att varje byggnad skulle tillhandhålla åtminstone lika stor yta för parkeringsplatser som golvytan för affärer eller kontor. En undersökning 1946 av 76 städer visade att bara 17 % av dessa hade parkeringsnormer, fem år senare hade det ökat till 71 % (Shoup, 2004, sid 72). Vid frågan hur dessa hade satts upp så blev svaret att man hade studerat hur andra städer hade gjort. Strategin var helt enkelt att kopiera andra och parkeringsnormen uppfyller då att tillfredställa behovet av avgiftsfri parkering eftersom det var så det började. Det är väl inte otänkbart att normerna i Sverige har tillkommit på ett liknande sätt.

### **6.3 Policy för parkering**

Det åligger kommunen att ordna trafiken så att de olika intressena kan sammanjämkas. De flesta kommuner har därför en parkeringspolicy för att styra planeringen för de olika behoven. SKL har tagit fram en idéskrift ”Policy för parkering” som stöd för hur kommunen kan ta fram en sådan policy (Johansson, 2007). I denna anger man i förordet att ”parkering bidrar till att öka stadens tillgänglighet” och att ”tillgänglighet med bil och anordning av parkering konkurrerar med övriga stadsbyggnadskvaliteter”. Hur goda möjligheterna är att parkera påverkar i första hand tillgängligheten, men det är också viktigt att ta hänsyn till hur de fyra andra, stadens karaktär, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan påverkas. Trafikstrategin

skall styra så att trafiksystemet inte ger oönskade effekter och parkeringspolicyn skall bidra till avvägningen mellan tillgänglighet och påverkan.

Ledorden för en parkeringspolicy är balansering, prioritering och effekt. Det skall råda balans mellan tillgång och efterfrågan vilket innebär att parkeringskunder, affärsidkare och fastighetsägare alla skall känna att deras behov blir tillgodosedda i möjligaste mån. Skriften anger fyra olika behov eller ”kunder” om man så vill: 1) angöring 2) ärende 3) boende och 4) verksamhet (Johansson, 2007, sid 25). Man anger också tillstånd som en kategori men den avser mer att ge rörelsehindrade och vissa yrkesgrupper specialtillstånd vilket jag inte kommer att ägna mig åt i denna studie. Dessa fyra kan definieras enligt följande:

Angöring omfattar korttidsbehovet att hämta och lämna människor och varor där gångavståndet är avgörande, och därför behövs angöringssträckor i princip vid alla fastigheter.

Ärende är nästa kategori som har en tidsutsträckning innebärande att bilen måste lämnas under en kortare tid. Stadens ekonomiska och sociala utveckling gynnas av ärenden, dock skall uppställningstiden vara måttlig inom rimligt avstånd.

Boende i staden vill ha sin bil parkerad på ett rimligt avstånd. I görligaste mån bör det lösas inom den egna fastigheten, annars uppstår konkurrens på allmänna ytor. Likaså bör de boende kunna ställa sitt fordon utan tidsgräns, i annat fall tar boende bilen till arbetet enbart av det skälet. Boendeparkering bör inte heller konkurrera ut ärendeparkering.

Verksamhet utgörs av de arbetsplatser som finns inom staden. Där bilen utgör transportmedlet bör det anordnas särskilda platser för att yrkesverksamma inte skall konkurrera ut de som ur samhällssynpunkt har önskvärda ärenden till staden.

## 7. Hur ser det ut i Lunds kommun

Lunds kommun har lagt ansvaret för parkering på tekniska förvaltningen som därmed svarar inför tekniska nämnden. Dessutom har Lunds Kommun ett kommunalt parkeringsbolag. Om man går in på Lunds Kommuns hemsida och letar sig fram till parkering under gator och torg så får man veta att de flesta kommunala parkeringar sköts av Lunds Kommuns Parkerings AB medan parkeringen på Mårtenstorget sköts av tekniska förvaltningen. För att närmare ta reda på hur detta fungerar i praktiken så intervjuade jag gatuchefen på tekniska förvaltningen och parkeringsbolagets tekniske chef.

### 7.1 Referat av intervju med gatuchef Håkan Lockby 2010-11-01

Gatuchefen Håkan Lockby berättade att Lunds Kommun har en parkeringspolicy, att den är daterad till 1993-09-15 och antagen av dåvarande gatu- och trafikkontoret. Policyn säger att i stadskärnan skall parkering i anläggningar prioriteras före parkering på gatumark. Tillåten parkeringstid bör vara kortare och avgifterna högre ju centralare läge parkeringen har och detsamma gentemot närliggande parkeringsanläggningar.

Vad gäller parkeringstaxor så beslutar fullmäktige om de högsta taxor som får tas ut och inom ramen för dessa beslutar tekniska nämnden om taxan. Gällande ramar för parkeringstaxor beslutades av fullmäktige 1992-11-25! Det enda som har justerats sedan den tiden är högsta taxan för felparkering som har justerats upp från 600 kr till 700 kr år 2004.

Nu är det så att när det gäller avgifter så styrs kommunen av en lag, ”Lag 1957:259, om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats”. Lagen säger att kommunen får lov att ta ut avgift i den utsträckning som behövs för att ordna trafiken. Det är alltså inte tillåtet att ta ut en avgift med hänvisning till att marknadspriset är högre, exempelvis på privata parkeringsplatser i närheten. Eftersom kommunen genom fullmäktige begränsat maxbeloppet blir resultatet att bilisterna i första hand försöker parkera på gatumark eftersom det är billigare. Dessutom är det ofta också mer bekvämt och tillgängligt än t.ex. parkeringshus. I detta avseende ansåg Håkan att det inte var tillräckligt bra samordning mot parkeringsbolaget som sätter sina priser utifrån den civilrättsliga principen och inte den offentlighetsrättsliga.

En fråga som jag ville ha svar på är hur man avgör om det skall vara fri parkering i 10 min eller längre med avgift. Svaret blev att det avgörs dels av hur stor omsättning man vill ha på

bilarna och dels av svårigheten med övervakningen. Om det skall vara en snabb omsättning så sätter man 10 min utan avgift. Det är den gräns man bedömer att en trafikvakt kan övervaka utan hjälpmedel. Om man bedömer att man kan tillåta 30 min så är det en för lång tid att hinna övervaka och då reglerar man med avgift i stället. När det gäller övervakningen så sköts den av 11 anställda vakter som samtliga har fått en relevant utbildning i trafikfrågor.

## **7.2 Referat av intervju med Tf VD Bengt Schultz 2010-11-24**

Lunds Kommuns Parkerings AB sköter parkering på av kommunen ägd tomtmark. Totalt omfattar detta ca 4000 parkeringsplatser på 28 olika platser och 8 parkeringshus. För närvarande förvaltar man platser i Lund centralt men det kan även bli aktuellt i byarna på sikt. Bolaget styrs av en företagspolicy som säger att syftet med bolaget inte är att skapa vinst åt kommunen utan bolaget skall samordna kommunens civilrättsliga parkering. Bolaget skall medverka till lösningar för allmän parkering samt boende- och verksamhetsparkering genom att anordna och driva parkeringsanläggningar som kommunen äger eller förfogar över.

När det gäller avgifterna så behöver inte en parkering vara lönsam men bolaget skall bära kostnaderna för sina anläggningar. Marken ägs därför inte av bolaget utan arrenderas av kommunen för att inte markpriset skall styra. Avgiften är i stadskärnan 15 kr/tim och man kan i princip stå så länge man vill om man betalar avgiften. Bolaget arbetar nu för att få en differentierad taxa med lägre avgifter längre från stadskärnan.

När det gäller verksamhetsparkering så har bolaget i uppgift att ordna parkering till vissa av kommunens anställda där det bedöms att kollektivtrafiken inte är tillämplig. En viss boendeparkering sköter man också genom att hyra ut platser till boende i fastigheter där det inte går att ordna parkering inom fastigheten. När det gäller verksamhetsparkeringen har riksdagen bestämt att denna parkering skall beskattas som förmån såvida man inte betalar för den. Detta har fått till följd att bolaget måste ta ut ett pris av de anställda som utnyttjar parkering, något som starkt ogillas av de som berörs.

På frågan om bolaget är ansvarig för att underlätta trafiken så är svaret att man delvis är det och att man regelbundet diskuterar med tekniska förvaltningen. I kommunen finns ett P-ledningssystem vars syfte är att leda bilisterna till den parkering som har fria platser. Bolaget äger systemet men det sköts av tekniska förvaltningen. Bolaget har egna vakter men dessa är inte lika bra utbildade som kommunens vakter i trafikfrågor utan ansvarar bara för att se till att de som parkerar har betalt.

## 7.3 Lunds behov utifrån parkeringspolicyn

Hur väl anpassad är då Lunds kommun till den policy som berördes i kapitel 6? Jag skall nedan redogöra för de olika användargrupperna.

### 7.3.1 Angöring

Lunds kommun har i sin policy slagit fast att gatuparkering i första hand bör tillhandahållas för korttidsparkering/angöring. För att reglera detta har kommunen infört skyltar med stoppförbud på alla platser där det är direkt olämpligt att stanna, och har anordnat speciella ytor som man kan angöra på. Västra stationstorget är anordnat för att kunna hantera resor med tåg. Precis utanför stationen finns en på- och avstigningszon med 3 platser, en parkering med 2 platser för handikappade med tidbegränsning 3 tim, samt en lastzon med 2 platser. Både lastzonen och på- och avstigningszonen är skyltade med stoppförbud, vilket innebär att man bara kan stå här så länge aktiviteten pågår. Kan man anse att det är samhällsekonomiskt motiverat att kommunen tillhandhåller detta? Det är ett allmänt önskemål i samhället att fler utnyttjar kollektivtrafiken. Att kommunen då underlättar för att öka tillgängligheten till att hämta och lämna vid stationen måste då ses som samhällsekonomiskt motiverat.

Hur skall man då se på andra ställen i staden där det är möjligt att angöra på gatuplanet? Här kan vi prata om att göra staden attraktiv och då är det på motsvarande sätt motiverat med att möjligheten finns att med korta stopp lämna respektive hämta personer och varor. Vad händer om man måste stå en längre stund? Då kommer vi in på nästa behov, nämligen ärende.

### 7.3.2 Ärende

Det är otvivelaktigt så att alla som kör in i staden i första hand försöker få en plats på gatan. För att ge plats åt alla som behöver det så är det viktigt att det finns parkering i stadskärnan som kan avlasta gatorna, såsom markparkering eller parkeringshus. I Lunds Kommun sköts ett stort antal av dessa parkeringar av Parkeringsbolaget. Kommunen vill på detta sätt kunna skapa en balans mellan gatuparkering och markparkering. Prissättningen får då inte vara sådan att bilisterna avstår markparkering eller parkeringshus därför att det är billigare att stå på gatan.

Eftersom gatan är allmän plats får kommunen inte ta ut marknadspris för parkering enligt lagen. Däremot får och skall parkeringsbolaget drivas på marknadsmässig grund och skall därför sätta ett pris som gör att man täcker sina kostnader. Kommunen arrenderar därför ut

marken till bolaget för att inte markpriset skall styra prissättningen av parkeringen genom att konkurrera med andra användningsområden. Skulle kommunen sälja marken till bolaget skulle man behöva ta ut gängse marknadspris vilket otvivelaktigt skulle öka kostnaderna för bolaget. Trots detta så tycker tekniska förvaltningen att parkeringsbolaget tar ut för höga avgifter i parkeringshusen vilket ökar belastningen på gatuparkeringen, men det hänger nog mer samman med att kommunen inte beslutat om den högsta timavgiften sedan 1993. Högre timtaxa hade gett förvaltningen möjlighet att höja avgiften på de mest utsatta ställena. Det tycker inte medborgarna om så därför är det inget parti som vill sticka ut hakan, åtminstone inte bland de som vill få möjlighet att styra i staden. Det kan tilläggas att den högsta avgiften som tas ut i landet är 40 kr/tim och det enbart i Stockholm (Hoffman, 2010, sid. 9)<sup>4</sup>.

Parkeringshuset Färgaren ligger väldigt centralt och är flitigt utnyttjat. Det kostar 5 kr per påbörjad 25 minuters period och huset är enligt bolaget lönsamt medan man har problem med utnyttjandet av Dammgården. Detta parkeringshus ligger lite mer avsides och på längre gångavstånd från centrum, dock inte mer än ca 10 min promenad (se figur 1 och 2).



Figur 2. Parkeringshuset Färgaren



Figur 3. Parkeringshuset Dammgården

<sup>4</sup> Om man undantar Arlanda flygplats som faktiskt tar ut 60 kr/tim.

Skillnaden i avstånd mellan parkeringshusen till Mårtenstorget kan vara max 5 min, vilket visar hur känsligt det är med läget. Det är sannolikt att de som parkerar uppfattar att Färgaren ligger i centrum medan Dammgården ligger i utkanten av centrum. Antalet minuter är förmodligen inte det som styr, utan det är mer känslomässigt styrt av läget. Man har försökt med gratisparkering under några helger i Dammgården för att få upp intresset, återstår att se om det kan åstadkomma ett förändrat beteende på sikt.

### 7.3.3 Boende

I bostadsområden kan man notera att parkering ofta är fri. Tanken är att de boende och ibland deras besökare skall ha möjlighet att ställa sin bil här. Ett problem som uppstår med detta är att människor som arbetar på kontor i närheten upptäcker och utnyttjar denna gratisparkering vilket ställer till det för de boende. Ibland har man försökt lösa detta problem genom att införa tidsbegränsning under dagtid mellan 9-18, och därefter har det varit fritt för de boende att parkera sin bil över natten. Ofta är detta fallet vid fastigheter i centrala delar av staden som byggdes innan bilen blev vanlig och därför inte har arrangerat ytor för detta ändamål. I takt med att 24-7 samhället växer fram så arbetar människor hela dygnet vilket gör att denna lösning inte är anpassad till nutida behov. Det är konkurrens om platser hela dygnet.

Det finns en informell avgiftsgräns vilket innebär avgift tas ut innanför mellanringen, med vilket menas en tänkt ring kring centrum av Södra vägen – Tornavägen – Fasanvägen. Utanför denna så är det tänkt att vara avgiftsfritt för de boende, ibland med särskilt anlagda boendeparkeringar. När det blir för många arbetspendlare som upptäcker att man kan stå gratis i bostadsområden utanför mellanringen och gå in till sin arbetsplats blir förvaltningen uppringd av de boende som vill införa begränsningar. När staten nu har beslutat att de anställda skall betala för parkering på arbetsplatsen har detta problem ökat. På sikt så innebär det nog att avgiftsgränsen kommer att flyttas längre ut för att klara boendeparkeringen.

Över huvud taget är det ganska mycket synpunkter på parkeringen i staden, dels tycker man att det borde vara gratis men samtidigt tycker man att det är för många som parkerar just där man själv bor eller vill parkera!

Det är dock väsentligt för kommunen att det finns bra ställen för de boende att parkera utan tidsbegränsning för att inte i onödan få mer biltrafik än nödvändigt.



### 7.3.4 Verksamhet

För de som är verksamma i stadskärnan är det kommunens mål att man skall välja kollektivtrafiken och inte ta bilen till sin arbetsplats. I princip uppmanar man alla som inte är beroende av att använda bilen under arbetet till att göra så. Kravet på att man skall betala för sin parkering på arbetsplatsen är tänkt att hjälpa till här.

Utanför stadskärnan ställer man krav på arbetsgivarna att de skall tillhandhålla parkering. Det är lätt att konstatera detta om man åker ut och tittar på de stora arbetsgivarna som Alfa Laval, Ericsson, Tetra Pak och lasarettet. När markkostnaden blir för hög så blir man tvungen att bygga ett särskilt hus för parkering, det kan vi se vid lasarettet som har byggt två stycken och dessa är flitigt utnyttjade. Även här får de som tar bilen till arbetet numera betala för parkeringen, om inte så blir man förmånsbeskattad. Denna åtgärd är starkt impopulär bland de som kör bil men mer uppskattad av de som vill att bilen skall ersättas av kollektivtrafik. Klart är att det är stora markytor som går åt, vid arbetet så kräver bilen oftast mer plats än vad den arbetande själv får på jobbet (Shoup, 2004, sid 31).

En annan typ av verksamhet är de verksamheter som har byggts ut för att passa bilsamhället, såsom arenor och köpcenter. I Lund så har det byggts en ny arena som i första hand är tänkt för handboll och ishockey men också används för kulturevenemang. Här har Lunds Parkerings AB nu byggt ett parkeringshus som skall kunna ta emot bilar för detta ändamål. P-huset har placerats så att det även kan utnyttjas av de som skall till Högevallsbadet. I stadens utkant har det också byggts ett köpcenter, Nova som jag återkommer till.

## 8. Vilka samhällskostnader är gatuparkeringen förknippad med

Vi får utgå ifrån att bilar kommer in till staden för berättigade ärenden och att när de gör det så skall de parkera så fort som möjligt. Om man får vänta eller leta efter plats så innebär det att man antingen kör runt och letar eller står stilla med motorn igång. I en sammanställning av 16 olika studier från USA över hur mycket folk kör runt för att leta parkering så uppskattar man att det motsvarar 30 % av all trafiken i centrum och att den genomsnittliga söktiden är 8 min (Shoup, 2004, sid 290). I Sverige så är det uppskattat att hälften av alla bilresor är kortare än 5 km (Johansson et.al, 2007, sid 43), ett avstånd som man menar till en betydande del borde kunna ersättas med cykel. Dessa resor med bil hade förmodligen inte skett om man hade haft alltför stora parkeringsproblem, så den amerikanska studien är förmodligen inte tillämplig i Sverige (utom möjligen i Stockholms innerstad).

### 8.1 Infrastruktur

Donald Shoup menar att de kostnader som är förknippade med bilismen inte belastar de som förorsakar dem utan alla andra. Eftersom nu nästan alla i USA har bil så blir det inte så att bilisterna slipper betala, det är i stället så att de gör det på ett annat sätt. Shoup gör en jämförelse med telefonsamtal och menar att om alla telefonsamtal är avgiftsfria för de som ringer och i stället får betalas av de som blir uppringda så får vi en jämförelse med avgiftsfri parkering (Shoup, 2004, sid 225). Nu blir de som bygger skyldiga att se till att det finns ledningar och apparater för att tillfredställa att alla de som ringer kommer fram. Snart kommer också krav på extra linjer för datatrafik och andra behov.

Vad Shoup trycker på här är ett generellt problem som samhället får när man inte tar ut kostnaden av de som utnyttjar tjänsterna. I det sammanhanget kan man i princip ta in alla samhällets satsningar på infrastruktur, det är väldigt sällan som den som utnyttjar dem betalar den fulla kostnaden när man utnyttjar dem. Frågan är om man kan betrakta kostnaden för bilismen som annorlunda än andra infrastrukturkostnader.

### 8.2 Alternativkostnad

Kostnaden för avgiftsfri parkering kallar Shoup för ”charity for cars”. År 2002 uppskattar han att i USA var subventionerna till markparkering någonstans mellan 127 och 374 miljarder dollar. Om man till det skulle lägga kostnaden för avgiftsfri gatuparkering så skulle kostnaden bli väsentligt högre. Under samma år så spenderade den federala regeringen 231 miljarder

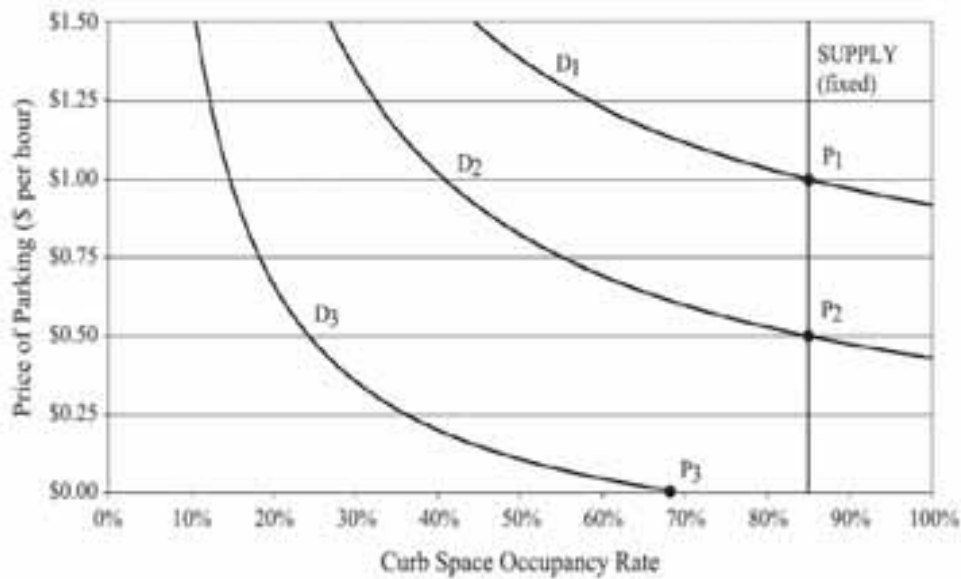
dollar på Medicare och 349 miljarder dollar på nationella försvaret. Shoup frågar sig om amerikaner verkligen vill spendera så mycket på subventioner till parkering som hälsovård och nationellt försvar (Shoup, 2004, sid 591).

Shoup menar att denna stora subvention innebär att man dramatiskt har förändrat transportsystemet, marknyttjandet, landets ekonomi och miljö i en helt felaktig riktning. Han ser två alternativ i framtiden: Antingen fortsätter man som det är nu med alla de problem som det innebär eller så börjar man ta betalt för parkeringen som en marknadsvara vilket kommer att leda till en bättre framtid med mindre bilkörande och att det kommer att finnas mer resurser till kollektivtrafik (Shoup, 2004, sid 601).

Vad är då alternativkostnaden till det bilsamhälle som vi idag lever i? I Donald Shoups bok har jag inte kunnat hitta någon sådan redovisning. Om vi skall köra mindre bil så måste antingen transportbehovet minskas i motsvarande grad eller så måste alternativa transportmedel komma fram. Kostnaden för dessa transportmedel måste då vara mindre än de är för bilen, annars är det ingen samhällsekonomisk vinst. Det är tveksamt om det finns en sådan koppling till just avgiften för parkering, att ta ut rätt avgift för denna kan vara samhällsekonomiskt lönsamt utan att för den skull betyda att bilsamhället skulle var fel, något jag skall återkomma till i kapitel 10.

### 8.3 Rätt pris för gatuparkering

Vad är då det rätta priset för parkering? Enligt Donald Shoup så är rätt pris det lägsta som kan tas ut för att undvika en brist på parkering (Shoup, 2004, sid 303). Bristen på parkering leder till onödigt letande och till den söktrafik som man skall försöka undvika. Prissättningen skall vara sådan att den leder till att det alltid finns lediga platser. Shoup anger att parkering kan vara gratis om utnyttjandet är lägre än 85 % vid priset noll eftersom den då kan vara en offentlig vara i meningen att marginalkostnaden för ytterligare en parkerad är noll (Figur 4). I figuren är inritat tre efterfrågekurvor där D1 representerar den högsta efterfrågan och D3 den lägsta. Observera att det är endast om efterfrågan följer D3 som parkeringen kan vara avgiftsfri, i de övriga fallen så måste det tas ut ett pris.



Figur 4. Källa: Shoup, 2004, sid 298, figure 12-1, "The Market Price of Curb Parking".

Med detta tillvägagångssätt menar Shoup att man kan tillfredsställa kravet på att parkering skall vara en offentlig vara. Så länge inte utnyttjandet är över 85 % så är varan avgiftsfri, och när utnyttjandet går över den gränsen så sätts ett pris för att optimera transporterna, markutnyttjandet och miljön. Varför just då 85 %? Detta kommer av studier som trafikingenjörer har gjort och därför rekommenderar att planeringen skall utgå ifrån 15 % fria platser för att få en smidig trafik (Shoup, 2004, sid 297). Med detta så menar Shoup också att man uppnår målet med att minimera söktrafiken så att den kommer så nära noll som möjligt.

Principen är alltså lätt att förstå, svårigheten ligger i att bedöma hur behovet varierar över tiden och därmed hur prissättningen skall utformas.

## 9. Vilken betalningsvilja finns det för parkering

Om nu samhällskostnaden är så hög för parkering så kan man fråga sig vad människor är beredda att betala för den och vad man skulle gjort i stället om det varit dyrare än den maximala betalningsförmågan. För att ta reda på det tänkte jag mig att fråga människor några enkla frågor vid några olika platser som jag redovisar nedan.

## 9.1 I Lunds Centrum

I Lund finns en väldigt central parkering vid Mårtenstorget som tillåter parkering i 30 min, mot en avgift på 8 kr vardagar 9-21 och helger 9-15. Parkeringen har 15 platser (varav 1 handikapp), är mycket välbesökt och man ser ofta bilar som väntar på sin tur för att få plats. På dagtid är det torghandeln som drar många hit, men inom bekvämt gångavstånd finns livsmedel, apotek, bank, fastighetsmäklare, systembolag, konditori mm. Det finns således många ärenden som den som kör in räknar med att kunna uträtta inom 30 min. Frågan är då vad man är beredd att betala för denna närhet. Min hypotes var att betalningsviljan styrdes av tre faktorer, hur ofta man utnyttjade denna parkering, hur långt man hade kört för att komma hit samt hur länge man var beredd att vänta för att få plats. Utifrån detta så ställde jag upp följande teoretiska modell

$$P = \beta_1 + \beta_2 * F + \beta_3 * A + \beta_4 * V + e$$

där P betecknar avgiften, F frekvensen, A avståndet samt V väntetiden. Det verkade rimligt att anta att betalningsviljan skulle avta med hur ofta man parkerar här då en engångskostnad är mindre besvärande än en återkommande utgift. När det gäller avståndet kan man också i det här fallet med korttidsparkering anta att betalningsviljan minskar med avståndet då man upplever att man har alternativ när det är kort avstånd. Väntetiden däremot borde öka betalningsviljan eftersom de flesta människor inte tycker om att vänta. Under en fredag i slutet av oktober 2010 intervjuade jag 30 personer och ytterligare 30 personer en onsdag i början av december 2010 för att få reda på deras betalningsvilja. Vid intervjuerna ställde jag följande frågor:

- Hur ofta parkerar du här?
- Hur långt har du kört hit?
- Hur länge är du beredd att vänta på plats?
- Hur mycket är du beredd att betala?
- Vad skulle du göra om det var dyrare?

Den sista frågan utnyttjade jag som en dummy-variabel. Alla som svarade att de skulle betala ändå har alltså inte avslöjat sin verkliga betalningsvilja och de separerade jag i en grupp.

Vid undersökningen så var det två saker som stack ut. För det första så var det flera som på frågan vad de var beredda att betala svarade att det var för dyrt redan som det var. Dessa

sammanställde jag till betalningsviljan 8 kr som idag eftersom de faktiskt parkerade. När jag senare frågade vad de skulle gjort om det varit dyrare än det de sagt de ville betala så var det 28 stycken som svarade att de skulle betalat ändå, även bland dem som svarat att det redan var för dyrt. Betalningsviljan är alltså högre men det vill man inte avslöja (förutom en person som svarade att hon hade betalat oberoende av vad det kostat).

Alla de som svarade att de skulle parkera någon annanstans, gå, cykla, ta bussen ingick i gruppen ”de som skulle gjort något annat” så båda grupperna blev ungefär lika stora.

Med de 60 observationerna gjorde jag en regression med OLS som gav följande resultat (tabell 1).

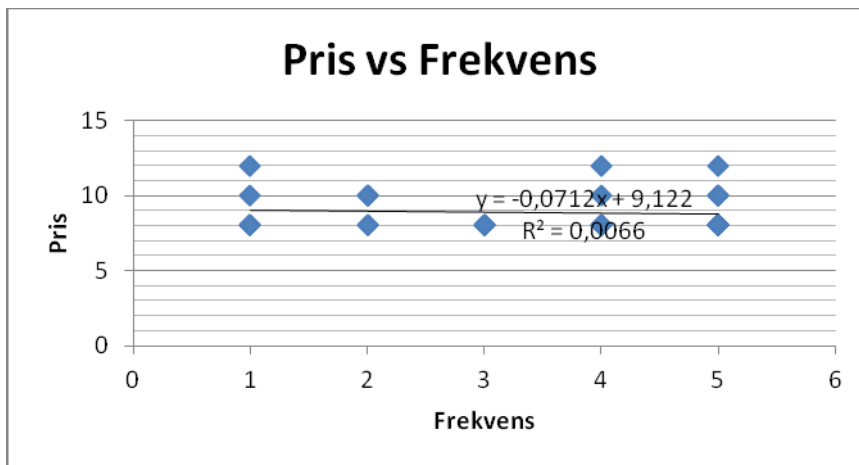
**Tabell 1. Parkering på Mårtenstorget**

<b>Estimator:OLS (t-värden)</b>	<b>Samtliga intervjuade</b>	<b>De som betalar ändå</b>	<b>De som gör något annat</b>
<b>Konstant <math>\beta_1</math></b>	10,524 (9,462)	12,027 (5,768)	9,961 (12,550)
<b>Frekvens <math>\beta_2</math></b>	-0,263 (-1,166)	-0,405 (-1,000)	-0,195 (-1,182)
<b>Avstånd <math>\beta_3</math></b>	-0,064 (-0,480)	0,062 (0,281)	-0,212 (-1,864)*
<b>Väntetid <math>\beta_4</math></b>	0,204 (1,314)	0,068 (0,272)	0,259 (1,969)*
<b>R<sup>2</sup>-värde</b>	0,038	0,056	0,165
<b>Justerat R<sup>2</sup>-värde</b>	-0,014	-0,062	0,075
<b>N</b>	60	28	32

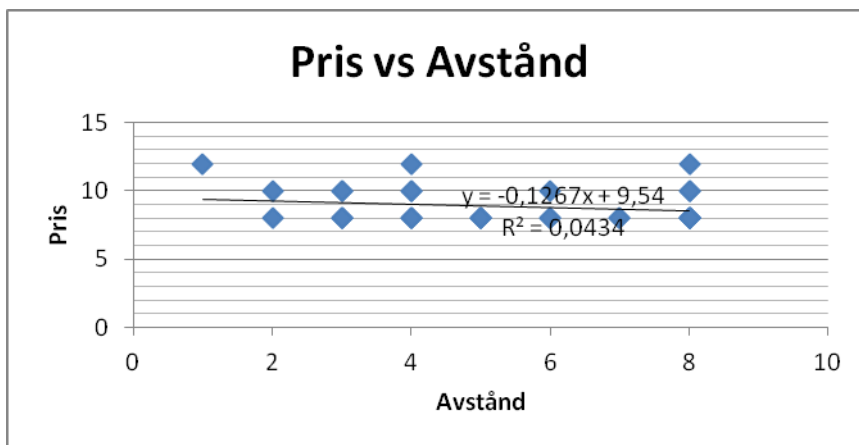
\* p<0,1

Resultatet av dessa observationer visar de tecken på parametrarna som jag antog men det är bara den sista gruppen som har någon statistisk signifikans, om dock på en ganska hög nivå. Förklaringen till det kan vara att de som kan tänka sig att göra något annat om det var dyrare har mer övervägt sin betalningsvilja än de andra som tydligen skulle parkerat ändå. Den sista gruppen ger dock ett visst stöd för antagandet att betalningsviljan skulle vara beroende på det sätt som jag antagit.

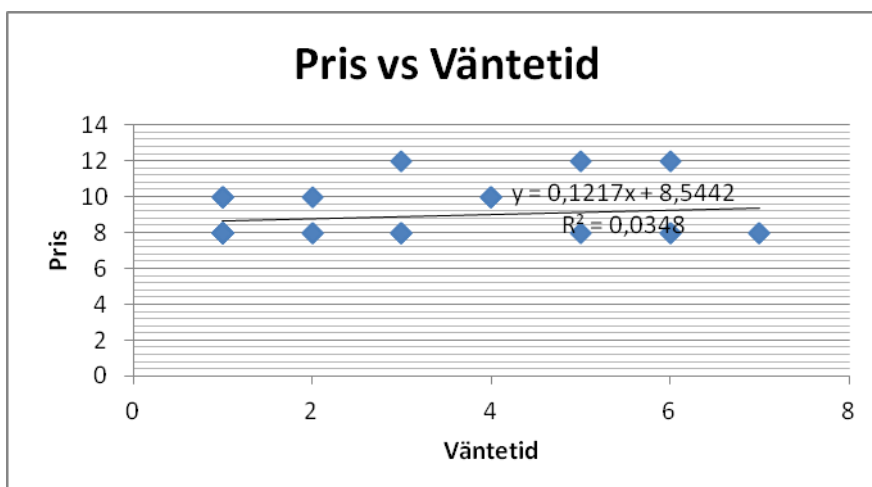
I figur 5-7 nedan så visas punktdiagram för prisets beroende av parametrarna frekvens, avstånd och väntetid för den sista gruppen.



Figur 5. Punktdiagram för Frekvensen på Mårtentorget



Figur 6. Punktdiagram för Avståndet till Mårtentorget



Figur 7. Punktdiagram för Väntetiden på Mårtentorget

Som framgår av punktdiagrammen är sambanden svaga,  $R^2$ - värdena är mycket låga, och i tabell 1 ser vi att signifikansnivån är så hög som 10 % för avstånd och väntetid. Dessa har som väntat motsatt påverkan på priset att ju kortare man kör och längre man får vänta, desto mer är man beredd att betala.

## 9.2 På Ekonomihögskolans parkering

En intressant fråga är vad betalningsviljan hos dagens studenter är. På ekonomihögskolans parkering som sköts av Citypark så kostar det idag 4 kr/tim och 25 kr/dygn (9-18). Timpriset har fördubblats mellan 2009 och 2010, varför man skulle kunna tänka sig en reaktion på detta från de studenter som parkerat tidigare. Under en tisdag i början på november 2010 intervjuade jag 40 studenter för att få reda på deras betalningsvilja. Min hypotes var att betalningsviljan styrdes av tre faktorer, hur ofta man utnyttjade denna parkering, hur långt man hade kört för att komma hit samt hur mycket tid man sparade mot att åka kollektivtrafik. Utifrån detta så ställde jag upp följande teoretiska modell

$$P = \beta_1 + \beta_2 * F + \beta_3 * A + \beta_4 * T + e$$

där P är avgiften, F frekvensen, A avståndet och T den sparade tiden. Även i detta fall så verkar det rimligt att anta att betalningsviljan skulle avta med frekvensen men när det gäller avståndet borde det bli tvärtom eftersom man skall vara här en längre tid och tar bilen för att tjäna transporttid. För de som skulle valt att åka kollektivt så borde betalningsviljan öka med hur mycket transporttid man sparar på att ta bilen.

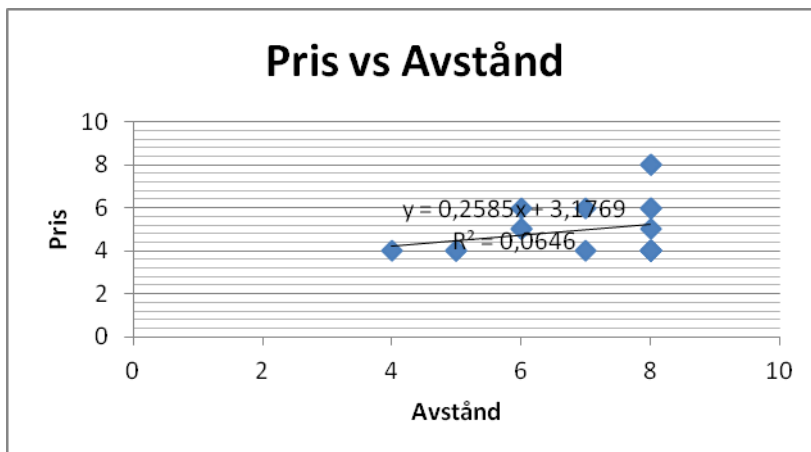
Med de 40 observationerna gjorde jag en regression med OLS som gav följande resultat (tabell 2). Av tabellen framgår att betalningsviljan ökar med alla tre parametrarna vilket i fallet med frekvensen inte stämmer med mitt antagande. Betalningsviljan ökar med både avståndet och sparad tid med alternativet de som skulle åka kollektivt men eftersom den ökar även med frekvensen kan det möjligen förklaras med att om man parkerar ofta så värderas sparad tid högre ju oftare man skall vara på skolan. De som skulle göra något annat är dock beroende av frekvensen på motsatt sätt, antagligen för att ju oftare man parkerar desto mer skulle man söka ett billigare alternativ.



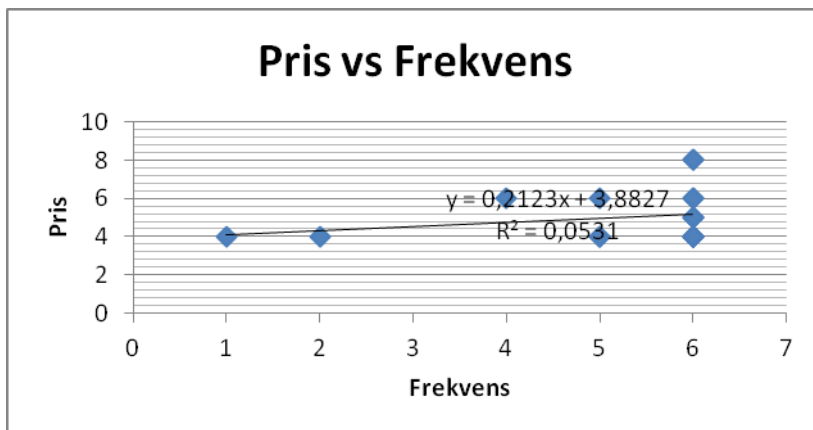
**Tabell 2. Parkering på Ekonomihögskolan**

Estimator:OLS (t-värden)	Samtliga intervjuade	De som skulle åka kollektivt	De som gör något annat
<b>Konstant <math>\beta_1</math></b>	4,293 (3,967)	1,116 (0,491)	5,265 (3,729)
<b>Frekvens <math>\beta_2</math></b>	0,032 (0,205)	0,284 (1,310)	-0,117 (-0,505)
<b>Avstånd <math>\beta_3</math></b>	0,074 (0,646)	0,206 (0,774)	0,025 (0,171)
<b>Sparad tid <math>\beta_4</math></b>	- (-)	0,613 (1,101)	- (-)
<b>R<sup>2</sup>-värde</b>	0,012	0,218	0,015
<b>Justerat R<sup>2</sup>-värde</b>	-0,041	0,062	-0,094
<b>N</b>	40	19	21

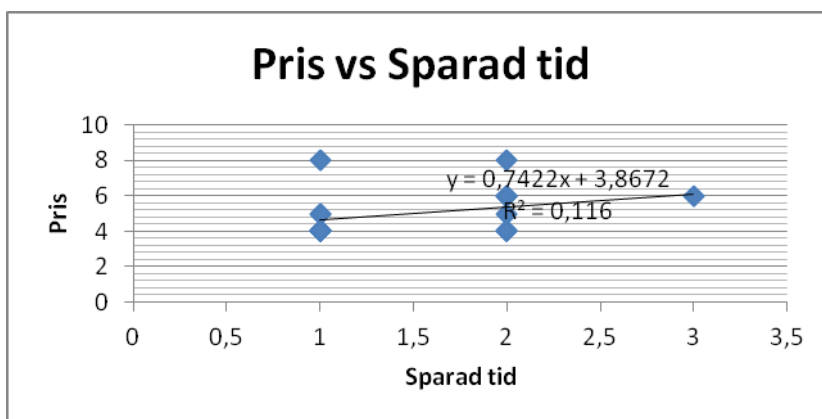
De som har sagt att de skulle åka kollektivt är dock intressant att titta närmare på. I figur 8-10 ser vi punktdiagram för de som har sagt att de skulle åka kollektivt.



**Figur 8. Punktdiagram för Avståndet till Ekonomihögskolan**



Figur 9. Punktdiagram för Frekvensen på Ekonomihögskolan



Figur 10. Punktdiagram för Sparad tid till Ekonomihögskolan

I dessa punktdiagram ser vi tendensen att betalningsviljan ökar med avstånd och frekvens för de som sagt att kollektivtrafik är ett alternativ. Som väntat bör då deras betalningsvilja stiga med den sparade tiden med bil vilket vi också ser i figur 10.

### 9.3 På köpcentrum Nova

Det stora köpcentret på Nova har växt från ingenting till ett mycket stort handelscentrum på bara 4-5 år. Det är ständigt ett flöde av bilar, man får vara beredd på köer även om det inte är några större väntetider. Parkeringen är avgiftsfri och jag funderade ett tag på om det skulle gå att få reda på någon betalningsvilja här. Jag kom till slutsatsen att det inte skulle gå, jag skulle bara få svaret att de skulle ha kört någon annanstans. Själva idén med köpcentrum är ju att det skall var bekvämt att parkera och det förutsätts att parkering är anordnat. Vi vet alla att vi på något sätt får betala parkeringen i det pris som vi betalar inne i butiken. Jag har dock aldrig

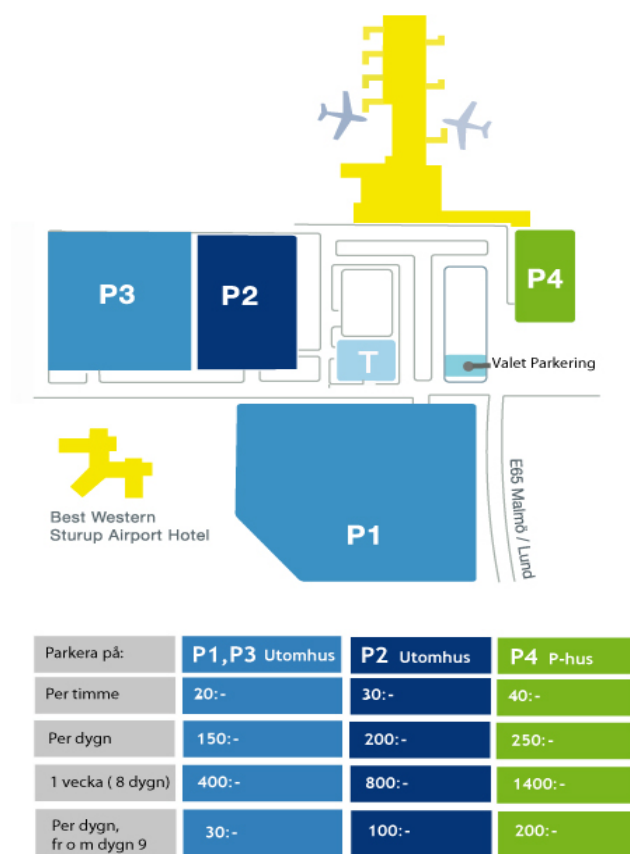
hört att det är någon som tycker att det är dyrare här på Nova än i staden, tvärtom, så har väl de som jämfört kommit fram till att det är billigare.

Det finns ju ingen anledning till att affärsidkarna skulle driva någon välgörenhet så trots att de får betala parkeringen så måste det vara så att det lönar sig för affärsidkarna i alla fall. Det troligaste är väl att de jämför hyreskostnaden per m<sup>2</sup> som med största sannolikhet hade varit betydligt högre i centrum.

Betalningsviljan för parkering på Nova kan på goda grunder antas vara noll.

#### 9.4 På Malmö Airport Parkering (Sturup)

Sturup har tre parkeringsalternativ som man erbjuder sina resenärer (figur 11). Det finns även ett bolag, Valet Parking som erbjuder tjänster (t.ex. biltvätt) tillsammans med att man lämnar bilen till dem. De parkerar bilen inom luftfartsverkets område, tar hand om nycklarna och kör fram bilen den dagen man återkommer och man kan hämta nycklarna i informationsdisken.



Figur 11. Malmö Airport Parkering

Det jag tyckte skulle vara intressant att undersöka var vilken maximal betalningsvilja de resenärer har som väljer alternativet P1 eller P3. Skälet till att jag inte ville undersöka P2 eller P4 är att jag med största sannolikhet på frågan om vad de skulle ha gjort om det varit dyrare skulle svara att de skulle valt P1 eller P3 i stället. Genom att parkera på P2 och framförallt P4 har man redan visat en högre betalningsvilja. Jag utgick ifrån att det därför inte var intressant med prisfrågan. I stället var jag intresserad av vad man skulle gjort i stället. Jag kan tänka mig tre alternativ:

1. Kollektivtrafik
2. Taxi
3. Bli körd av någon

Efter att ha ställt mig själv de här frågorna funderade jag på vilken metod som jag skulle använda. Jag bedömde då att intervjumetoden blir för osäker eftersom de olika resenärerna har så olika utgångspunkter, en del är borta någon dag eller två, andra en eller flera veckor. En del åker privat och en del åker i arbetet. Jag skulle bli tvungen till en väldigt omfattande studie för att kunna visa något resultat. I stället tänkte jag mig att kunna utnyttja befintlig statistik som kanske fanns tillgänglig inom parkeringsbolaget och som jag skulle kunna utnyttja. Jag kontaktade därför Swedavia som är det bolag som sköter parkeringen på Sturup. Det visade sig att man hade sådan statistik men att man av konkurrensskäl gentemot Kastrup inte ville lämna ut den.

I stället får jag då göra en egen bedömning. Kostnaden för att parkera varierar per dygn från 150 kr utomhus till 250 kr i parkeringshus. En bussresa med flygbussarna tur och retur Lund-Sturup kostar 199 kr, bokar man på internet så kostar det 179 kr. Vad är det som gör att människor är beredda att betala ett pris på Sturup som man aldrig skulle acceptera i staden? En kvalificerad gissning är att det är bekvämlighetsskäl. Åker man över dagen så har man förmodligen ganska bråttom både morgon och kväll. Dagsresor är med största sannolikhet även affärsresor och då är det företaget som betalar. Kostnaden för taxi är ca 370 kr per resa så det är inget alternativ. När det gäller längre frånvaro som man kan anta gäller privata resor så kan man konstatera att parkeringspriset är satt efter det. Utomhus på platserna P1 och P3 så kostar det 400 kr per vecka (8 dygn), från och med dag 9 kostar det 30 kr per dygn, alltså ca 600 kr för två veckor. Detta kan inte vara någon tillfällighet, det blir alltså billigare att parkera två veckor än att ta taxi. Buss är inget alternativ för dessa resenärer som ofta har en hel del bagage med sig.

Parkering på Sturup har alltså en betydligt högre betalningsvilja än att parkera i stadens centrum därför att bekvämlighetsfaktorn kommer in i bilden. Så länge inte kostnaden för parkeringen överstiger vad det kostar att ta taxi så finns det helt enkelt inga alternativ. Nu kan man fråga sig hur det då kan kosta 1400 kr per vecka i parkeringshuset. Vilka är beredda att betala det? Vare sig det är privat eller affärsresor blir det billigare att ta taxi. Det är möjligt att Swedavia har svaret på frågan men det vill man som sagt inte lämna ut<sup>5</sup>.

## 9.5 Kommentarer

De studier som jag genomfört ovan har inte gett några entydiga svar på frågan om hur stor betalningsviljan för parkering är. Snarast är det så att jag kan dra slutsatsen att det som styr hur mycket folk vill betala för parkering styrs av fler parametrar än de som jag har tagit med i analysen.

I de intervjuer som jag genomförde på Mårtenstorget så var det slående hur många som ansåg att det var för dyrt redan nu men om jag sedan frågade vad de skulle göra i stället så svarade de att de skulle betala ändå eftersom man var tvungen. En person svarade att det egentligen skulle vara mycket dyrare eftersom det aldrig fanns några platser, han var beredd att betala 30 kr för 30 min!

Vad är det jag mäter i mina intervjuer? Låt mig jämföra med vad Shoup anger att människor är villiga att betala för parkering. Han anger att människor utgår ifrån att man skall leta efter en parkering som är avgiftsfri och att betalningsviljan uppstår när andra faktorer kommer in i bilden som en kostnad. Han kommer då fram till följande formel för att beskriva om man väljer att söka eller betala (Shoup, 2004, sid 323):

$$c^* = t(m-p)/(f+nv)$$

där  $c^*$  är den söktid som man är indifferent mellan att betala eller söka,  $t$  är den planerade parkeringstiden,  $m$  är priset för parkering på tomtmark,  $p$  är priset för gatuparkering,  $f$  är bränslepriset,  $n$  är antalet åkande i bilen och  $v$  är värdet av söktiden per person i bilen.

I denna formel kan man utläsa ett antal intressanta saker. För det första så menar Shoup att söktiden är beroende av prisskillnaden mellan gatuparkeringen och markparkeringen. För det andra så är antalet personer i bilen och deras skilda sätt att värdera tidsspillan en väsentlig del.

---

<sup>5</sup> Som en jämförelse kan nämnas att parkering på Kastrup kostar från 400 DKK per vecka till 1800 DKK per vecka. För att få det lägsta priset måste man dock förboka på nätet.

I resten av kapitlet så redogör Shoup för ett antal studier och genomför att antal beräkningar som visar att även med hans mer komplicerade formel så är det inte helt enkelt att avgöra vad folk är beredda att betala. Shoup vänder visserligen på resonemanget och letar efter söktiden men i princip blir det samma sak. Hans slutsats är att efterfrågan på gatuparkering är helt oelastisk tills priset på den börjar bli detsamma som markparkering då den helt plötsligt blir mycket elastisk (Shoup, 2004, sid 331).

Min intervju på Mårtenstorget liknar gatuparkeringen och därför är väntetiden den faktor som förmodligen spelar störst roll i det jag frågat efter. Det är också den faktor som har störst signifikans, både på samtliga observationer och på de som svarat att det skulle gjort något annat. Vid intervjuerna på Ekonomihögskolan hade resultatet en förskjutning mot alternativet kollektivtrafik och det syns också på svaren där frekvensen och tidsbesparingen är de faktorer som har högst signifikans.

## **10. Vad är samhällsekonomiskt lönsamt**

Det finns många aspekter man kan lägga på att bedöma den samhällsekonomiska lönsamheten. Jag har valt att utgå ifrån tre olika områden som idag finns i debatten om bilismen. För det första kan man utgå ifrån perspektivet att parkeringsbehovet tar för mycket mark i anspråk och att man därför bör minska detta. För det andra så kan man utgå ifrån perspektivet att bilen är beroende av fossil olja som är en ändlig resurs och kommer att ta slut. För det tredje innebär förbränningen av olja utsläpp av koldioxid vilket idag framförs som det viktigaste skälet till att bilismen måste minska för att världen skall klara utsläppsmålen. Till detta kommer att bilarnas utsläpp av avgaser innebär en förorening som gör att luften i städerna blir sämre.

Mot detta kan man ställa ett perspektiv som utgår ifrån att bilen bidrar till samhällsnyttan och utgör förutsättning för att ge andra aktiviteter affärsmöjligheter.

### **10.1 Markanvändningen**

Donald Shoup beskriver att alla transportsystem har tre element, fordon, vägrättigheter och terminalkapacitet (Shoup, 2004, sid 9). Flyget har flygplan, luften och flygplatser. Sjöfarten har fartyg, haven och hamnar. Järnvägen har tåg, räls och stationer. Motorismen har bilar, vägar och parkeringsplatser. Vad som skiljer dessa åt är att bilarna är så många att de kräver

väldigt stora ytor för parkering och vägar samt att dessa ytor inte betalas av föraren direkt. Shoup anger att i 99% av sina utfärder betalar inte bilisten för sin parkering direkt utan kostnaden tas ut på något annat sätt. Det innebär en enorm subvention, i USA motsvarande den nationella försvarsbudgeten eller federala kostnaden för hälsovård enligt Shoup.

Eftersom samhällsstrukturen i USA i så stor utsträckning bygger på bilen är den ovan givna siffran antagligen extrem jämfört med andra länder. Det är förmodligen ingen större överdrift att anta att siffran med samma beräkningsätt är mycket hög även i andra länder. Om Shoup har rätt i sitt sätt att räkna så kan det i längden inte vara hållbart att inte bilisterna skall täcka dessa kostnader.

## 10.2 Oljan tar slut

En ofta framförd åsikt är att genom att vi kör så mycket bil så kommer oljan att ta slut och att den naturresursen är alltför värdefull för att bara köras upp i bilar. Vi borde därför minska bilkörningen och ett sätt att åstadkomma det är ta bort parkeringar i staden, eller göra det så dyrt att man avstår från att ta bilen. Det innebär någon sorts omvänd subvention, för att få ned bilismen skall man göra den dyrare än vad den är, en skattepålaga. Så länge man inte kan peka på vad dessa pengar skall användas till som skulle kunna upprätthålla den ekonomiska aktiviteten förefaller detta oklokt.

Oljan tar inte heller slut, utbud och efterfrågan styr priset och utvecklingen av alternativ. Det är inte heller givet att bilen i framtiden drivs av olja, andra alternativ kommer att växa fram.

## 10.3 Miljöpåverkan

Miljön i stadskärnan påverkas av alla avgaser som bilarna släpper ut. Fordonsindustrin har gjort stora tekniska framsteg under de senaste decennierna, men avgaser blir det ändå. Av det skälet bör bilarnas körning i staden minimeras, och ett sätt att göra det är att minimera sökandet efter plats. En bil som är avstängd släpper inte ut några avgaser, alltså minimera körtiden vilket innebär att tillgången till parkering är väsentlig.

En annan miljöaspekt är att bilarna tar plats på gatan när de kör eller är uppställda. Det talar för att parkering bör vara anordnad så att bilarna i stor utsträckning kommer ifrån gatuutrymmet som då kan utnyttjas bättre för mänskliga aktiviteter.

Koldioxiddebatten har tagit fart på senare år. Detta är väl ingen stor fråga för stadens parkering utan är väl mer en fråga för bilismen som sådan. Som nämnts i föregående avsnitt har det mer att göra med bilens framdrivningssätt.

## 10.4 Samhällsnytta

Parkering bidrar till samhällsnyttan, det mesta transportarbetet utförs med fordon som behöver olika former av parkering. Den ekonomiska aktivitet som detta transportarbete leder till ger naturligtvis ett stort bidrag till samhällets BNP, inte bara kostnader. Lennart Schön har skapat begreppet ”utvecklingsblock” och ett av dessa har bilismens genombrott som en förutsättning, som tillsammans med elektrifieringen av samhället gav upphov till industrisamhället. Lennart skriver ”Elektrifieringens och bilismens påverkan på ekonomin var dock betydligt bredare och möjligheterna till företagande ökade på många sätt – inte minst skapades nya möjligheter att starta små företag” (Schön, 2007, sid. 356). När vi nu kommit in i nästa utvecklingsblock, som kallas tjänstesamhället, verkar det som vi glömt vad som var en förutsättning för det tidigare. Bilismen kan inte separeras som en egen företeelse som kan plockas bort utan konsekvenser för den övriga infrastrukturen.

Sveriges Kommuner och Landsting ger vartannat år ut en skrift som redovisar statistik och fakta om kommunernas gatumarksparkering. Den senaste kom 2010 och i denna kan man läsa att 200 av landets 290 kommuner har besvarat enkäten, och av dessa så hade ca 180 kommunal parkeringsövervakning (Hoffman, 2010, sid 4). Den totala kostnaden för övervakningen var ca 390 MSEK år 2009, men intäkterna från parkeringsavgifter var ca 1170 MSEK, och från felparkeringsavgifter ca 580 MSEK. Parkeringen som sådan ger alltså samhället ett täckningsbidrag på ca 1360 MSEK.

## 11. Slutsatser

Frågan om vem som skall betala för parkeringen kan alltså besvaras med att det beror på vem som orsakar parkeringsbehovet. Den som kör in till stadens centrum konkurrerar med andra om användandet av marken och bör därför betala för att få tillgång till parkering. Den som kör till ett köpcentrum däremot kan peka på att konstruktionen av detta är sådan att det kan förväntas att man har bil för att transportera både sig själv och varorna varför det kan vara logiskt att man slipper att betala direkt för detta. Avgiftsfri parkering för föraren vid köpcentrum kan därför vara rätt.



Avgiftsfri parkering på gatan är dock fel om alternativ finns eftersom det hindrar andra aktiviteter från berättigat utrymme. Detta fel är skapat av skillnaden mellan offentligrättslig och civilrättslig tillämpning. Offentligt uppfattar vi gatan som allmänning och den tillhör alla och skall därför inte vara avgiftsbelagd. Detta bör förändras så att vi i stället uppfattar parkering på gatan som en tjänst med ett betydligt högre värde än parkering på tomtmark. Om vi inför detta så kommer beteendet så småningom att förändras så att man i första hand söker sig till parkeringar på tomtmark, såsom parkeringshus. Vi har sett att prissättningen kan vara flexibel från noll och uppåt så att beläggningen är högst 85 %. Självklart kommer detta att uppfattas negativt av många men många kommer också att uppskatta det. I takt med att andra stadsbyggnadskvaliteter kan komma fram bättre så kommer den negativa andelen att minska, man kan ju fortfarande parkera men får i så fall betala mer för det.

Någon exakt modell för betalning av parkering har jag inte kommit fram till och det var kanske att sätta målet för högt. Vad jag har förstått av mina intervjuer är att priselasticiteten för parkering är högst individuell och beroende av typ av ärende. I vissa fall betalar man 250 kr för ett dygn, och i andra fall är man inte beredd att betala ens 8 kr/tim. Det krävs nog en betydligt mer komplicerad modell för att förklara betalningsviljan för parkering än den jag har antagit.

## 12. Litteratur inom området

I den litteratursökning som jag har gjort har det varit enkelt att hitta rapporter och utredningar som behandlar parkering utifrån perspektivet hur trafikflödet skall underlättas. Det kan vara trafikledningssystem som med information skall leda trafikanterna rätt eller studier över hur parkeringsplatser skall utformas. Det andra perspektivet är hur biltrafiken skall styras med parkering så att man åstadkommer en ökad kollektivtrafik. Däremot så har jag inte hittat så många som behandlar det jag sökte, den samhällsekonomiska lönsamheten med parkeringen om den är avgiftsfri.

I en rapport från Väg- och transportforskningsinstitutet har man genomfört 209 intervjuer i Göteborg, 76 i parkeringshus, 85 på ytparkering och 48 kantstensparkering (Henriksson, 1999). Rapporten ingick i en studie för att utreda behovet av parkeringsledningssystem. Söktrafik definieras som den sträcka som bilisten kör efter det första försöket misslyckats. Endast 3 % behövde leta på mer än ett ställe, 74 % hade före avresan bestämt var de skulle börja söka och 85 % i vilken ordning därefter. För valet av parkering uppgav 43 % att gångavståndet var det viktigaste, 23 % tillgången till plats och bara 11 % ansåg att priset var

det viktigaste. Avgiften hade således inte någon större betydelse för valet av parkering, men de yngre var något känsligare, 17 % av dessa angav priset som väsentligt mot 5 % av de äldre. De som kör för parkering har alltså ganska klart för sig vart man skall och det baserar sig främst på tidigare erfarenheter, bara 7 % hade sökt information på annat sätt.

I en tidigare undersökning från samma institut i Linköping kom man fram till att 80 % hittade ledig plats vid första försöket och 60 % hade i förväg bestämt sökväg (Anund, 1996).

Undersökningen omfattade 250 bilister och i slutkommentaren framgår att man ville genomföra en undersökning på en ort där det var mer trafik och därför genomfördes studien i Göteborg. Som vi sett kom man inte fram till att behovet av parkeringsledningssystem var större i Göteborg. Det infördes dock 1999 och har enligt installatören Infracontrol upplevts som positivt av trafikanterna och minskat söktrafiken. Det går dock inte att hitta någon information om detta på vare sig Göteborg Stads eller Parkeringsbolags hemsida.

En magisteruppsats som studerat parkering i Linköping har kommit fram till att det kan vara samhällsekonomiskt lönsamt att ha lägre avgifter på parkering så att dessa utnyttjas (Jernberg, 2008). Studien omfattar tre parkeringsanläggningar i staden som alla har låg belägningsgrad trots att de är kraftigt subventionerade. Slutsatsen är att kommunen genom prispolitik kan uppnå en jämnare beläggning och se till att bilisternas privata marginalkostnad blir samma som den sociala marginalkostnaden.

I en litteraturstudie av trafiksimuleringsmodellens tillämpning på parkering redovisas ett Japanskt modellsystem som består av tre modeller, efterfrågemodell, fördröjningsmodell och informationsmodell (Schmidt, 2000, sid 21). Modellerna skall försöka förutsäga vilka val som föraren gör baserat på sina tidigare erfarenheter. Vid höga belägningsgrader så är det framförallt antalet lediga platser som styr tillsammans med gångavståndet, priset har en mindre betydelse. Simuleringar har visat att väntetiden halveras om 30-40 % av förarna är informerade och ankomstfrekvensen är 0,5 fordon/min. Väntetiden har således mycket större betydelse än priset.

I en rapport från Vägverket som redovisar hur modern transportinformatik kan användas i parkeringssammanhang ur användarens perspektiv finns några intressanta resultat. Här redogör man bland annat för de intervjuer som VTI gjort 1999 i Göteborg om förarens beslutsstrategier där (Lindkvist m fl, 2003, sid 11). Vid intervjutillfället fanns som tidigare nämnts inte något parkeringsledningssystem i Göteborg. I Stockholm som redan hade ett

sådant system svarade en del att de inte använde sig av systemet för att det var rädda att bli ledda till en dyrare parkering än att stå på gatan. I en undersökning i Frankfurt 1992 kunde man konstatera att förare var generellt motvilliga till att använda parkeringsledningssystem och om de gjorde det så litade man ändå inte på det. I Leeds svarade 54 % av förarna att om systemet skulle ange att den parkering de var på väg till var fullbelagd skulle köra dit i alla fall. Rapporten redovisar att ingen utvärdering kan påvisa någon samhällsekonomisk lönsamhet för de svenska parkeringsledningssystemen (Lindkvist m fl, 2003, sid 12).

I ett betänkande till stadsrådet Ulrika Messing 2003 konstateras att tillgången på fri parkering har stor betydelse för valet av färdmedel (SOU, 2003, sid 314). Här redovisas att i Stockholm så åker 18 % med bil om fri parkering finns men bara 2 % om det saknas. Motsvarande siffror för Linköping är 32 % respektive 6 %. Fri parkering var redan då en skattepliktig förmån men betänkandet pekar på svårigheten att kontrollera om den skattepliktige verkligen tar upp detta i deklARATIONEN. Rekommendationen är därför att regeringen bör se över andra sätt beskatta parkering, exempelvis genom att beskatta arbetsgivare.

## Referensförteckning

1. Anund, Anna, 1995. *Parkeringsstrategi*, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Linköping, VTI notat 17-1995
2. Carlberg, Lena, 2010. *Kommunen måste sluta tvinga fram parkering* [Elektronisk], <http://www.goteborgsfria.nu/artikel/85278>. Hämtdatum: [2010-10-16]
3. Davies, Stephen, 2004. *The Great Horse-Manure Crisis of 1894* [Elektronisk], [The Great Horse-Manure Crisis of 1894](#), The Freeman, Vol:54, Issue: 7, [2010-12-06]
4. Henriksson, Per, 1999. *Parkeringsbeteende och söktrafik*, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Linköping, VTI meddelande 878
5. Hoffman, Sofia, 2010. *Parkering på gatemark 2010*, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Stockholm
6. Jernberg, Jonas - Örnfeldt, Martin, 2008. *Parkering i Linköping*, Magisteruppsats Linköpings Universitet
7. Johansson, Ulf - Westman, Bengt, 2007. *Policy för parkering*, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Stockholm
8. Lindkvist, Anders – Kronborg, Peter – Carlsson, Niklas – Hermansson, Emma, 2003. *ITS för parkering – behov och potential*, [Elektronisk], [http://www.movea.se/ParkITS\\_rapport\\_v1.pdf](http://www.movea.se/ParkITS_rapport_v1.pdf), Vägverket, Movea, [2011-01-10]
9. Lockby, Håkan, Gatuchef, Tekniska Förvaltningen i Lund, intervju den 1 nov 2010.
10. Lunds kommuns parkeringspolicy, antagen 1993-09-15.
11. Schmidt, Kristina, 2000. *Trafiksimuleringsmodellens tillämpning på parkeringsproblemet*, Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), Stockholm, DNR 1999-0228.
12. Schultz, Bengt, Tf VD, Lunds Kommuns Parkerings AB, intervju den 24 nov 2010.
13. Schön, Lennart, 2007. *En modern svensk ekonomisk historia*. Andra upplagan. SNS Förlag, Stockholm
14. Shoup, Donald, 2004. *The high cost of free parking*. 1<sup>st</sup> ed. Chicago: American Planning Association
15. SOU, 2003. *Kollektivtrafik med människan i centrum*, Statens Offentliga Utredningar, SOU 2003:67, Stockholm
16. Westerberg, Olof, 2010. ”Snart slut på fri gatuparkering i Malmö”, Sydsvenska Dagbladet, 2010-05-28, <http://www.sydsvenskan.se/malmo/article886288/Snart-slut-pa-fri-gatuparkering.html>, [2010-10-31]

## Bilaga 1. Parkeringsnorm för bil

Nedanstående tabell anger gällande parkeringsbehovstal i Lunds kommun. siffrorna anger minimalt antal platser som medges.

Behovstal för bilparkering (antal platser/1000 kvm, om inget annat anges)

Användningssätt	Stadskärnan	Halvcentralt	Ytterområde	Byarna
Flerfamiljshus	5.3 *)	9.0 (10.0**)	9.5 (10.5**)	11.5 (12.5**)
Småhus med gemensam parkering	1.3 (1.5**)/lgh			1.6 (1.7**)/lgh
Småhus med tomtparkering	2.0/lgh			
Studentrum	0.10 (0.11**)/lgh			
Studentlägenheter	0.13 (0.14**)/lgh			
Kontor	12.5	18.0	21.0	
Industri	-	12.0	14.0	
Lager	-	6.0	7.0	
Laboratorium	-	9.0	10.5	
Butiker	20	30		
Lasarettet	10.0			
Universitetet	9.0 (9.5**)			
LTH	7.0			
Skolor	5-10			
Kombiskola	10			
Äldreboende/vård/gruppboende	6			
Övrig verksamhet	särskild utredning			

\*) förutsätter samutnyttjande av platserna. Parkering på egen tomt kräver 8,0 ppl.

\*\*\*) Talen inom parentes anger planeringstal. Dessa platser behöver inte finnas vid färdigställandet, men det ska vara möjligt att iordningsställa fler parkeringsplatser enligt detta tal om behov uppstår.

Faktaansvarig: Stadsbyggnadskontoret

Sidan uppdaterad: 2010-03-02