

Parkeringsreglering och handeln i staden

– Om parkeringsreglering kan vara ett verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att påverka handeln i stadskärnorna negativt



Erik Björke
Christina Fondell

2009

Parkeringsreglering och handeln i staden

– Om parkeringsreglering kan vara ett verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att påverka handeln i stadskärnorna negativt

Erik Björke
Christina Fondell

2009

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 191

ISSN 1653-1922

Erik Björke
Christina Fondell

Parkeringsreglering och handeln i staden

– Om parkeringsreglering kan vara ett verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att påverka handeln i stadskärnan negativt

2009

Ämnesord:

Parkeringsreglering, Hållbar stadsutveckling, Handel, Stadskärna, Inköp, Resvana

Referat:

Syftet med detta examensarbete är att undersöka hur parkeringsregleringar påverkar handeln i stadskärnor och om handelns åsikter om parkeringsavgifter stämmer överens med forskning inom området. Dessutom syftar arbetet till att undersöka huruvida parkeringsregleringar kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling. För att uppfylla syftet har det gjorts en litteraturstudie, en analys av befintlig parkeringsundersökning från området Kvarnholmen i Kalmar, samt en enkätstudie bland Sveriges handlare. Resultaten visar på att parkeringsregleringar har en positiv effekt på handeln i stadskärnorna. Detta samtidigt som handlarnas attityd till parkeringsavgifter överlag är negativ. Huruvida parkeringsreglering kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling beror på vilka parkeringsregleringar som används.

English title:

Parking regulation and the trade in city centres – if parking regulation can be a measure to create a sustainable urban development without negative effects on the trade in city centres

Citeringsanvisning:

Erik Björke och Christina Fondell, Parkeringsreglering och handeln i staden – om parkeringsreglering kan vara ett verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att påverka handeln i stadskärnan negativt, Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2003. Thesis. 191

Fotografi, förstasidan: Parkering på Televerkets gård i Stockholm, Norrmalm 1956. Källa: Stockholms stadsmuseum

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

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

Förord

Detta examensarbete har utförts under hösten 2009 i samarbete med teknikkonsultföretaget Ramböll Sverige AB.

Vi vill börja med att rikta ett stort tack till våra handledare Lena Hiselius från Lunds Tekniska Högskola och Jan Hammarström på Ramböll Sverige AB i Malmö. Den hjälp Ni har gett oss i form av idéer och synpunkter har varit till stor hjälp under arbetets gång. Vi vill också rikta ett stort tack till Hamid Rezaie och enheten på Trafik och transport på Ramböll i Malmö för hjälp med studieplats och utrustning. Dessutom vill vi rikta ett stort tack till alla anställda på Trafik och transport på Ramböll i Malmö som förutom att ha delat med sig av sin kunskap även bemött oss på ett välkomnande och hjärtligt sätt.

Slutligen vill vi tacka Kalmar kommun genom Lars-Olof Sjögren för tillgång till materialet från parkeringsstudien i Kvarnholmen, Lars Ahlman vid Malmö Stad för hjälp med utformningen av enkäten till handelsundersökning samt det stora antalet handelsrepresentanter som frivilligt deltog i studien. Utan dessa personer hade denna del av examensarbetet aldrig kunnat genomföras.

Ett för årstiden soligt Malmö, december 2009.

Erik Björke

Christina Fondell

Innehåll

1	Inledning	12
1.1	Bakgrund.....	12
1.2	Syfte.....	12
1.3	Hypoteser.....	12
1.4	Avgränsningar	13
2	Metod	14
DEL 1 – LITTERATURSTUDIE		15
3	Resvanor	15
3.1	Historia.....	15
3.2	Val av transportslag.....	17
3.3	En resas externa effekter	21
	Sammanfattning.....	29
4	Hållbar stadsutveckling	31
4.1	Definition av hållbar utveckling	31
4.2	Konflikter mellan hållbarhetsaspekterna	31
4.3	Hållbar utveckling i Sverige	32
4.4	Hållbar stadsutveckling	36
	Sammanfattning.....	38
5	Handeln och staden	39
5.1	Handeln i stadskärnan genom tiderna	39
5.2	Konsumenternas synsätt vid inköp	40
5.3	De olika trafikslagen och centrumhandeln	42
	Sammanfattning.....	45
6	Parkeringar och dess påverkan på staden	47
6.1	Parkeringsregleringars ekonomiska effekt på stadskärnor	47
6.2	Vad påverkar uppehållstiden på en parkeringsplats?	48
6.3	Varför tas en parkeringsavgift ut?.....	49
6.4	Parkeringsstrategier	49
6.5	Mobility Management	50
6.6	Parkering som konkurrensmedel handelsplatser emellan.....	51
	Sammanfattning.....	51
DEL 2 – INTERVJU- OCH ENKÄTSTUDIER		53
7	Parkeringsundersökning i Kalmar	53
7.1	Bakgrund.....	53
7.2	Metod.....	55
7.3	Resultat.....	55
	Sammanfattning.....	61

8	Handelsundersökning.....	63
8.1	Bakgrund.....	63
8.2	Metod.....	63
8.3	Resultat.....	64
	Sammanfattning.....	72
DEL 3 – ANALYS OCH SLUTSATSER		73
9	Analys	73
9.1	Parkeringsregleringars påverkan på handeln i stadskärnor	73
9.2	Parkeringsregleringar och hållbar stadsutveckling.....	75
9.3	Handelns attityd till parkeringsavgifter	77
10	Slutsats.....	78
10.1	Parkeringsregleringars påverkan på handeln i stadskärnor	78
10.2	Parkeringsregleringar och hållbar stadsutveckling.....	78
10.3	Handelns attityd till parkeringsavgifter	79
10.4	Parkeringsregleringar, god handel i stadskärnor samt hållbar stadsutveckling	79
10.5	Att tänka på för framtida arbete	79
10.6	Fortsatta studier	79
11	Referenser	81
11.1	Skiftliga källor	81
11.2	Elektroniska källor (URL).....	83
Bilaga 1 – Enkätfrågor till butiksbesökare, parkeringsundersökning i Kalmar		86
Bilaga 2 – Enkät vid intervjustudie, parkerings-undersökning i Kalmar		87
Bilaga 3 – Enkätstudie bland butiksbesökare – kommentarer till frågan: Har parkeringsavgiften påverkat ditt eget köpmönster på Kvarnholmen?		90
Bilaga 4 – Enkätens utformning, handels-undersökning		92
Bilaga 5 – Enkätfrågor, handelsundersökning		93
Bilaga 6 – Brev till handels-/centrumföreningar		94
Bilaga 7 – Övriga åsikter om biltrafik och parkering i centrum, handelsundersökning		96

Sammanfattning

Parkeringsregleringars vara eller icke vara i stadskärnor är ständigt en källa till debatt. Samtidigt som samhället i stort debatterar om hur vi skall ändra ett levnadssätt där bilen är en vital del i de transporter människan dagligen gör, är mångas lösning på de problem som stadskärnan har en ökad tillgänglighet för bilar, främst då genom avgiftsfria parkeringar i stadskärnan. Detta examensarbete syftar till att undersöka hur parkeringsregleringar påverkar handeln i stadskärnorna och om handelns åsikter angående parkeringsavgifter stämmer överens med vad forskning inom området säger. Dessutom kommer parkeringsregleringarnas effekter på staden att undersökas för att se om en reglering av parkeringarna i stadskärnorna kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling.

Examensarbetet är uppbyggt i tre delar. Del 1 är en litteraturstudie som är uppbyggd i fyra kapitel och som syftar till att kartlägga befintlig kunskap om varför och hur människor reser, de externa effekter dessa resor ger upphov till, vad hållbar stadsutveckling är, hur dagens parkeringsbeteende ser ut och hur det kan påverkas, hur resorna vid inköp ser ut och vad som avgör var inköpen sker samt hur handeln i centrum ser ut; vilka handlar och för hur mycket.

Del 2 är en analys av en befintlig parkeringsundersökning från området Kvarnholmen i Kalmar samt en enkätstudie bland Sveriges handlare. Analysen av den befintliga parkeringsundersökningen i Kalmar syftar till att ytterligare belysa hur dagens parkeringsbeteende ser ut och hur det kan påverkas, hur resorna vid inköp ser ut och vad som avgör vart inköpen sker samt hur handeln i centrum ser ut; vilka handlar och för hur mycket. Enkätundersökningen bland Sveriges handlare syftar till att ta reda på handelns åsikter om parkeringsavgifter.

Del 3 innefattar analys och slutsats av de fakta vi fått fram i del 1 och del 2 och utifrån de syften som detta examensarbete haft. Dessutom ges i del 3 en rekommendation av vad vi lärt oss och vad vi anser bör tas i åtanke när parkeringsregleringar och handel i stadskärnor diskuteras.

Resultatet av del 1 och analysen av den befintliga handelsundersökningen från Kvarnholmen i Kalmar som gjordes i del 2, visar att parkeringsregleringar har en positiv effekt på handeln i stadskärnor. Detta resonemang bygger vi på att parkeringsregleringar ökar omsättningen på parkeringsplatserna och ger därmed ökad tillgänglighet för fler bilburna kunder. Dessutom är parkering inte den primära parametern för val av handelsplats. Människor lockas av de externa köpcentrum först och främst av att de erbjuder lugna och bilfria miljöer och inte av att de har gratis parkering. Utländska studier visar även att ju mer reglerad biltrafik i stadskärnorna desto mer ökar handelns omsättning.

Resultatet av del 1 visar att hållbar stadsutveckling visserligen är ett populärt begrepp, men att det inte finns någon gemensam uppfattning om vad det egentligen är. Därav kände vi oss tvingade att göra en egen definition. Efter att ha analyserat vår egen definition av hållbar stadsutveckling med parkeringsregleringars effekt på staden drar vi slutsatsen att det är oklart om hållbar stadsutveckling kan nås med tid- och avgiftsregleringar men att borttagande av parkeringsplatser bör kunna ge förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Detta bygger vi på att den vitala faktorn för en hållbar stadsutveckling är att minska antalet bilar i stadskärnorna. Mindre biltrafik gör stadskärnorna attraktivare och trivsammare att vistas i, vilket enligt litteraturstudien leder till att fler människor väljer att spendera sin tid där. Detta leder till en mer hållbar stadsutveckling då sociala hinder minskar, miljön förbättras samt att ekonomin förbättras då trafikens negativa effekter försvinner och fler människor ger fler kunder. Tid- och avgiftsregleringar ger mindre söktrafik efter avgiftsfria parkeringar men ökar omsättningen på parkeringarna. De fakta vi hittat i området ger ingen klar bild om huruvida detta minskar eller ökar den totala mängden biltrafik. Borttagande av parkeringsplatser i sin tur minskar mängden biltrafik i stadskärnan.

Resultatet av enkätundersökningen bland Sveriges handlare visar att handlarna överlag har en negativ inställning till parkeringsavgifters effekt på handeln i stadskärnorna. Denna inställning stämmer inte

överens med den forskning vi funnit i del 1 eller de resultat som vi funnit i den befintliga handelsundersökningen från Kalmar som analyserats i del 2.

Vår övergripande slutsats är att parkeringsregleringar har en positiv effekt på handeln i staden samt att en informationskampanj till Sveriges handlare bör göras för att visa detta. Vi anser också att fler undersökningar bör göras angående om parkeringsregleringar kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling.

Summary

Parking regulations in city centres are always a source of debate. In the society today, the debate is about how to reduce the use of cars. At the same time, many people want to solve the problems the trade in city centres have by making it easier to use cars in city centres. One example of that is to provide more free parking spaces. This examination paper aims to examine how parking regulations are affecting the trade in city centres and if the trade's views on parking charges are consistent with research within the field. This examination paper will also examine if parking regulations can be used to create a sustainable urban development.

This examination paper is divided into three parts. Part 1 is a literature study which is divided into four chapters, aimed at identifying existing knowledge on why and how people travel, the external effects these trips generate, what sustainable urban development is, how the current parking behaviour is and how it can be affected. Part 1 will also try to examine how people travel to shopping centres, how people choose point-of-purchase and who does the shopping and how much they spend.

Part 2 is an analysis of an existing parking study done in the city of Kalmar and a questionnaire survey among Swedish retailers. The analysis of the existing parking survey from Kalmar aims to shed more light on the current parking behaviour and how it can be affected, how people travel to retailers and what determines where people shop and who does the shopping and how much they spend. The questionnaire survey among Swedish retailers aims to shed more light on the trade's views on parking fees.

Part 3 includes the analysis and conclusion from the facts we have presented in part 1 and Part 2 and based on the purpose of this thesis. In part 3 there is also a recommendation of what we have learned and what we believe should be kept in mind when parking regulations and trade in city centres are discussed.

The results of part 1 and the analysis of the existing trade survey in Kalmar from part 2, shows that the parking regulations have a positive effect on trade in city centres. We have based that conclusion on that parking regulations increase the exchanges of cars in parking spaces and thus provide greater accessibility for more customers. In addition, parking is not the primary consideration for the choice of trading site. People are attracted to external shopping malls, first and foremost because they offer a quiet and car-free environment, and not because they have free parking. Foreign studies also show that more regulated car traffic in city centres increases the trade turnover.

The result of Part 1 also shows that sustainable urban development is certainly a popular concept, but that there is no common understanding of what it really is. Therefore we felt compelled to make our own definition. After analyzing our own definition of sustainable urban development with the effects parking regulations has on the city, we must conclude that it is not clear that sustainable urban development can be achieved with time and fee regulations but that the removal of parking spaces should provide conditions for sustainable urban development. We base these conclusions on the fact that the vital factor for sustainable urban development is to reduce the number of cars in city centres. A reduction of cars makes city centres more attractive and more pleasant to be in which according to the result from part 1 leads to more people choosing to stay there. This leads to a more sustainable urban development which reduces the social barriers, improves the environment and the economy. Time and fee regulations provide less searching for free parking but increases the exchange of cars in parking spaces. The research conclusions we found did not give a clear picture as to whether this reduces or increases the total volume of car traffic. On the other hand, removal of parking spaces reduces the amount of car traffic in city centres.

The result of the questionnaire survey among Swedish retailers show that retailers generally have a negative opinion towards the effects that parking regulations have on trade in city centres. This

opinion is not consistent with the research we have found in Part 1 or the results that we found in the existing trade survey from Kalmar, analyzed in Part 2.

Our overall conclusion is that the parking regulations have a positive effect on trade in the city and that an information campaign should demonstrate this to the Swedish retailers. We also believe that more studies should be made on how parking regulations may be used to create a sustainable urban development.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

*"Gratis parkering är en förutsättning för att välja Entré"*¹ (Sydsvenskan, 2009).

"Kommunen vill ta död på affärerna i stan verkar det som. Tar en massa beslut som absolut inte gynnar affärerna bl.a att höja parkeringsavgifterna och att göra det krångligare att köra i stan. Vinnare blir då Väla och Familia." (HD, 2009)

"Avgifterna kommer att försämra vår konkurrens med externhandeln utanför stadskärnan där parkeringen är gratis. Många förlorar kunder när kommunen flyttar ut från innerstan, och parkeringsavgifterna blir då ytterligare en sak som gör att man riskerar att förlora en levande innerstan." (helagotland.se, 2009)

Citaten ovan är hämtade från olika dagstidningar och är ett axplock av den debatt som uppstår så fort parkering i stadskärnan diskuteras. Den allmänna uppfattningen verkar vara att de problem som handeln i stadskärnorna har enkelt försvinner med ökad tillgänglighet för bil. Samtidigt som denna debatt fortgår, pågår även runt om i Sverige debatten om att vi människor genom vår påverkan på växthuseffekten är på väg att drastiskt förändra klimatet på jorden och hur vi skall ändra vårt beteende för att minska denna effekt. Minskad bilanvändning är ett sätt minska denna påverkan.

Den övergripande frågan är till följd av ovanstående resonemang om vi kan kombinera ett minskat bilanvändande med en levande handel i stadskärnorna. Denna fråga är något som både vi och Ramböll Sverige AB tyckte var intressant och tillsammans utarbetade vi en idé som till sist mynnade ut i detta examensarbete.

1.2 Syfte

Det övergripande syftet med detta examensarbete är att ta reda på om parkeringsreglering kan vara ett instrument för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att påverka handeln i stadskärnorna negativt.

Syftet är bland annat att undersöka hur parkeringsregleringar påverkar besökandet i stadskärnor och därmed även hur parkeringsregleringar påverkar kundunderlaget och omsättningen hos handeln i stadskärnorna.

Syftet är även att undersöka vad hållbar stadsutveckling innebär och om parkeringsregleringar kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling.

Dessutom syftar arbetet till att ta reda på huruvida handlarnas attityder till parkeringsavgifter stämmer överens med tidigare forskningsresultat.

1.3 Hypoteser

- Handelns negativa inställning till parkeringsregleringar är obefogad då parkeringsregleringars påverkan på val av handelsplats är överskattad.
- Parkeringsregleringar frigör parkeringsytor och minskar så kallad "söktrafik". Detta bidrar i sin tur till en mer attraktiv stadsmiljö.

¹ Åsikt bland många av Sydsvenskans läsare efter artikel om handlarnas svårigheter i det centrala köpcentret Entré, Malmö

1.4 Avgränsningar

I litteraturstudien har vi valt att endast undersöka persontrafikens påverkan på samhället och stadsmiljön. Detta eftersom parkeringsregleringar varken berör godstransporter eller icke urban miljö.

Vid analys av parkeringsstudien i Kalmar har vi valt att inte ta hänsyn till de olika parkeringszonerna med prisskillnader som finns i området. Detta eftersom prisskillnaden inte är väsentlig för vårt examensarbete.

Vid analysen av parkeringsstudien i Kalmar har vi bara använt oss av resultatet från enkät- och intervjustudien. Vi har inte använt oss av resultat från omsättningsstudien, studien om utnyttjandegraden på parkeringsplatserna eller resultatet från den fokusgrupp som sattes ihop och där representanter från handel, fastighetsägare och andra intressenter deltog. Resultatet från dessa studier hade i viss mån varit intressanta men har bortprioriterats då arbetet blivit för omfattande.

Av de enkäter som användes i parkeringsstudien i Kalmar och har fyllts i av boende, kunder och handlare har vi valt att enbart behandla svaren från kunder. Detta då vi speciellt är intresserade av hur kunderna har påverkats av ändringen av parkeringsregleringarna. Vi är inte intresserade av hur boende och anställda har påverkats av förändringarna.

I handelsundersökningen har vi valt att skicka enkäten till handlare i kommuner med fler än 40 000 invånare. Detta eftersom kommuner med färre antal invånare blir för små och har inte problem med personbilstrafiken i lika stor omfattning som de större kommunerna. Emellertid har vi valt att inte inkludera Stockholm i enkätstudien. Detta då Stockholm skiljer sig i hög grad gällande storlek och handelsutbud samt att Stockholm har ett tunnelbanesystem som gör att kollektivtrafiken skiljer sig avsevärt mot övriga Sverige.

Det hade varit intressant att studera hur införandet av parkeringsregleringar och då främst parkeringsavgifter har påverkat omsättningen hos handlarna i ett stort antal städer. Detta skulle dock vara alltför tidskrävande.

Handelsundersökningen har enbart handlat om parkeringsavgifter eftersom många människor förknippar parkeringsregleringar med parkeringsavgifter.

För att underlätta vårt arbete har vi valt att kontakta handlare via handels-/centrumföreningar och inte genom att ta direktkontakt med olika handlare.

Ytterligare undersökningar som skulle kunna ha gjorts är att genom fältstudie och litteraturstudie undersöka vart personers smärtgräns går gällande parkeringsavgifter. Detta har vi inte valt att göra på grund av tidsbrist.

2 Metod

Examensarbetet är uppdelat i tre delar. Del 1 är en litteraturstudie uppbyggd i fyra kapitel och som syftar till att kartlägga befintlig kunskap om:

- Varför och hur människor reser.
- De externa effekter som människors resor ger upphov till.
- Vad hållbar stadsutveckling är.
- Hur människor parkerar och hur deras parkeringsbeteende kan påverkas.
- Hur ser människors resor ut i samband med inköp och vad avgör vart inköpen sker?
- Hur ser handeln i centrum ut? Vilka handlar och för hur mycket?

Litteraturstudien har genomförts genom sökningar i Lunds universitetsbiblioteks bibliotekskatalog *Lovisa*, genom sökningar i Transportforskningens ämnesportal *transguide*, samt genom Rambölls eget bibliotek.

Del 2 består av två kapitel. Först ett kapitel där en analys av en befintlig parkeringsundersökning från området Kvarnholmen i Kalmar genomförs och därefter ett kapitel där en enkätstudie bland Sveriges handlare redovisas.

Analysen av den befintliga parkeringsundersökningen i Kalmar syftar till att ytterligare belysa hur dagens parkeringsbeteende ser ut och hur det kan påverkas, hur resorna vid inköp ser ut och vad som avgör var inköpen sker samt hur handeln i centrum ser ut; vilka handlar och för hur mycket. Utförligare metodbeskrivning, både metod för hur befintlig undersökning har utförts och metod för hur analysen i detta examensarbete har utförts, finns att läsa i *Kapitel 7.1* och *7.2*.

För att ta reda på handlarnas attityd till parkeringsfrågor har vi genomfört en Internetbaserad enkätstudie bland Sveriges handlare. De deltagande handlarna har nåtts genom en rundringning till handelsföreningar i kommuner med över 40 000 invånare, Stockholm ej inräknat, där handelsföreningarna antingen svarat på enkäten själv eller skickat ut den till sina medlemmar. Frågorna i enkäten har tagits fram med hjälp av våra handledare Jan Hammarström och Lena Hiselius, Ramböll respektive Lunds tekniska högskola, samt Lars Ahlman vid Malmö Stad. Utförligare metodbeskrivning finns att läsa i kapitel *8.2 Metod*.

Del 3 är uppdelat i tre kapitel. Dessa tre kapitel innefattar analys och slutsats av de fakta vi fått fram i del 1 och del 2 och utifrån de syften som detta examensarbete haft samt en rekommendation av vad vi lärt oss och vad vi anser bör tas i åtanke när parkeringsregleringar och handel i stadskärnor diskuteras.

DEL 1 – LITTERATURSTUDIE

3 Resvanor

För att förstå människors beteenden vid inköpsresor och problematiken dessa beteenden kan ge upphov till kommer detta kapitel att först ge en historisk tillbakablick över hur transportererna har utvecklats genom historien. Efter den historiska tillbakablickens beskrivs mer detaljerat vilka val den enskilde individen gör i samband med en resa samt vad som indirekt påverkar dessa val. Till sist ges en bild av hur valen av transportmedel påverkar samhället.

3.1 Historia

Behovet av att förflytta både sig själv och olika föremål har funnits under en lång tid, dock i olika stor omfattning. Sjöfarten var länge den självklara handelsvägen och som exempel finns Nilen som spelade en central roll som transportled i det gamla Egypten för 5000 år sedan. Emellertid har man även kunnat se spår av landvägar även från denna tid. Under bygget av Cheopspyramiden 2600 år f.Kr. använde egyptierna sig av stensatta vägar för att kunna transportera fram stenblock och verktyg till pyramiderna. Det första professionella vägsystemet härstammar dock från romersk tid och var klart år 200 e.Kr. Vägsystemet innefattade totalt över 85 000 kilometer väg varav den mest kända vägen är Via Appia som är en 540 kilometer lång huvudväg som sträcker sig sydöst från Rom. Från början var det en grusbelagd väg men senare belades den med stora stenblock. (Hydén, 2008)

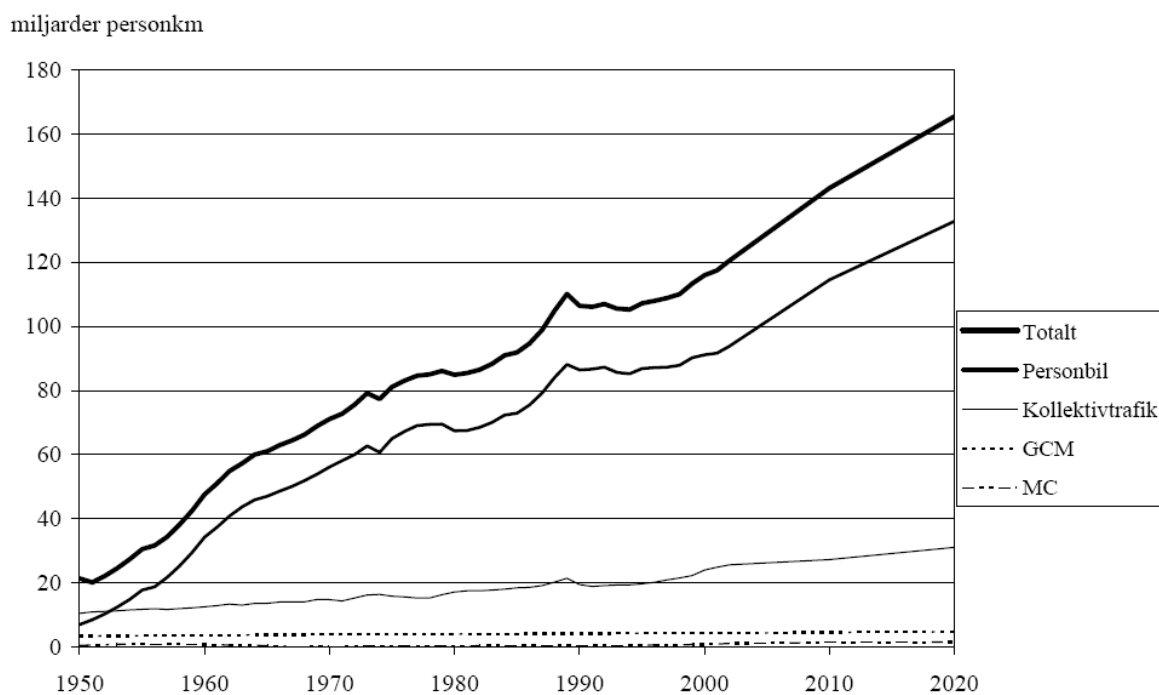
Sveriges första tätorter växte fram runt början av 1000-talet, under slutet av vikingatiden och under början av medeltiden. Detta skedde längs med viktiga vattenleder då sjöfarten fortfarande var det viktigaste transportslaget, främst vid handel. Sjöfarten kom sedan att dominera som transportmedel ända till mitten av 1800-talet då järnvägsbyggandet kom igång. Den stora järnvägsepoken inleddes i England år 1825 och Sverige fick år 1825 sin första järnvägssträckning som gick mellan Malmö och Lund. (Hydén, 2008) Järnvägsbyggandet var ett steg i den industriella revolutionen som kom att drastiskt förändra levnadsmönstret i Sverige och resten av Europa. Under denna tid utökades städerna snabbt då landets befolkning steg kraftigt i antalet och att människor började flytta från landsbygden in till städerna. Före industrialiseringen hade rörligheten bland människor varit i stort sett obefintlig, människor bodde och jobbade på samma ställe. (Lunds kommun, 2005)

Industrialiseringen och byggandet av järnvägen gjorde att rörelsebehovet förändrades. I Sverige hade sjötransporten prioriterats under många århundraden och istället för att satsa resurser på utbyggnad av vägsystemet satsades resurser på kanalsystemets utbyggnad, där det mest kända projektet är Göta kanal som blev färdig år 1832. Vägbyggandet tog inte fart förrän järnvägens intåg på transportsidan. Detta då det behövdes vägar för att ta sig till järnvägsstationerna, till en början med häst och vagn. Den första bilen kom att rulla på de svenska gatorna i slutet av 1800-talet och år 1900 fanns det 15 stycken bilar i Sverige. Tillväxten av bilar var till en början låg med 2 700 registrerade bilar år 1914, för att efter första världskriget öka från 4 000 till 50 000 i antalet mellan år 1918 och 1930. (Hydén, 2008) Idag ligger det svenska fordonsbeståndet på strax under 4 300 000 personbilar som är i trafik (SCB, 2009a).

Enligt Wilhelmson (1990) finns det tre tydliga förhållningssätt till livsstil och resvanor. Dessa förhållningssätt är geografisk stabilitet, geografisk pendling och geografisk flexibilitet. Betydelsen och utvecklingen av dessa förhållningssätt har följt den historiska utveckling som har beskrivits ovan. Med **geografisk stabilitet** menas att livet levs i närheten av bostaden, det vill säga att arbete och fritidsaktiviteter finns i ens närområde. Det krävs inga märkbara resor för att ta sig till dagliga aktiviteter och detta är ett vanligt förhållningssätt som var vanligt i det förindustriella jordbrukarsamhällets bygder. **Geografisk pendling** innebär att människan dagligen, med hjälp av transportmedel och förhållandevis hög hastighet, kan nå enstaka mer avlägsna mål, exempelvis

arbetsplatsen. Detta levnadssätt symboliseras oftast av arbetspendling och är något som blev allt vanligare i takt med de olika transportslagens utveckling och blev som mest dominerande i samband med bilismens genombrott på 50-talet. Det tredje förhållningssättet, **geografisk flexibilitet**, anses råda i dagens samhälle. Detta förhållningssätt speglar en livsstil med hög rörlighet och längre förflyttningar, ofta med bil. Anledningarna till denna rörliga livsstil anses vara många. En av anledningarna är en förändrad situation när det gäller arbetslivet. Människors arbetstider har blivit allt mer flexibla, tjänsteresorna har blivit allt fler i samband med att tjänstesektorn har utvidgats och att företagen sprider ut sig på ett flertal orter. Ytterligare en anledning till den rörliga livsstilen är människors fritidssysselsättningar. Jämfört med tidigare har vi numera mycket mer tid och pengar att lägga på fritidsaktiviteter och därmed ökar även behovet av att resa. (Vilhelmson, 1990)

Den stora orsaken till att människors levnadssätt har gått från geografisk stabilitet till geografisk flexibilitet är personbilens intåg i samhället (Vilhelmson, 1990). Användandet av personbilen har haft en kraftig utveckling sedan början av 1950-talet och detta kan ses i *Figur 3.1* nedan som visar hur persontransportarbetet² har utvecklats sedan 1950-talet samt en prognos för den framtida utvecklingen fram till 2020. Figuren visar en relativt linjär och kraftigt stigande utveckling av bilanvändandet och att det kommer att fortsätta att öka kraftigt fram till 2020. (Johansson & Nilsson, 2004) Det bör dock poängteras att prognosen är från 2004 och att det därmed bör finnas nyare siffror. Bilden visar dock tydligt hur tendensen är för persontransportarbetets framtida utveckling.

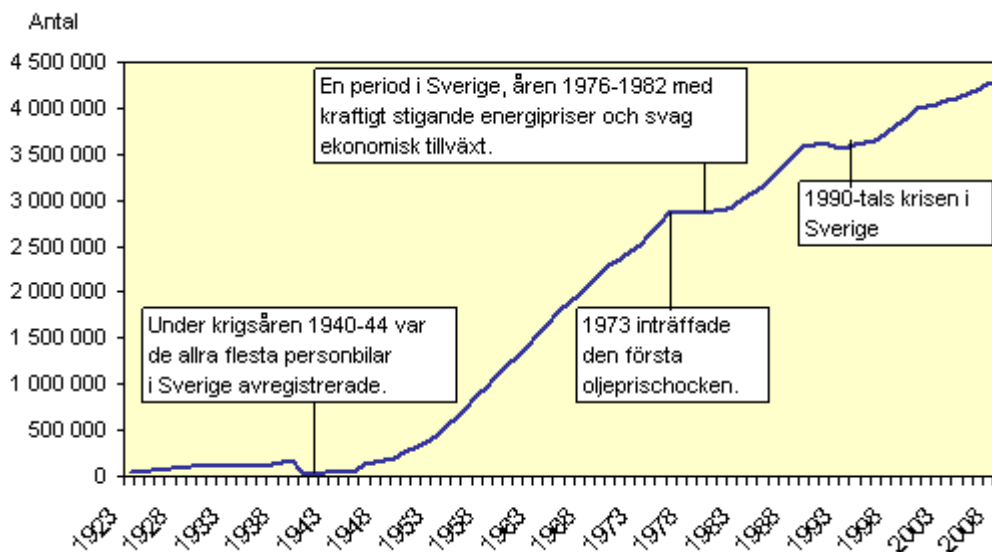


Figur 3.1 Persontransportarbetets utveckling i Sverige 1950 – 2020. I kollektivtrafik inkluderas buss, spårtrafik och inrikesflyg. (Johansson & Nilsson, 2004)

Den kraftiga utvecklingen av bilanvändandet har starkt att göra med den ekonomiska utvecklingen i landet. Detta kan ses då Sverige länge var mer bilberoende än övriga länder i Europa samtidigt som Sverige hade en jämförbart starkare ekonomisk tillväxt än övriga Europa. I början av 1970-talet var Sverige till och med det biltätaste landet i hela Europa med 3,5 personer per personbil. Den ekonomiska utvecklingen i Europa har dock gjort att flera länder har gått om Sverige i biltäthet. 2004 låg Luxemburg, Italien, Tyskland och Österrike i topp med 1,6 – 1,9 personer per personbil medan motsvarande siffra för Sverige låg på 2,2 personer per personbil, vilket i sin tur motsvarade snittet bland medlemmarna i EU. (Johansson & Nilsson, 2004) Utvecklingen av antalet personbilar i trafik i

² Persontransportarbete anges i personkilometer och är antalet personer multipliceras med den sträcka som en transport avser (Hydén C, 2008).

Sverige mellan 1923-2008 kan ses i *Figur 3.2* nedan. Här visas även ett antal ekonomiska händelser och hur det i sin tur har påverkat bilbeståndet.

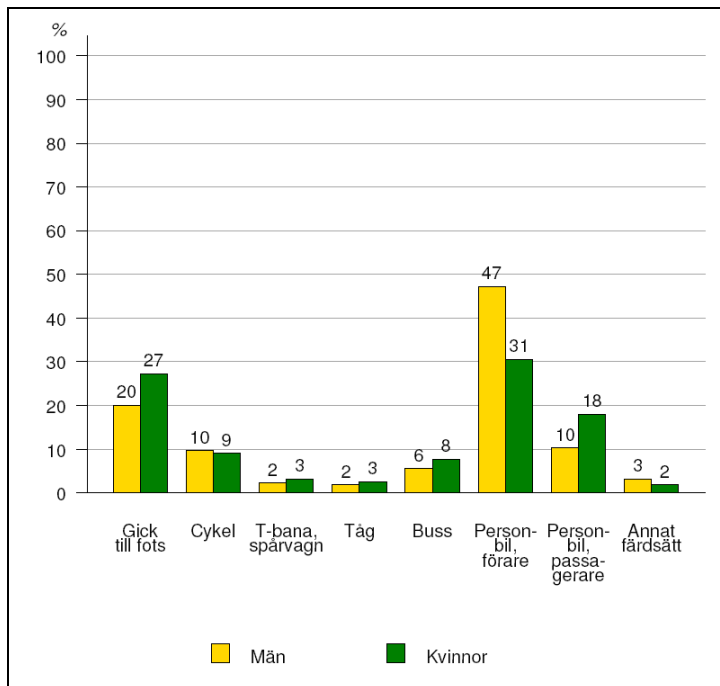


Figur 3.2 Personbilar i trafik 1923-2008, tidsserie. (SCB, 2009b)

Tillgången till bil har gett hushållen en frihet att i större utsträckning kunna välja boende, arbetsplats, handelsplatser och fritidssysselsättning. Bilen har ökat möjligheterna och behovet av att resa. Emellertid är det inte enbart människans möjlighet att välja bilen som är orsaken till resvanornas utveckling utan också samhällsutvecklingen. Samhället har en stor betydelse, både gällande utformning och gällande organisation. (Vilhelmson, 1990)

3.2 Val av transportslag

För att se hur människor i Sverige reser görs resvaneundersökningar. Den senaste gjorda nationella resvaneundersökningen är från 2005-2006 och ger en bild av hur svenskarna idag väljer färdmedel, se *Figur 3.3* nedan.



Figur 3.3 Huvudresornas fördelning efter färdssätt uppdelat på kön. (SIKA, 2007a)

Figur 3.3 ovan visar att den största andelen, 47 procent av männen och 31 procent av kvinnorna väljer bilen som färdmedel vid huvudresor³. Bland kvinnorna är det dock en nästan lika stor andel som gör sina huvudresor till fots, 27 procent. Bland männen är denna andel 20 procent vilket är väsentligt lägre, 27 procentenheter, än andelen som väljer bil. Bland övriga färdmedel är det relativt jämnt fördelat mellan männen och kvinnorna. Det är dock något fler kvinnor än män som färdas som personbilspassagerare och som färdas med buss.

3.2.1 Vilka parametrar som styr val av transportslag

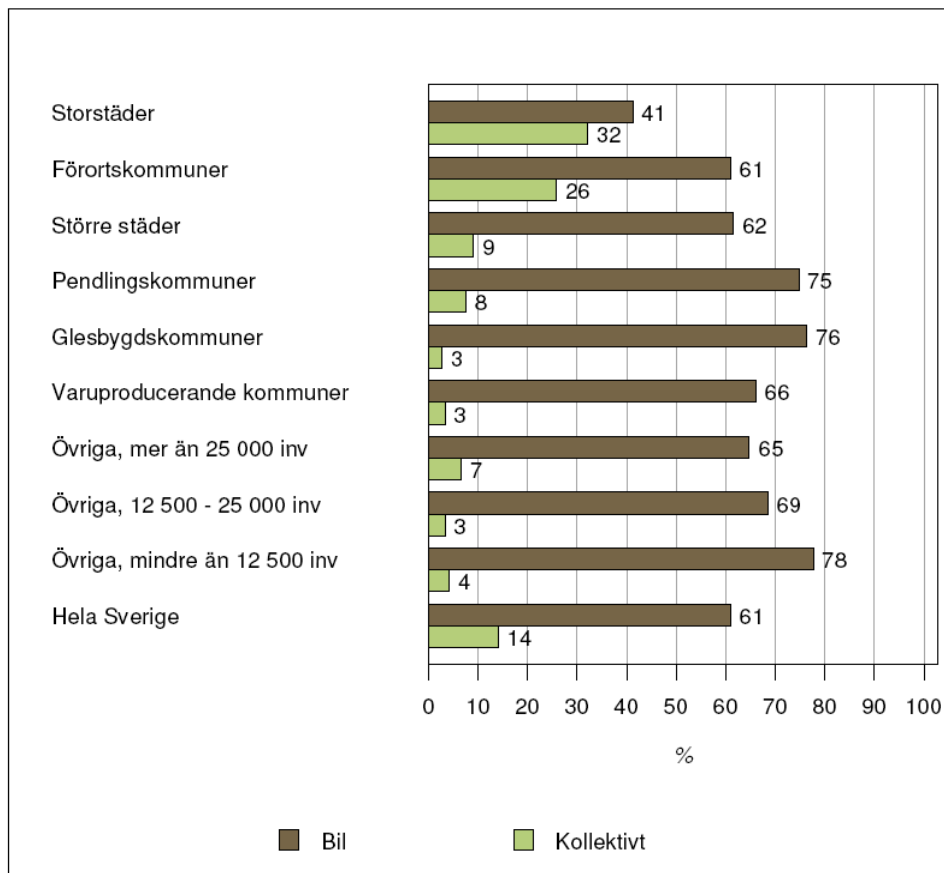
Banverket et al (2007) listar de viktigaste faktorerna som påverkar val av transportslag. Dessa faktorer är:

- Tillgång till körkort och bil
- Ärende
- Avstånd, restider och genhet
- Väder
- Fysisk planering
- Ålder och kön

Tillgång till körkort och bil är den parameter som i störst grad bestämmer en resas längd och huruvida en person väljer att använda bil eller inte som färdmedel. Körkorts- och bilinnehavet bestäms i sin tur av en rad andra parametrar som inkomst, boendesituation, kön och kulturell bakgrund. Exempelvis påverkar boendesituationen dels i form av tätortens storlek, ju större tätort desto lägre andel av invånarantalet äger en bil samt innehar ett körkort. I de små tätorterna har nio av tio invånare körkort och tillgång till egen bil medan i större tätorter som Stockholm, Göteborg och Malmö har sex av tio invånare tillgång till egen bil. (Vilhelmson, 2000) Att bilanvändandet är större i glesare orter kan bland annat ses i *Figur 3.4* som visar hur arbetsresor fördelar sig på bil respektive kollektivtrafik uppdelat efter boenderegion. Figuren visar bland annat att i storstäder sker 41 procent av arbetsresorna

³ En huvudresa är en resa som startar och slutar i samma huvudresepunkt. Denna huvudresepunkt kan i sin tur vara bostaden, arbetsplatsen, skola etc. (SIKA, 2007a)

med bil och 32 procent med kollektivtrafik, medan motsvarande siffra för glesbygdskommuner är 76 procent med bil och 3 procent med kollektivtrafik. (SIKA, 2007a)



Figur 3.4 Den procentuella andelen av arbetsresor som sker med bil respektive kollektivtrafik uppdelat efter boenderegion (SIKA, 2007a)

En av förklaringarna till att bilanvändandet är mindre i tätbebyggda orter är bland annat att tillgången till bra kollektivtrafik är bättre samt att befolkningsstrukturen skiljer sig från mer glesbebyggda områden. I tätorterna består befolkningen ofta av äldre, unga eller hushåll utan barn vilka inte använder sig av bilen i lika stor omfattning som övriga. Det har visat sig att de som använder sig av bil i störst utsträckning är folk mellan 25 och 64 år. (Banverket et al, 2007)

Förutom tätortens storlek påverkar boendesituation bilinnehavet även i form av hushållets sammansättning. Ju fler boende desto större är sannolikheten för bilinnehav. Majoriteten av alla hushåll med sammanboende vuxna äger minst en bil och utav dessa hushåll är det dessutom allt fler som äger mer än en bil. (Vilhelmson, 1990)

Typ av **ärende** är också en faktor som påverkar valet av färdmedel. Exempelvis är bilens andel av fritids- och inköpsresor något större än vad den är för arbetsresor.

Resans **avstånd, restid och genhet** är något som påverkar i stor grad. Ökat avstånd medför att fler använder sig av bil, speciellt om resan är längre än fem kilometer. Fem kilometer tycks vara smärtgränsen för att välja cykel då det har visat sig att en stor majoritet av alla cykelresor är kortare än detta avstånd. Är avstånden alltför korta väljer man dock att gå istället för att cykla. Vid avstånd på 1,5-2 kilometer är det vanligaste färd sättet att gå. Andelen som går är även stor på avstånd upp till två kilometer. Genhet påverkar resandet på så vis att om inte gång- och cykelvägarna är tillräckligt gena är det risk att bilen används istället för att gå eller att cykla. Detta trots att resan är kort, både gällande tid och gällande avstånd. (Banverket et al, 2007)

Ytterligare än faktor som påverkar val av färdmedel är **vädret**. Dåligt väder som regn, snö och kraftig kyla ger stor benägenhet att välja bil istället för cykel eller gång. Studier i Göteborg och Stockholm har visat att vid tillfälligt dåligt väder kan cykeltrafiken minska med 25-50 procent. Dessutom har det visat sig att det i södra och mellersta Sverige är ca tre gånger fler cyklister under sommarhalvåret jämfört med vinterhalvåret. Vid halka har dock folk benägenhet att välja kollektivtrafik istället för bil. (Banverket et al, 2007)

Fysisk planering är ännu en betydande faktor vid val av färdmedel. Otilltalande utformning gör det inte attraktivt att gå eller cykla. Lokalisering av service och handel, bebyggelsestäthet och möjlighet att parkera är några fysiska faktorer. God fysisk planering är bland annat viktigt för att locka cyklister. För att locka folk att cykla krävs det ett sammanhängande och lättöverskådligt cykelnät. Andra fysiska faktorer som är av stor vikt för cyklister är bland annat beläggning med god standard, tydlig separering mellan gående och cyklister, detta både gällande attraktivitet, trygghet och säkerhet. För kollektivtrafik är det viktigt med god fysisk planering i form av väl planerade och sammanhängande linjenät där bostäder, service och arbetsplatser ligger i anslutning till hållplatserna. (Banverket et al, 2007)

Ålder och kön är också något som påverkar val av färdmedel. Det har visat sig att män oftare kör bil än kvinnor. (Kollektivtrafikkommittén, 2003) Dessutom är majoriteten av alla bilister mellan 25 och 64 år. När det gäller cyklister är könsfördelningen istället förhållandevis jämn. Emellertid tycks det oftare vara män som väljer att cykla vid längre resor och oftare kvinnor vid kortare resor. De cyklister som står för den största sammanlagda reslängden är i sin tur mellan 24 och 44 år gamla. Den största andelen av alla cykelresor står dock ungdomar mellan 13 och 17 år för. (Banverket et al, 2007)

3.2.2 Aktivt val eller vana

Enligt Garvill et al (2001) finns det två teorier som beskriver människans val av transportslag. Enligt den **första** teorin väljer människan färdmedel utifrån miljömedvetenhet och efter vilket färdmedel som ger största förväntade nyttan. Människan gör ett medvetet val vid val av färdmedel. Enligt denna teori görs en bedömning av en resas konsekvenser vid val av färdmedel. Exempel på dessa konsekvenser är:

- restid
- monetär kostnad
- flexibilitet
- bekvämlighet
- säkerhet

Dessutom kan det hända att miljömedvetenhet gör att det även tas hänsyn till de negativa konsekvenserna för miljön. (Garvill et al, 2001)

Konsekvensernas storlek är olika för olika färdmedel samt värderas olika högt. Konsekvenserna för en resa bedöms och bidrar sedan till ett totalt utfall där det färdmedel som har det bästa utfallet vinner och väljs för just den resan. Det vill säga, det totala utfallet utgör en människas attityd till ett färdmedel för den aktuella resan. (Garvill et al, 2001)

Den **andra** teorin menar att människan väljer färdmedel på olika sätt beroende på vilken situation man befinner sig i, det vill säga att man inte gör en värdering vid varenda resa enligt ovan nämnda teori. Dessutom hävdar vissa forskare att färdmedelsbesluten görs på olika nivåer. På nivå 1 görs snabba automatiserade beslut utan några egentliga överväganden om för- och nackdelar. På nivå 2 görs beslut där endast ett fåtal faktorer hos de andra alternativen övervägs, exempelvis att välja det färdmedel som ger den kortaste restiden. På den tredje nivån görs en mer fullständig värdering som tar alla alternativ och konsekvenser i beaktning. Om denna situation på nivå tre upprepas kommer det leda till att färre och färre val görs och färdmedelsvalet kommer därmed att flyttas upp en nivå för att tillslut hamna på nivå 1 där automatiska val görs. (Garvill et al, 2001)

I en undersökning från Umeå universitet har det prövats huruvida det finns ett samband mellan möjligheten att använda andra färdmedel än bil och hur stark bilvana en individ har, samt om det finns ett samband mellan vana att välja bil och hur ofta man avstår från att välja bil. Studien visar bland annat utifrån ett genusperspektiv att kvinnor har större miljömedvetenhet än män, att kvinnor är mindre positiva till bil än vad män är och att kvinnor använder sig av bil i mindre utsträckning än vad män gör. Studien visar även att det finns ett samband mellan ett stort allmänintresse och miljömedvetenhet samt att det finns ett samband mellan huruvida man upplever miljön som hotad och miljöintresse och därmed också moraliskt ansvar för miljön och viljan att avstå bilen som färdmedel. Studien visar dock att miljömedvetenhet inte är den viktigaste faktorn till val av färdmedel. Den viktigaste faktorn är istället möjligheten att ersätta bil med andra färdmedel och vanan att använda bil vid olika resor. (Garvill et al, 2001)

3.3 En resas externa effekter

Med externa effekter menas de effekter som indirekt tillkommer när vi människor reser eller transporterar saker. Dessa effekter har ingen inverkan på hur den aktuella transporten genomförs, exempelvis att den går snabbare eller är billigare, och tas därför inte med i privatpersoners eller företags kostnadskalkyler. Däremot påverkar de externa effekterna samhället i stort genom att de påverkar vår miljö och ger marginalkostnader⁴ för samhället. (SIKA, 2007b) Nedan redovisas hur vägburna resor och transporter påverkar vår miljö, hälsa, säkerhet och samhällsekonomi.

3.3.1 Miljö- och hälsoeffekter

Trafiken och dess anläggningar är idag en av de största riskerna för vår hälsa och för vår miljö då de påverkar oss i form av luftföroreningar, buller, barriäreffekter och annat som påverkar den fysiska miljön vi lever i. Förutom de direkta miljö- och hälsoproblemen som trafiken ger upphov till innebär trafikens energianvändning, främst fossila bränslen, att framtida generationers energiförsörjning försvåras. Dessutom är trafikens avgasutsläpp starkt förknippat med risken för en ökad växthuseffekt. (Hydén, 2008)

3.3.1.1 Luftföroreningar

Luftföroreningar är ett miljöhot som vi dagligen konfronteras med i vårt vardagliga liv då vi dels utsätts för det och dels ofta läser eller hör talas om larmrapporter i pressen om hur de skadar bl.a. vår hälsa, vår natur eller vårt klimat. (Hydén, 2008) I Sverige orsakar olika luftföroreningar för tidig död för flera tusen människor varje år. Luftföroreningar skadar främst människor med hjärt-, kärl- och lungsjukdomar. Dessutom kan luftföroreningar även öka risken för cancer samt orsaka eller bidra till allergier, astma och andra luftvägssjukdomar. (Sjöberg et al, 2005) Luftföroreningar i sig är ett begrepp som omfattar en rad olika ämnen och komponenter som alla påverkar oss på olika sätt. Hur de påverkar oss och vår omgivning beror på om man ser det ur ett lokalt, regionalt eller globalt perspektiv. (Hydén, 2008) Nedan redovisas de luftföroreningar som trafiken bidrar till ur ett lokalt-, regionalt- och globalt perspektiv.

Lokalt perspektiv

I detta perspektiv beskrivs vilka effekter luftföroreningarna har på den plats där de släpps ut. Luftföroreningar på denna nivå påverkar oftast människans hälsa men också problem med lukt, nedsmutsning och allmän otrevnad kan uppstå. Luftföroreningar som ger skador lokalt är partiklar, kolmonoxid (CO), kvävedioxid (NO₂), kolväten (HC), tungmetaller och marknära ozon (O₃). (Hydén, 2008) (Sjöberg et al, 2005) Nedan följer en genomgång av de lokala luftföroreningarnas effekter på människa och natur.

⁴ Marginalkostnad är en nationalekonomisk term för ökningen av de totala kostnaderna då produktion och försäljning ökar med en enhet. (Nationalencyklopedin, 2009)

Den luftförorening som orsakar de största hälsoproblemen i Svenska tätorter är **partiklar**. Partiklar kan förvärra eller orsaka hjärt- och kärlsjukdomar, astma eller andra lungsjukdomar. Studier har även visat att partiklar kan försämra lungans utveckling hos barn. Totalt sett tros partiklar orsaka tusentals dödsfall per år i Sverige. Partiklars effekter på djur och växter är dåligt kända. Däremot vet man att partiklarna kan innehålla olika metallföreningar som kan påskynda korrosion av metaller och skada kulturföremål. (Sjöberg et al, 2005) Partiklarna kommer både från avgaser, främst från tunga dieselfordon, och slitage av vägbanor, däck och bromssystem. (Hydén, 2008) Den största mängden partiklar kommer från vägslitage. Studier från stor Stockholm visar att skillnaden i mängd mellan avgaspartiklar och slitagepartiklar är en faktor på 10. Detta kan förklaras med det klimat som finns i Sverige vilket tvingar till användning av exempelvis dubbdäck. Då en slitagepartikel är större än en avgaspartikel är den dock inte lika farliga som en avgaspartikel eftersom den inte tränger lika djupt in i kroppen. De kan dock ändå vara skadliga för människor vid för höga mängder. (VTI, 2005)

Luftföroreningen **kolmonoxid (CO)** påverkar oss människor genom att den hämmar fosterutvecklingen och ger skador på hjärna och hjärta. Kolmonoxiden blockerar även blodets förmåga att syresätta kroppens vävnader. Kolmonoxid verkar dock inte ha någon större påverkan på växter, djur eller material. (Sjöberg et al, 2005) Införandet av katalysatorer har emellertid gjort att halterna av kolmonoxid ytterst sällan överskrider de miljö kvalitetsnormer som finns. (Hydén, 2008)

Kvävedioxid (NO₂) är en luftförorening som orsakar nedsatt lungfunktion samt kan förvärra redan befintlig astma. Halten av kväveoxider utgör antagligen inget större hälsobesvär i Sveriges tätorter. Däremot bidrar de till bildandet av marknära ozon vilket är allvarligt ur hälsosynpunkt, se senare avsnitt om ozon. Lokalt bidrar också kvävedioxider till nedbrytningen av kulturföremål. (Sjöberg et al, 2005)

Vägtrafikens utsläpp av **tungmetaller** kan orsaka eller förvärra sjukdomar i nervsystemet, njurar och hjärta/kärl. De halter som finns i Sverige idag utgör dock troligen inget hälsoproblem för människan. Tungmetaller kan dock ackumuleras i naturen till sådana mängder som kan vara skadliga för växter och djur. (Sjöberg et al, 2005)

Det marknära **ozon (O₃)** som vägtrafiken ger upphov till kan förvärra människors lung-, hjärt- och kärlsjukdomar. Dessutom skadar de grödor, vilda växter och träd samt bryter ner papper, plast, gummi och textilier. Ozon bildas av kvävedioxider och flyktiga organiska ämnen, exempelvis bensen. (Sjöberg et al, 2005)

Luftföroreningen **kolväten (HC)** är ett samlingsnamn för en grupp av kemiska föreningar. Exempel på sådana kemiska föreningar med negativa miljö- och hälsoeffekter är eten, propan, bensen och PAH (t.ex. pyren och bens(a)pyren, vilka uppstår vid ofullständig förbränning av bensin och dieselolja). Kolväten ger irritation i ögon och hals och kan både öka risken för samt orsaka cancer. (Hydén, 2008) Vissa kolväten skadar också växter och djur som lever i vatten medan andra bidrar till ozonbildandet vilket skadar växter och material. Kolväten kommer från fordonens avgaser. (Sjöberg et al, 2005)

Regionalt perspektiv

Detta perspektiv avser den totala halten eller det totala nedfallet av luftburna föroreningar för en hel region. Föroreningarna kan härstamma både från lokala utsläpp i den aktuella region eller från andra regioner runt omkring. (Hydén, 2008) Exempelvis stod Sverige år 2003 för endast nio procent av det totala nedsläppet av kväveoxider och åtta procent av svaveldioxidnedsläppet över vårt land. (Naturvårdsverket, 2007) På samma sätt sprids Sveriges utsläpp till grannliggande regioner. På så vis räcker det inte med att ett enskilt land eller en region minskar sina utsläpp av svavel och kväve för att naturen skall bli bättre i det landet eller den regionen. (Hydén, 2008) Nedan följer en genomgång av de regionala luftföroreningarnas effekter på människa och natur.

På regional nivå bidrar **kväveoxider** och **svaveldioxider (SO₂)** till övergödning av hav, sjöar, vattendrag och mark samt till försurning av mark och vatten. Även **partiklar** ger hälsoproblem på regional nivå då de kan färdas långa sträckor med vinden. (Sjöberg et al, 2005)

Globalt perspektiv

Detta perspektiv avser de luftföroreningar som ger effekter på hela jorden i form av global uppvärmning, den så kallade växthuseffekten. De luftföroreningar som påverkar den globala uppvärmningen är utsläpp av de så kallade växthusgaserna som består av bland annat koldioxid, metan och dikväveoxider, utsläpp som till största del kommer från vägtransportsektorn. (Johansson & Nilsson, 2004)

För att beräkna framtida effekter av den globala uppvärmningen har forskare utvecklat klimatmodeller. Utvecklingen av dessa klimatmodeller har gått så pass bra att man med viss säkerhet har kunnat beräkna effekterna av olika växthusgaserna utifrån olika scenarion. Olika modeller och antagen har använts och enligt dessa beräkningar kan en höjning av jordens medeltemperatur med 1,4 till 5,8 grader vara aktuell de närmaste hundra åren. En sådan ändring av årsmedeltemperaturen kommer leda till att höga temperaturer kommer bli vanligare. Beräkningar har därefter gjorts för att se hur detta påverkar på en mer regional nivå. Exempelvis kommer medeltemperaturen sommartid i södra Frankrike att öka med sex till åtta grader. Detta kan leda till att temperaturen dagtid kan ligga över 40 grader. I Spanien kan temperaturen lokalt gå över 50 grader, alltså samma temperatur som råder i öknen. Förutom ökad hetta kommer nederbörden dessutom att minska vilket kommer leda till enorma samhällsekonomiska förluster. I Sverige kommer den lägsta temperaturen stiga med åtta till tolv grader och att åka skidor söder om Mälardalen kommer inte att gå. Effekterna i Sverige kommer antagligen inte bli lika allvarliga som i Sydeuropa men dock kommer naturens flora att förändras och extremväder med stormar och översvämningar kommer att öka. (Johansson & Nilsson, 2004) Nedan följer en genomgång av de globala luftföroreningarnas effekter på människa och natur.

Vägtrafiken står för en stor andel av den mängd **koldioxid** som släpps ut idag och vägtrafikens andel av koldioxidutsläppen ökar hela tiden. Vägtrafikens koldioxidutsläpp är direkt proportionellt mot mängden bränsle som förbränns vilket innebär att koldioxiden inte kan tas bort med hjälp av exempelvis katalysatorer. (Hydén, 2008) I Sverige står vägtrafiken för 29 procent av det totala utsläppet av koldioxid och denna andel förväntas växa med ca en procent per år. (Johansson & Nilsson, 2004)

Även **partiklar** påverkar det globala klimatet då de kan ha en avkylande effekt vilket kan motverka växthuseffekten. Storleken på denna effekt är dock svårt att beräkna i dagsläget. (SIKA, 2007b)

3.3.1.2 Buller och vibrationer

Vägtrafikens buller kan ses som oönskat ljud och påverkar oss på olika sätt. Det kan till exempel vara svårt att uppfatta tal, att sova och att vila i bullriga miljöer. Det kan leda till att vi blir trötta och nedstämda vilket i sin tur kan leda till att vi blir stressade, får minskad koncentrationsförmåga och försämrade inlärningsförmåga. Studier visar också att människor som under en längre tid bott i ett bullrigt område har höga blodtryck vilket i sin tur kan leda till hjärt- och kärlsjukdomar. Hur känslig man är för buller varierar från person till person och från situation till situation. Exempelvis stör en lastbil på natten mycket mer än en lastbil på dagen. (Naturvårdsverket, 2009b)

Vad som bullrar beror på fordonstyp, körsätt, hastighet, vägens lutning, vägbeläggning samt väglag. Exempelvis kommer ett fordons buller mestadels från motor och transmission vid hastigheter under 50-60 km/h. Vid hastigheter över dessa är det däck och luftljud från karossen den dominerande ljudkällan. Upplevelsen av buller kan också förstärkas ifall fordonet ger upphov till vibrationer. Vibrationer i sig kan ge hälsoproblem för exempelvis chaufförer, skador på byggnader samt störningar för människor och känslig apparatur. (Hydén, 2008) I Sverige är det idag ca 2 miljoner människor som utsätts för bullernivåer över de riktvärden som riksdagen fastställt varav 1,5 miljon störs av vägtrafiken. (Naturvårdsverket, 2008)

3.3.1.3 Påverkan på staden

Förutom att trafiken påverkar staden genom luftföroreningar, buller samt vibrationer påverkar den staden också ur ett säkerhetsperspektiv, ett estetiskt perspektiv, ett trygghetsperspektiv samt genom barriäreffekter. Säkerheten för oskyddade trafikanter ökar markant med ökad hastighet för biltrafiken. Exempelvis dör en av tio fotgängare vid en kollision med en bil som vid krockögonblicket har en hastighet på 30 km/h. Vid en krockhastighet på 50 km/h dör åtta av tio fotgängare. (Banverket et al, 2007)

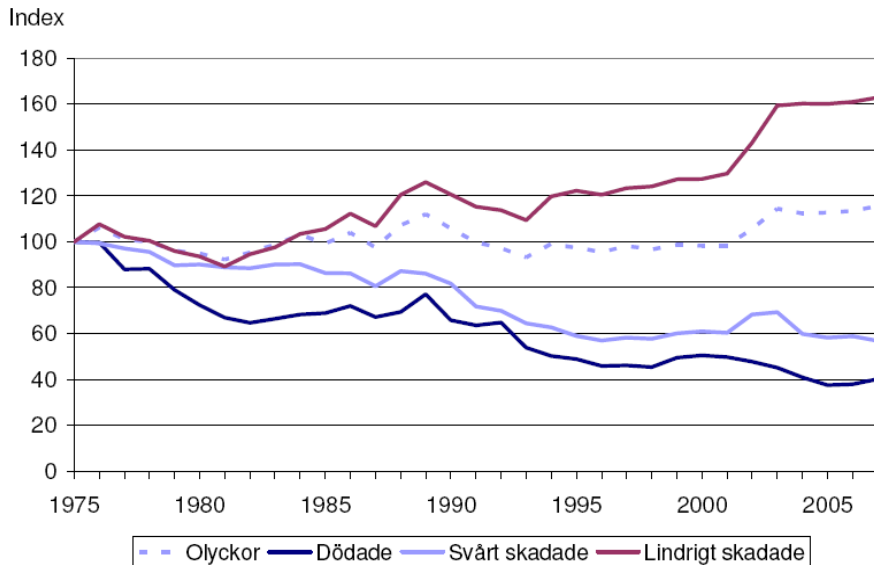
Det trafiksystem vi har idag tar mycket plats vilket ofta kan upplevas som en förfulande faktor i staden samt ibland ge upphov till barriäreffekter. I tätorter kan både anläggningen i sig och den trafik som trafikerar den ge upphov till barriäreffekter. I stadskärnorna är det oftast trafiken som ger upphov till barriäreffekten. Ifall trafiken blir för intensiv kommer vägen bli för svår att passera för antingen alla människor eller vissa samhällsgrupper, exempelvis barn och äldre. Mycket trafik kan också leda till ökad trängsel vilket leder till att stadskärnorna blir otrevliga att vistas i vilket ofta drabbar fotgängare och cyklister. (Hydén, 2008) När trängsel uppstår ökar även restiden och restidsosäkerheten för alla trafikanter i det aktuella trafiksystemet. Varje ny trafikant ger upphov till att alla andra trafikanter får längre restid och större restidsosäkerhet. På samma sätt innebär en trafikant mindre att varje annan trafikant får kortare restid och lägre restidsosäkerhet. (Brundell-Freij & Källström, 2007)

3.3.2 Säkerhetseffekter

Riksdagen beslutade under 1997 att anta den så kallade nollvisionen vilket innebar att allt arbete med trafiksäkerhet skall utgå från att ingen människa skall dödas eller skadas allvarligt i det svenska trafiksystemet. (Regeringen, 2003) Ett delmål för detta var att antalet döda skulle halveras mellan 1996 och 2006. Detta delmål lyckades inte nås då antalet döda endast minskade med ca sju procent. (SIKA, 2008b) Två andra delmål som riksdagen har antagit under denna period är att antalet döda successivt skall minska till 2020 samt att antalet döda i trafiken skall vara 220 eller färre år 2020. Målet om successivt minskande av antalet döda kan antas vara uppfyllt under 2008 men att ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder måste göras om regeringens mål om 220 döda under 2020 skall kunna uppnås. (SIKA, 2008b) (SIKA, 2009)

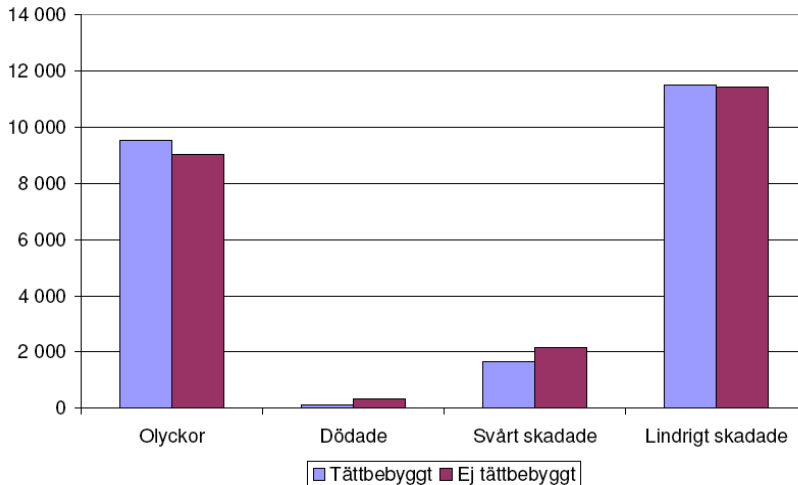
I ett internationellt perspektiv anses vägtrafikens olyckor och de effekter de ger vara ett av de största hälsoproblemen i världen. (Hydén, 2008) Enligt WHO dör ca 1,3 miljoner människor i trafiken varje år samtidigt som över 20 miljoner skadas svårt. (WHO, 2003) I Sverige står vägtrafiken för ca 18 procent av alla dödsolyckor. Tillsammans med fallolyckor är vägtrafikolyckor den enskilt största dödsorsaken i Sverige. (Hydén, 2008) Antalet döda i vägtrafikolyckor uppkom till 397 personer under 2008 vilket var en minskning med 74 personer eller 16 procent jämfört med 2007. Antalet allvarligt skadade uppkom till 3 657 personer under 2008. (SIKA, 2009)

Ur ett historiskt perspektiv har antalet polisrapporterade olyckor med personsador varit ungefär detsamma mellan 1975 och 2007 trots att trafikarbetet ökat markant, se *Kapitel 3.1*. Däremot har olycksgraden på olyckorna förändrats. Både antalet döda (en minskning med 60 procent) och allvarligt skadade (en minskning med 40 procent) har sjunkit under denna period. Dock har en kraftig ökning av antalet lindrigt skadade skett. Det skall dock tilläggas att polisens rapportering av just svårt och lindrigt skadade inte är helt pålitlig. Stora brister finns i att många olyckor aldrig polisanmäls och att det är svårt för polisen att på plats bedöma hur skadade personerna verkligen är. (SIKA, 2008a) För att få en mer verklighetstrogen bild behövs även de sjukhusrapporterade olyckorna. Dessa olyckor tillsammans med de polisrapporterade olyckorna kan ses i olycksdatabasen STRADA som togs fram av Vägverket 1996. Dock är ej alla Sveriges sjukhus anslutna till databasen, år 2006 var det enbart två tredjedelar av Sveriges sjukhus som var anslutna. (Hydén, 2008) År 1999 täcktes dock hela Skåne in i STRADA och 2003 var databasen rikstäckande i form av att hela landets polisrapporterade olyckor fanns registrerade (Vägverket, 2007a). Att STRADA inte är historiskt täckande gör att siffrorna som valts att användas i denna rapport enbart kommer ifrån polisrapporterade olyckor. För att se antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor och dess allvarlighetsgrad, se *Figur 3.5* nedan.



Figur 3.5 Antal polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada 1975-2007 samt därvid dödade, svårt respektive lindrigt skadade personer. Index (1975=100). (SIKA, 2008a)

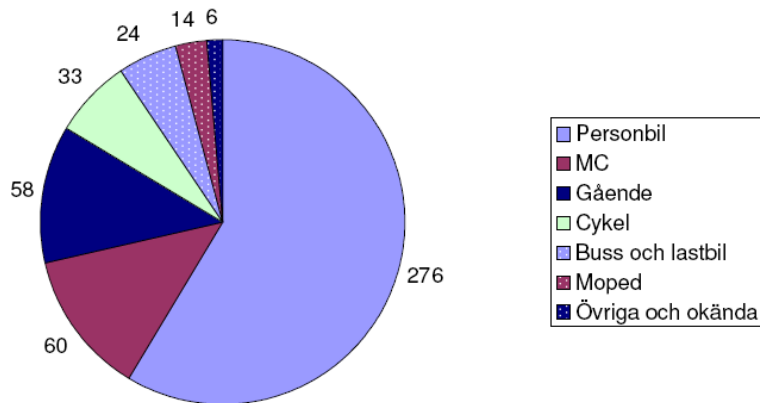
Av de polisrapporterade vägtrafikolyckorna under år 2007 skedde ungefär hälften i tätort. Allvarlighetsgraden på olyckorna var dock värst utanför tätorten där både antalet döda och allvarligt skadade var högre. Under 2007 skedde tre fjärdedelar av alla dödsolyckor utanför bebyggt område, dvs. 353 dödsolyckor utanför bebyggt område och 118 dödsolyckor inom bebyggt område. (SIKA, 2008a) För olyckor och dess allvarlighetsgradsfördelning i tätbebyggt område och områden som inte är tätt bebyggda, se *Figur 3.6* nedan.



Figur 3.6 Antal polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada 2007 uppdelade på dödade, svårt respektive lindrigt skadade personer i tättbebyggt respektive ej tättbebyggt område. (SIKA, 2008a)

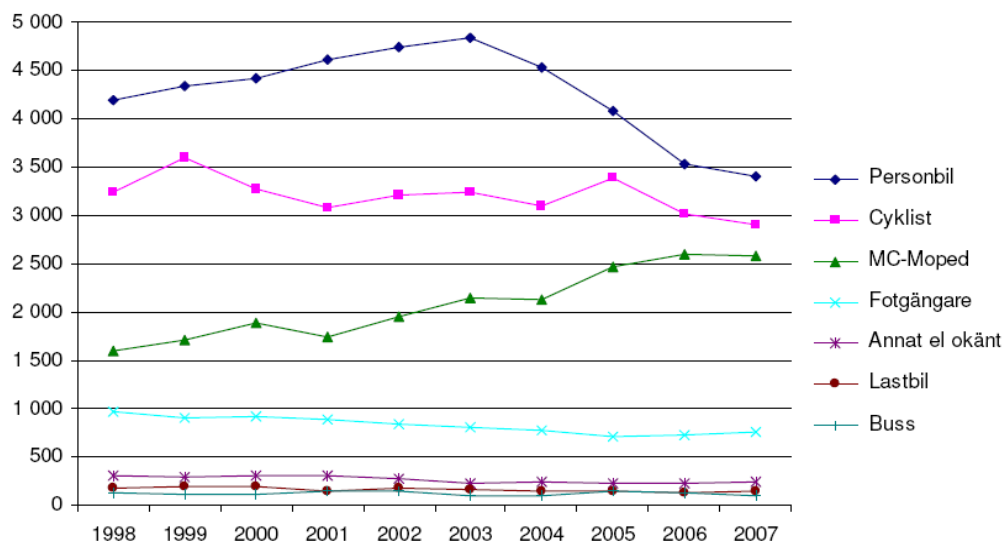
15 procent av alla Sveriges dödsolyckor med buss, personbil och lastbil skedde år 2007 i tätort. För MC/mopedister samt för fotgängare/cyklister var denna siffra ungefär 30 respektive 65 procent. (SIKA, 2008a)

Under 2007 dog totalt 58 fotgängare i vägtrafikolyckor. Av dessa dog 56 stycken vid kollision med motorfordon. Antalet dödade cyklister i vägtrafikolyckor var under år 2007 33 stycken och av dessa avled 24 stycken vid kollision med motorfordon. Totalt sett är dödsolyckor mellan fotgängare och motorfordon den tredje största olyckstypen bland vägtrafikolyckor och dödsolyckor mellan moped/cyklister och motorfordon är den fjärde största olyckstypen. (SIKA, 2008a) För antalet döda per trafikantgrupp under 2007, se *Figur 3.7* nedan.



Figur 3.7 Antal dödade i vägtrafikolyckor 2007 per trafikantgrupp. (SIKA, 2008a)

Antalet allvarligt skadade har som tidigare nämnts sjunkit från mitten av 70-talet till 2007, se *Figur 3.5* ovan. Mellan 1998 och 2007 har dock antalet allvarligt skadade legat runt 11 000 personer per år. En analys av detta ger att stora förändringar skett i antal allvarligt skadade för olika trafikantgrupper. Den trafikantgrupp som har haft flest allvarliga skador har under hela perioden varit personbil. Antalet allvarligt skadade för denna grupp steg hela tiden fram till 2003 då antalet var över 4 500 men sjönk sedan rejält ner till under 3 500 år 2007. Näst största trafikantgrupp i antalet allvarligt skadade är cyklister. Antalet allvarligt skadade cyklister har dock sjunkit de senaste åren och 2007 skiljde det bara ca 300 allvarligt skadade mellan cyklister och Mc/moped som har ökat stadigt i antal under de senaste tio åren. Antalet allvarligt skadade fotgängare har under perioden sjunkit från ca 1000 personer 1998 till ca 700 personer 2007. (SIKA, 2008a) För diagram över antalet allvarligt skadade per trafikantgrupp de senaste tio åren, se *Figur 3.8* nedan.



Figur 3.8 Antal svårt skadade per trafikantgrupp i Sverige under perioden 1998-2007. (SIKA, 2008a)

3.3.2.1 En resas marginalkostnad

För att alla bilister skall betala för de marginalkostnader de orsakar finns det idag olika skatter på fordonens drivmedel. Dessa skatter är lika höga oavsett var fordonet körs och vilket fordon som används. Detta innebär ett problem då ett fordon ger olika marginalkostnader beroende på vart fordonet körs samt att olika fordon kan drivas på samma drivmedel men ge upphov till olika marginalkostnader. Variationen på trafikens marginalkostnader är därmed för stora för att en drivmedelsskatt skall kunna täcka dem. (Nationalekonomiska föreningen, 2003)

I *Tabell 3.1* nedan visas den marginalkostnad en personbil och ett tungt fordon orsakar på landsbygden respektive i tätorten. Även den skatt fordonsförarna betalar och kvoten mellan marginalkostnad och skatt visas.

Tabell 3.1 Jämförelse mellan marginalkostnad för personbil och lastbil samt drivmedelsskatt (kronor/kilometer). (Nationalekonomiska föreningen, 2003)

	Marginalkostnader (MC)	Skatt (T)	Kvot (MC/T)
Landsbygd, personbil	2,41	2,94	0,82
Tätort, personbil	3,89	2,94	1,32
Landsbygd, tung lastbil > 16 ton	3,52	1,004	3,51
Tätort, tung lastbil > 16 ton	10,47	1,004	10,43

Tabell 3.1 ovan visar att en personbil på landsbygd betalar mer i skatt, ca 18 procent, än vad den orsakar i marginalkostnader medan en personbil i tätort betalar ca 32 procent för lite i skatt mot vad den orsakar i marginalkostnad. En tung lastbil betalar för lite i skatt jämfört med de marginalkostnader den orsakar oavsett om den kör på landsbygd eller i tätort. I tätort betalar en tung lastbil ca tio procent av de kostnader den orsakar. För att få trafiken att betala sina marginalkostnader kan exempelvis trängselavgifter, parkeringsavgifter samt kilometerskatt för tung trafik användas. (Nationalekonomiska föreningen, (2003)

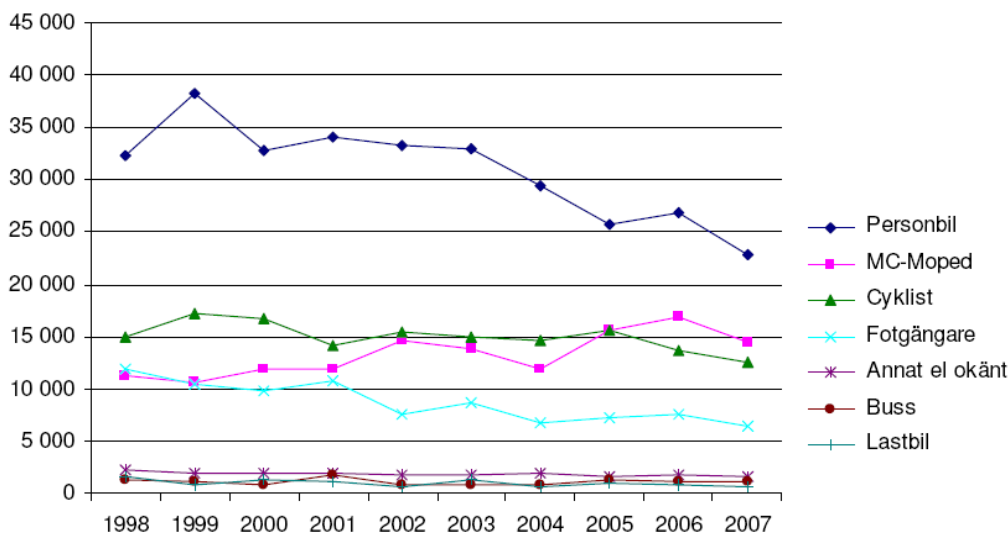
Infrastrukturkostnad är den marginalkostnad som trafikens slitage och deformation av vägarna ger. Denna kostnad kan enligt EU-kommissionens projekt EUNET delas in i tre olika kostnader; driftkostnader, kostnader för mera kortsiktiga underhållsåtgärder samt kostnader för mer långsiktiga reparationer. I Sverige har det under senare år gjorts flera undersökningar om kostnaden för det slitage och deformation som trafiken ger upphov till. Dessa studier visar att personbilar inte märkbart påverkar de slitage- och deformationskostnader som vägtrafiken ger upphov till utan att det är lastbilar som står för denna kostnad. Undersökningar visar att det krävs i storleksordningen 10 000 personbilar för att ge det slitage som en tung lastbil ger. (SIKA, 2007b) Kostnader för slitage och deformationer från trafiken kan ses i *Tabell 3.2* som finns i slutet av detta kapitel.

Olyckskostnad är den marginalkostnad för de olyckor vägtrafiken ger upphov till samt den olycksrisk som ett fordon utsätter andra vägtrafikanter och människor för. Den externa olyckskostnaden skiljer sig beroende på fordonstyp och trafikmiljö. Ett stort fordon ger exempelvis en större olyckskostnad än en personbil. Detta då det stora fordonets vikt förväntas ge större skador på det fordon eller person som det krockar med jämfört med om en personbil hade gjort samma krock. Skillnaden mellan olika trafikmiljöer beror exempelvis på att ett fordon i tätorter utsätter fler människor för fara än ett fordon på landsbygden. (SIKA, 2007b) För trafikens externa olyckskostnader per fordons kilometer, se *Tabell 3.2* i slutet av detta kapitel.

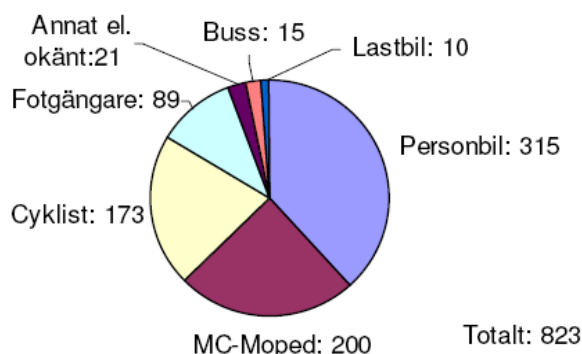
När olyckan väl har skett innebär detta både ett mänskligt lidande för anhöriga och skadade samt stora kostnader för den vård de skadade behöver. Antalet vårddygn för allvarligt skadade låg under 2007 på ca 60 000 stycken. Med en vårdkostnad på ca 13 800 kr/vård dygn ger det en samhällskostnad på ca 800 miljoner kronor för 2007. I Sverige har dock antalet vård dygn minskat med nästan 20 procent mellan 1997 och 2007. (SIKA, 2008a) När EU bestod av 15 länder beräknades vägtrafikens olyckor i EU kosta ca 160 miljarder EURO vilket motsvarade ca två procent av den dåvarande bruttonationalitetsprodukten. (Hydén, 2008)

Personbilister står för den största andelen vård dygn, och därmed för den största vårdkostnaden, men dess andel av vård dygn har minskat kraftigt under perioden 1998-2007. Antalet vård dygn för fotgängare har också minskat under perioden men samtidigt har vård dygnen för MC-förare/mopedister

ökat ungefär lika mycket. (SIKA, 2008a) För antalet vårddygn per trafikantgrupp och vårdkostnaden per trafikantgrupp, se *Figur 3.9* och *Figur 3.10* nedan.



Figur 3.9 Antal vårddygn per trafikantgrupp, riket 1998-2007. (SIKA, 2008a)



Figur 3.10 Uppskattade vårdkostnader per trafikantgrupp 2007 (miljoner kr)⁵. (SIKA, 2008a)

Miljökostnad är den marginalkostnad som vägtrafikens luftföroreningar, buller, vibrationer etc. ger upphov till. Samhällskostnaden för bullerstörningar beror bland annat på fordonens hastighet och av hur många människor som störs av bullret. Samhällskostnaden för luftföroreningar brukar delas upp i kostnader för koldioxidutsläpp (CO_2) samt kostnaden för övriga emissioner, så som kväveoxider (NO_x), svaveldioxid (SO_2), kolväten (VOC, inklusive kolmonoxid (CO)) och partiklar, för trafikens miljöeffekter se *Kapitel 3.3.1* ovan. Faktorer som påverkar mängden luftföroreningar kan exempelvis vara hastigheten, körmonster och antalet kallstarter. (SIKA, 2007b) För trafikens externa miljökostnader se *Tabell 3.2* nedan.

⁵ De siffror som visas i figuren är en underskattning av de trafikskadades totala vårdbehov. Dels har SIKA (2008a) inte medräknat öppenvård av olika slag och dels tar inte SIKA (2008a) hänsyn till att en vägtrafikskada kan innebära ett vårdbehov långt efter att själva olyckan skett.

Tabell 3.2 Marginalkostnader för vägtrafik på landsbygd och i tätort (Kr/fkm 2001 års prisnivå). (SIKA 2007b)

PB = Personbil, bensindriven

PD = Personbil, diseldriven

LB 3,5 - 16 = Tung lastbil 3,5 - 16 ton

LB >16 = Tung lastbil > 16 ton

Fordonstyp och trafikmiljö	Infrastruktur: Slitage och deformation	Olyckor: Extern olyckskostnad	Miljö: Buller	Miljö: Emission exkl CO2	Miljö: Emission CO2 (0,9 - 2,70 kr/kg)	Totalt
PB						
Landsbygd	0	0,14	0,009	0,02	0,16 - 0,49	0,3 - 0,6
Tätort	0	0,25	0,081	0,11	0,25 - 0,73	0,7 - 1,2
PD						
Landsbygd	0	0,14	0,009	0,2	0,14 - 0,41	0,3 - 0,6
Tätort	0	0,25	0,081	0,23	0,19 - 0,57	0,8 - 1,1
LB 3,5 - 16:						
Landsbygd	0,06 - 0,25	0,35	0,06	0,33	0,50 - 1,49	1,3 - 2,5
Tätort	0,06 - 0,26	0,61	0,56	1,1	0,46 - 1,37	2,8 - 3,9
LB >16						
Landsbygd	0,15 - 0,67	0,35	0,14 - 0,31	0,69	0,98 - 2,95	2,3 - 3,9
Tätort	0,15 - 0,68	0,61	1,29 - 2,82	1,66	1,13 - 3,40	4,8 - 9,2

Trafikantkostnad är marginalkostnad för trängsel, exempelvis sämre kvalitet i transportsystemet och restidsosäkerhet. När trängsel uppstår i trafiken innebär varje ny bil på vägen att alla andra trafikanter blir försenade. På samma sätt gäller att om en bil försvinner i trängsel så får de resterande trafikanterna en kortare restid. I Sverige är det få ställen som har dessa problem. Endast i storstädernas centrala delar eller på vissa infartsleder uppstår en sådan trängsel att en relativt liten trafikminskning skulle ge stora restidsförbättringar för de kvarvarande trafikanterna. (Brundell-Frej & Källström, 2007) I Sverige är forskningen angående hur mycket denna trängsel kostar samhället eftersatt (SIKA, 2007b). Försöket med trängselskatt i Stockholm har dock gett ett underlag för vissa beräkningar. Beräkningarna för Stockholmsförsöket visade att biltrafiken minskade med 115 miljoner fordonskilometer per år och att för just Stockholmsförsöket var varje insparad fordonskilometer värd 2,2 minuter för medtrafikanterna. Ifall man antar snitthastigheten i trängsel är 20 km/h (ca tre minuter per kilometer) innebär detta att en resa som egentligen skulle ta en minut att köra också innebär 45 sekunder extra körtid för medtrafikanterna. (Brundell-Frej & Källström, 2007)

Förutom att trängsel orsakar längre restider innebär trängsel även att restiden varierar från dag till dag. Minskad trängsel innebär därför inte bara kortare restid utan en mer stabil restid. Detta är något som trafikanter visat sig värdera högt. (Brundell-Frej & Källström, 2007)

De samhällsekonomiska beräkningar som gjorts efter Stockholmsförsöket visar att varje insparad fordonskilometer var värd ca 5,20 kronor i minskad trängsel för medtrafikanterna. Om man jämför det värdet med motsvarande värde som beräknats i England (sex kronor per fordonskilometer i London och i snitt två kronor för resten av landet) så kan Stockholmsförsökets värde anses ganska så rimligt för åtgärder som berör innerstaden och rusningstiden. (Brundell-Frej & Källström, 2007)

Sammanfattning

Från mitten av förra seklet fram till idag har bilen kommit att bli det dominerande färdmedlet när människor skall förflytta sig. I början på 1950-talet var kollektivtrafiken det transportsätt som stod för flest fordonskilometer, ca 10 miljarder fordonskilometer mot personbilens ca 7-8 miljarder

fordonskilometer. År 2005 hade antalet miljarder personkilometer för personbilar stigit till ca 100 medan antalet miljarder fordonskilometer för kollektivtrafiken endast stigit till ca 30. Denna utveckling har att göra med att fler människor har tillgång till bil, 1930 fanns det ungefär ca 50 000 personbilar i trafik, 2009 ca 4 300 000.

Att fler människor fått tillgång till bil har även utvecklat hur människan rör sig. Från att endast arbeta och göra alla andra bestyr nära bostaden, så kallad geografisk stabilitet, har personbilen gjort att människan kan bo, arbeta och göra sina aktiviteter på helt olika ställen, så kallad geografisk flexibilitet.

Det finns det två teorier som beskriver människans val av transportslag. Enligt den **första** teorin väljer människan färdmedel utifrån miljömedvetenhet och efter vilket färdmedel som ger största förväntade nyttan. Människan gör ett medvetet val vid val av färdmedel. Enligt denna teori gör en bedömning av en resas konsekvenser vid val av färdmedel. Exempel på dessa konsekvenser är:

- restid
- monetär kostnad
- flexibilitet
- bekvämlighet
- säkerhet

Dessutom kan det hända att miljömedvetenhet gör att det även tas hänsyn till de negativa konsekvenserna för miljön.

Den **andra** teorin menar att människan väljer färdmedel på olika sätt beroende på vilken situation man befinner sig i, det vill säga att man inte gör en värdering vid varenda resa enligt ovan nämnda teori. Dessutom hävdar vissa forskare att färdmedelsbesluten görs på olika nivåer. På nivå 1 görs snabba automatiserade beslut utan några egentliga överväganden om för- och nackdelar. På nivå 2 görs beslut där endast ett fåtal faktorer hos de andra alternativen övervägs, exempelvis att välja det färdmedel som ger den kortaste restiden. På den tredje nivån görs en mer fullständig värdering som tar alla alternativ och konsekvenser i beaktning. Om denna situation på nivå tre upprepas kommer det leda till att färre och färre val görs och färdmedelsvalet kommer därmed att flyttas upp en nivå för att tillslut hamna på nivå 1 där automatiska val görs.

Andra faktorer som styr val av färdmedel och längden på resan är först och främst tillgång till körkort och bil. Även vilket färdmedel som passar för det aktuella ärendet är en viktig parameter vid val av färdmedel. Andra faktorer som påverkar färdmedelsvalet är även avstånd och restid, väder och fysisk planering samt ålder och kön. Även storleken på staden påverkar vilket färdmedel som väljs. När en resa väl genomförs ger den effekter på de som genomför resan men även på samhället i sig. Med externa effekter menas de effekter som indirekt tillkommer när vi människor reser eller transporterar saker. Dessa effekter har ingen inverkan på hur den aktuella transporten genomförs, exempelvis att den går snabbare eller är billigare, och tas därför inte med i privatpersoners eller företags kostnadskalkyler. Däremot påverkar de externa effekterna samhället i stort genom att de påverkar vår miljö, hälsa, säkerhet och ger marginalkostnader för samhället.

4 Hållbar stadsutveckling

För att kunna göra en bedömning huruvida parkeringsreglering kan vara ett instrument för att skapa en hållbar stadsutveckling krävs en förklaring av vad hållbar stadsutveckling är. I detta kapitel ges därmed först en definition av begreppet hållbar utveckling och en beskrivning av de konflikter som råder mellan de olika hållbarhetsaspekterna. Därefter beskrivs hur arbetet med hållbar utveckling sker på nationell nivå i Sverige. Till sist ges en beskrivning av begreppet hållbar stadsutveckling.

4.1 Definition av hållbar utveckling

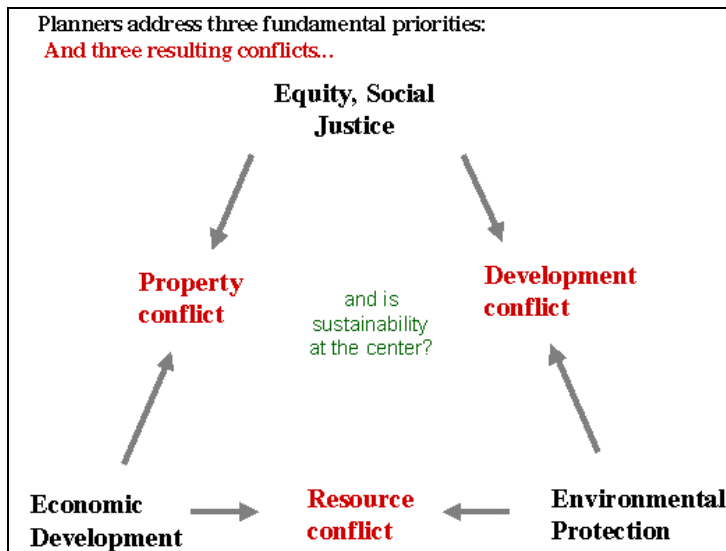
Hållbar utveckling är ett väl spritt och accepterat begrepp som blev känt i samband med utgivningen av FN-rapporten "Our common future" 1987, även kallad Brundtlandrapporten (Basiago, 1999). I den rapporten definieras hållbar utveckling som "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (WCED, 1987). Översatt till svenska skulle detta motsvara definitionen "*en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov*" (Naturvårdsverket, 2009c).

De flesta planerare använder sig idag av uttrycket hållbar utveckling när det kommer till stads- och regionutveckling. Dock har många planerare en skev uppfattning om att hållbar utveckling endast handlar om miljö. Så är emellertid inte fallet. Detta förtydligas i Riodeklarationen från Agenda 21-mötet i Rio, 1992. Utvecklingen ska nämligen ske på ett både miljömässigt, ekonomiskt och socialt tillvägagångssätt. Inget av sätten får prioriteras före ett annat. En fungerande hållbar utveckling innebär en samverkan mellan de tre aspekterna. (Basiago, 1999)

Miljömässig hållbarhet innebär att skapa ett orubbat och bärkraftigt ekosystem med biologisk mångfald. Detta ska i grunden göras genom att inte förbruka naturens resurser i snabbare takt än i den takt naturen har för att återhämta sig. **Ekonomisk hållbarhet** går ut på att kunna tillgodose dagens behov av varor och tjänster utan att negativt påverka nästkommande generations önskade konsumtion. Ekonomerna har länge trott att naturresurserna är oändliga och skulle det visa sig att detta inte stämde skulle ny teknologi lösa problemen. Idag har ekonomerna dock insett att så är inte fallet, naturresurserna är ändliga. Istället anses det att den ekonomiska utvecklingen är begränsad av naturkapitalet och den miljömässiga hållbarheten. **Social hållbarhet** berör ett antal parametrar som exempelvis rättvisa, självbestämmande, tillgänglighet, demokrati och jämställdhet. Sammanfattningsvis kan det beskrivas som en eftersträvan av att bevara miljön genom ekonomisk tillväxt samtidigt som fattigdomen minskar. (Basiago, 1999)

4.2 Konflikter mellan hållbarhetsaspekterna

Som ovan har nämnts krävs det för att hållbar utveckling skall nås att det vid planering tas hänsyn till alla de tre hållbarhetsaspekterna, miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Detta är dock inte alltid så lätt. Campbell (1996) har konstruerat en konflikttriangel för att påvisa detta problem, se *Figur 4.1* nedan.



Figur 4.1 Planerarnas konflikttriangel. (Campbell, 1996)

Campbell (1996) benämner de tre olika hållbarhetsaspekterna som olika prioriteringar vid stadsplanering och placerar dessa prioriteringar i varsin hörna av en triangel. Dessa tre olika prioriteringar beskriver i sin tur till tre olika sorters planerare med olika perspektiv på staden. En planerare med fokus på ekonomisk tillväxt och som ser staden som en marknad för produktion, distribution och konsumtion. En planerare med fokus på miljöskydd och som ser staden som en konsument av naturresurser och producent av avfall. Samt en planerare vars fokus ligger på att bekämpa sociala orättvisor och som ser staden som en plats där det råder orättvisor mellan fördelningen av olika resurser och olika sociala grupper. Dessa olika synsätt på staden ger i sin tur upphov till tre olika konflikter. Mellan den ekonomiska tillväxten och den sociala rättvisan uppstår det en egendomskonflikt, mellan den ekonomiska tillväxten och miljöskyddet uppstår en konflikt om resurser och mellan miljöskyddet och den sociala rättvisan uppstår en konflikt angående utveckling. (Campbell, 1996)

4.3 Hållbar utveckling i Sverige

Sedan begreppet hållbar utveckling myntades i samband med Brundtlandrapporten 1987 har det hållits en rad olika globala FN-ledda möten och konferenser för att komma fram till hur världens stater och invånare skall agera för att skapa en hållbar utveckling. Den konferens som anses ligga till grund för dagens arbete och strategier är FN:s konferens om miljö och utveckling som hölls i Rio de Janeiro 1992. Vid denna konferens antogs tre grundläggande dokument; **Riodeklarationen om miljö och utveckling** som innehåller 27 grundläggande principer för miljö- och utvecklingsarbete, handlingsprogrammet **Agenda 21** som är ett långsiktigt handlingsprogram innehållande mål och riktlinjer för att uppnå en hållbar utveckling, samt **Skogsprinciperna** som innehåller de grundläggande riktlinjerna för ett hållbart utnyttjande av världens skogar. (Regeringen, 2009a)

Till följd av konferensen i Rio de Janeiro och framförallt handlingsprogrammet Agenda 21 har det på olika nivåer tillkommit ett antal olika strategier. 1998 antogs en regional Agenda 21 för Östersjöregionen, *Baltic 21*, och 2001 antog det Europeiska rådet, vid ett möte i Göteborg, sin första strategi för hållbar utveckling. Denna europeiska strategi har sedan kommit att uppdateras varav den senaste versionen är från 2006. Strategin innehåller sju huvudutmaningar vilka är:

- "klimatförändringar och ren energi"
- "hållbar transport"
- "hållbar produktion och konsumtion"
- "bevarande och förvaltning av naturresurser"

- *"folkhälsa"*
- *"social integration, demografi och invandring"*
- *"globala utmaningar när det gäller fattigdom och hållbar utveckling"*

(Regeringen, 2009a) (Regeringen, 2006)

För att följa EU:s och medlemsstaternas arbete utifrån strategin kommer den europeiska kommissionen att vartannat år lägga fram en lägesrapport. Denna lägesrapport innehåller en analys av läget utifrån en stor mängd indikatorer på hållbar utveckling. (Regeringen, 2009a)

I Sverige ser regeringen som sin uppgift att skapa grundförutsättningarna för en hållbar utveckling. Om grundförutsättningarna finns kan regionernas och kommunernas politiker och tjänstemän sedan arbeta utefter dessa. En av dessa grundförutsättningar är att underlätta ett samarbete mellan olika sektorer och nivåer, både lokalt, regionalt och nationellt. (Regeringen, 2006) I nedanstående två kapitel beskrivs hur Sverige arbetar med hållbar utveckling på nationell nivå.

4.3.1 Miljö kvalitetsmålen

I ett steg att nå en hållbar utveckling i Sverige har Riksdagen tagit fram 16 miljö kvalitetsmål som skall uppnås innan 2020, samt har de inrättat ett miljömålsråd som ansvarar för uppföljning av målen.

Enligt Miljömålsrådet (2009) syftar målen till att:

- *"främja människors hälsa"*
- *"värna den biologiska mångfalden och naturmiljön"*
- *"ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena"*
- *"bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga"*
- *"trygga en god hushållning med naturresurserna"*

(Miljömålsrådet, 2009)

De 16 olika miljö kvalitetsmålen är enligt följande:

1. *"Begränsad klimatpåverkan"*
2. *"Frisk luft"*
3. *"Bara naturlig försurning"*
4. *"Giftpri miljö"*
5. *"Skyddande ozonskikt"*
6. *"Säker strålmiljö"*
7. *"Ingen övergödning"*
8. *"Levande sjöar och vattendrag"*
9. *"Grundvatten av god kvalitet"*
10. *"Hav i balans samt levande kust och skärgård"*
11. *"Myllrande våtmarker"*
12. *"Levande skogar"*
13. *"Ett rikt odlingslandskap"*
14. *"Storlagen fjällmiljö"*
15. *"God bebyggd miljö"*
16. *"Ett rikt växt- och djurliv"*

(Miljömålsrådet, 2009)

Av de 16 olika målen är det mål 1. Begränsad klimatpåverkan, mål 2. Frisk luft, mål 3. Bara naturlig försurning, mål 7. Ingen övergödning och mål 15. God bebyggd miljö de mål som har betydelse för transportområdet (Hydén, 2008), det vill säga är mål som är till för att motverka de externa miljöeffekter orsakade av transporter som har beskrivits i *Kapitel 3.3.1.*

Målet begränsad klimatpåverkan innebär att Sverige tillsammans med andra länder ska verka för att utsläppen av växthusgaser skall minska enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner. Sverige ska dessutom verka för att det globala arbetet inriktas mot samma mål. Som delmål har Sverige satt upp ett medelvärde för de svenska utsläppen av växthusgaser för perioden 2008-2012 skall vara minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990. Som det ser ut idag kommer detta delmål att uppfyllas. (Miljömålsrådet, 2009)

Målet **frisk luft** innebär att den luft vi har omkring oss skall 2020 vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. För att nå detta har regeringen satt upp delmål för utsläppen av svaveldioxid (SO₂), Kvävedioxid (NO₂), flyktiga organiska ämnen, Benso[a]pyren, Partiklar (PM) samt bildandet av marknära ozon. Utsläppsmålet för svaveldioxid (SO₂) och utsläppen av flyktiga organiska ämnen nåddes innan delmålet gick ut 2005 respektive 2010. Utsläppsmålen för kvävedioxider (NO₂), Partiklar (PM) samt bildandet av marknära ozon, som skall nås under 2010, kommer inte att nås. Utsläppsmålet för Benso[a]pyren, som skall nås under 2015, kan nås om fler insatser sätts in. Totalt sett är målet om frisk luft 2020 mycket svårt och om inte omöjligt att nå. (Miljömålsrådet, 2009)

Målet **bara naturlig försurning** innebär att utsläppen av försurande ämnen, mestadels svaveldioxid (SO₂), kväveoxider (NO) och ammoniak (HN₃), skall till år 2020 minska så att gränsen för vad mark och vatten samt tekniska material, kulturföremål och byggnader inte överskrids. Då de mesta av de försurande ämnena kommer från andra länder än från utsläpp i Sverige arbetar Sverige aktivt med andra länder för att gemensamt minska dessa utsläpp. I dagsläget är delmålen för utsläpp av svaveldioxider (SO₂) samt försurning av sjö och mark redan nådda innan delmålet upphör 2010. Utsläppen av kväveoxider kan nås innan 2010 om ytterligare åtgärder genomförs. Som helhet kommer målet om bara naturlig försurning därmed inte att nås innan 2020. (Miljömålsrådet, 2009)

Målet **ingen övergödning** innebär att utsläppen av ämnen som göder mark och vatten, mestadels fosforföreningar, kväveföreningar, ammoniak samt kväveoxider, skall år 2020 nå en sådan nivå så att de inte har någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till att mark och vatten kan användas på ett allsidigt sätt. Stora delar av de övergödande ämnena som faller över Sverige kommer från andra länder vilket gör detta till en global fråga. Sveriges delmål för en utsläppsminskning av fosforföreningar, kväveföreningar, ammoniak och kväveoxider är satta till 2010. Delmålet för utsläpp av ammoniak är redan nått och målen för utsläpp av kväveföreningar och kväveoxider kan nås om fler åtgärder sätts in. Delmålet för utsläpp av fosfor kommer inte att nås, inte ens om fler åtgärder sätts in. Målet ingen övergödning anses därmed mycket svårt eller omöjligt att nå innan 2020. (Miljömålsrådet, 2009)

Målet **god bebyggd miljö** innebär att Sveriges städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall år 2020 vara utformade så att de skapar en god och hälsosam miljö att vistas i och dessutom bidra till en god regional och global miljö. Placeringen och utformningen av byggnader och anläggningar skall genomföras på ett miljöanpassat sätt. Dess användning av mark, vatten och andra resurser måste ske ur ett hållbart perspektiv. De delmål som satts upp behandlar god stadsplanering, buller, avfall, byggnaders energianvändning, uttag av naturgas, god inomhusmiljö samt kulturella byggnader. Det delmål som påverkas av trafiken är det om buller. Innan 2010 skall antalet människor som utsätts för buller över de riktvärden som riksdagen satt för buller i bostäder, ha minskat med 5 procent jämfört med 1998 års nivå. För att nå dessa riktvärden har det under senare år satts in en rad bullerreducerande åtgärder. Dock har trafiken under samma period ökat i storlek vilket har lett till att bullret från fordon och asfalt inte har minskat. Målet om en god bebyggd miljö kommer därmed inte att nås innan 2020. (Miljömålsrådet, 2009)

4.3.2 De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för Sveriges transportpolitik är: *”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*. Detta övergripande mål är uppdelat i huvudmålet tillgänglighet och

hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa. Dessa två mål skall bidra till att det översiktliga målet uppfylls och är i sin tur uppdelade i ett antal preciseringar. (Regeringen, 2009)

4.3.2.1 Funktionsmål

Den allmänna innebörden av funktionsmålet är att transportsystemet skall vara öppet och tillgängligt för alla i samhället, såväl medborgare som näringsliv. För att detta skall uppfyllas innehåller funktionsmålet sju stycken preciseringar. *"Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet"* är en av dessa preciseringar. Med tillförlitlighet menas att medborgarna skall kunna lita på de ansvariga för transportsystemet. Om man väljer att använda sig av kollektivtrafik skall man kunna lita på att transporten håller den tid och den kvalitet som utlovas. Med trygghet åsyftas medborgarnas upplevda risk i transportsystemet. Det skall kännas säkert att vistas i trafiken. Ökad bekvämlighet är något som skall genomsyra de miljövänliga transportslagen. För att människor skall välja att exempelvis åka kollektivt eller att cykla istället för att använda sig av bilen krävs det att ett färdmedel är bekvämt, både gällande komfort och att hålla tider. Exempelvis ska det vara fritt från trängsel och lätt att byta mellan olika transportslag. (Regeringen, 2009)

De resterande preciseringarna lyder enligt följande:

- *"Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften."*
- *"Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder."*
- *"Arbetsnormerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle."*
- *"Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning."*
- *"Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar."*
- *"Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras."*

(Regeringen, 2009)

4.3.2.2 Hänsynsmål

Hänsynsmålet berör säkerhet, miljö och hälsa varav det övergripande målet lyder enligt följande: *"Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa"*. (Regeringen, 2009)

Precis som funktionsmålet är även hänsynsmålet uppdelat i ett antal preciseringar. Här ligger dock preciseringarna på ett lite mer övergripande plan än för funktionsmålet. Det finns tre preciseringar för hänsynsmålet säkerhet varav en för varje transportområde, väg, järnväg och sjöfart. Därutöver finns det en gemensam precisering för hänsynsmålet miljö och hälsa. (Regeringen, 2009)

Preciseringen för säkerhet inom vägtransportområdet är i form av nollvisionens etappmål att antalet omkomna och skadade ska minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020, med ett tillägg att fokusering bör läggas på barns trafiksäkerhet. Detta mål ska nås i form av långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Preciseringen för hänsynsmålet miljö och hälsa är att miljömålen och då främst målet *"begränsad klimatpåverkan"* ska uppnås. Detta skall göras genom ökad energieffektivitet och ett minskat beroende av fossila bränslen. Genom att nå miljömålen kommer även människors hälsa att främjas, detta bland annat i form av minskade mängder av luftföroreningar från biltrafiken. (Regeringen, 2009)

4.4 Hållbar stadsutveckling

Hållbar utveckling har sedan 2003 varit ett övergripande mål för Sveriges regeringspolitik. Regeringen anser att hållbart samhällsbyggande är att vidareutveckla goda livsvillkor för alla människor. Detta skall göras genom en lika stor avvägning mellan fysisk planering, regional utveckling, infrastruktur samt utveckling av boende- och stadsmiljöer inom ramen för hållbar stadsutveckling. (Regeringen, 2006) Emellertid finns inget definitivt svar på vad ramen för hållbar stadsutveckling innebär. Enligt Boverket (2004a) handlar hållbar stadsutveckling om att sätta ny kurs och vända en negativ utveckling mot något positivt och beskriver hållbar stadsutveckling som en medveten färdriktning. *”Hållbar stadsutveckling är en medveten färdriktning för kvalitativ utveckling av våra städer och tätorter där delfrågorna vävs samman i processer som syftar till en helhetssyn på samhällena i ett lokalt, regionalt, nationellt och globalt perspektiv”*.

I Boverket (2004a) listas ett antal utmaningar i hur vi formar våra städers strukturer på ett hållbart sätt. Här nämns bland annat tätorternas strukturer, samverkan mellan olika stadsregioner, vikten av lättillgänglig service och handel, trafikstrukturerna etc. När det gäller tätorternas strukturer talas det om vikten att förtäta samhällena istället för att bygga ut. De senaste årtiondena har det blivit allt vanligare att bygga låga och glest belägna hus i tätorternas utkanter och att i samband med detta bygga stora externa handelsområden och nya trafikleder. Detta innebär i sin tur att jordbruksmark och naturområden tas i anspråk för bebyggelse och att allt fler människor blir beroende av bilen för att göra sina dagliga ärenden. För en hållbar stadsutveckling gäller det att istället ta tillvara på den mark som finns tillgänglig inom staden, exempelvis nedlagda gamla industriområden. På detta sätt kan exploatering göras utan att behöva göra anspråk på rogivande grönområden. Emellertid gäller det att i staden även utveckla handel, service och kollektivtrafik så att det blir attraktivt att bo och leva där.

Ett exempel på andra faktorer som Boverket (2004a) anser påverka stadens attraktivitet och hållbarhet är trafikstrukturen. Gatornas struktur påverkar invånarnas resmönster i hög grad. Prioriteras trafiksystem för hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik och därmed även ökar framkomligheten för dessa är det större chans att bilister ändrar till ett hållbart val av färdmedel. Dock är inte gatan till för enbart förflyttningar utan även till för möten och att bara vistas på. Därför är det viktigt att trafikfrågor kommer in tidigt i planeringsprocessen så att gatorna utformas till det invånarna vill att gatorna skall användas till. Bland annat anser Boverket (2004a) att upprättande av parkeringspolicy för en stad skall uppmuntras för att på det viset kunna frigöra yta åt andra aktiviteter än parkering.

Ytterligare ansvar som bör ligga på kommunerna och planerarna är utveckling av en handelspolicy med målsättning att skapa en enhetlig handels- och servicestruktur i städerna. På det sättet ska alla konsumenter ges en ökad tillgänglighet samtidigt som handeln och därmed också tillväxten i städerna ökar. God handel och service krävs för att skapa attraktiva stadskärnor och i sin tur locka kunder från de externa köpcentrerna. Om kunderna väljer att handla i staden istället för i de externa köpcentrerna minskar det bilburna trafikarbetet och därmed också de miljöeffekter som den bilburna trafiken ger upphov till. God handel och service i staden är dessutom en viktig faktor för socialt liv. (Boverket, 2004a)

Vikten av stadens roll som plats för aktiviteter och sociala möten är även något som Banverket et al (2007) tar upp i sin rapport. Banverket et al (2007) tar upp vikten av god utformning av stadens rum för att skapa social hållbarhet. Enligt dem är ett socialt hållbart stads- och trafikrum en plats där många olika aktiviteter kan äga rum samtidigt och där hänsyn tas till alla stadens användare. Förutsättningarna för social hållbarhet är tillgänglighet, säkerhet och trygghet. Exempelvis ska stadens gator med dess bilburna trafik inte upplevas som barriärer. Det ska vara säkert och kännas tryggt att korsa en gata och gatan ska inte hindra människor från sociala möten. För att staden skall kännas levande och trygg krävs det att ett flertal människor kan vistas på samma yta och under en längre tid. Det är därför viktigt att prioritera de långsamma trafikanterna som gående och cyklister. (Banverket et al, 2007)

I litteraturen nämns ett flertal goda exempel på både svenska och internationella städer där man har lyckats med hållbar stadsutveckling. Två av dessa goda exempel är Lund och Köpenhamn. I **Lund** arbetar politiker och planerare utifrån ett antal riktlinjer för att skapa en hållbar stadsutveckling. Några av dessa riktlinjer presenteras nedan.

- Regionalt perspektiv vilket speglar sig i ökat samarbete över kommungränserna inom regionen. Detta samarbete sker främst genom Öresundskommittén, Region Skåne och SSSV (Samverkan Skåne Sydväst).
- Befintlig bebyggelsestrukturen skall förtätas istället för att bygga på oexploaterad mark.
- Det ska finnas ett rikt och varierat utbud av handel i stads kärnan. Handeln skall dessutom lokaliseras i samband med kollektivtrafikstråk.
- Trafik- och stadsplaneringsarbetet skall integreras och vid nyprojektering skall cyklisterna och deras trafiksäkerhet prioriteras.
- Stadens offentliga rum som exempelvis parker och torg skall utformas så att besökarna upplever trygghet och säkerhet.

(Boverket, 2004b)

I ett steg att skapa ett hållbart transportsystem har Lunds kommun tagit fram trafikplanen LundaMaTs. Första versionen kom 1998 och syftade då, till skillnad från den andra versionen, till att skapa ett miljöanpassat transportsystem. 2006 utkom den andra och reviderade versionen av trafikplanen, LundaMaTs II. Denna gång i syfte till att skapa ett hållbart transportsystem, inte bara ett miljömässigt transportsystem utan även ett transportsystem med avseende på de sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekterna. Trafikstrategin innehåller bland annat vision och mål för trafikstrukturen i Lunds kommun och regionen år 2030 och en handlingsplan bestående av sex huvudreformer, två stödreformer och 42 projektförslag. Huvudreformerna är gångtrafik, cykeltrafik, biltrafik, kollektivtrafik, samhällsplanering och verksamheternas transporter. Stödreformerna är mobility management och LundaMaTs ledningssystem. De 42 projektförslagen består av både stora och små åtgärder. Ett exempel på projekt är att ta fram en parkeringsstrategi och att se över andra möjliga avgiftsstrategier som kan vara lämpliga för att skapa ett mer hållbart transportsystem i Lund, detta inom huvudreformen samhällsplanering. Inom huvudreformen cykeltrafik finns bland annat projektet uppdaterad cykelplan som innebär att uppdatera och utveckla strategierna för cykelplanering i Lunds kommun. Dessa strategier ska samlas i en cykelplan som ska innehålla både mer övergripande åtgärder som berör hur planerna i kommunen skall arbeta i stort för att skapa ett väl fungerande cykelnät men också mer konkreta åtgärder gällande exempelvis drift och underhåll. (Rydén et al, 2006)

I **Köpenhamn** har det också utarbetats en cykelstrategi. Denna strategi kom 2002 och innehåller åtgärder avseende bland annat; utbyggnad av cykelnätet, förbättrad framkomlighet, förbättrad säkerhet och förbättrad komfort, samt nödvändigt underhåll av cykelvägarna. Det sistnämnda är något som kommunen har satsat extra mycket resurser på. Målet är att cykelvägarna skall vara jämna, utan kanter och hål, för att öka säkerheten och komforten. (Vägverket, 2006)

Cykelsatsningarna i Köpenhamn har resulterat i att cykeltrafikarbetet har ökat dubbelt så mycket som biltransportarbetet på tio år. I Köpenhamn är det 36 procent av invånarna som dagligen cyklar till jobbet. 27 procent kör bil, 33 procent åker kollektivt och fem procent går till fots. (Vägverket, 2006)

Ytterligare satsningar inom ramen för hållbar stadsutveckling som har gjorts i Köpenhamn är en lokaliseringsstrategi som kom i samband med 1989 års regionplan. Denna lokaliseringsstrategi ställer krav på följande:

- Service ska ligga nära järnvägsstationerna
- Arbetsplatser måste lokaliseras inom 500 meter från järnvägsstationerna
- Bostäder ska byggas inom två kilometer från järnvägsstationerna

Denna lokaliseringsstrategi med krav på närhet till stationerna har resulterat i ökad tillgänglighet med kollektiva färdmedel och därmed minskat bilberoende. (Vägverket, 2006)

Sammanfattning

Definitionen av hållbar utveckling är *"en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov"*. Utvecklingen ska dessutom ske utifrån tre olika hållbarhetsaspekter; miljömässig hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet. Dock är det inte alltid så lätt att kombinera dessa tre aspekter utan att det skapas konflikter.

Det har genom åren hållits en rad olika möten och konferenser på olika politiska nivåer för att komma fram till hur hållbarhetsfrågan ska lösas. Utifrån handlingsprogram som skapats på dessa möten har det sedan arbetats fram ett antal olika strategier som har som mål att skapa hållbar utveckling. Bland annat har EU tagit fram en europeisk strategi som beskriver de huvudutmaningar som EU:s medlemsstater ska möta.

I Sverige ser riksdagen som sin uppgift att skapa grundförutsättningarna för en hållbar utveckling och har därför satt upp ett antal olika mål, miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska målen. Miljö kvalitetsmålen består av 16 olika mål, varav målen; Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Naturlig försurning, Ingen övergödning och God bebyggd miljö är de mål som har betydelse för transportområdet. De transportpolitiska målen har som övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål är uppdelat i huvudmålet tillgänglighet och hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa.

När det kommer till hållbar stadsutveckling finns det ingen klar definition av vad det innebär. Regeringen anser att hållbart samhällsbyggande är att vidareutveckla goda livsvillkor för alla människor och det skall göras genom en lika stor avvägning mellan fysisk planering, regional utveckling, infrastruktur samt utveckling av boende- och stadsmiljöer inom ramen för hållbar stadsutveckling.

Boverket listar ett antal utmaningar i hur vi bör verka för att forma städernas strukturer på ett hållbart sätt. Här nämns bland annat tätorternas strukturer, samverkan mellan olika stadsregioner, vikten av lättillgänglig service och handel, trafikstrukturerna etc. Städerna ska vara attraktiva och till fördel för miljövänliga transporter. Attraktiva städer gynnar handeln och därmed också tillväxt, samt bidrar attraktiva städer till möjlighet för fler sociala möten och aktiviteter. Litteraturen listar ett flertal exempel på där den hållbara stadsutvecklingen har lyckats, varav två exempel är Lund och Köpenhamn.

5 Handeln och staden

För att förstå hur handeln i stadskärnorna påverkas av parkeringsregleringar beskrivs i detta kapitel hur handeln i de svenska stadskärnorna sett ut sedan början av 1900-talet, konsumentens synsätt på handeln samt de olika trafikantgruppernas resmönster och påverkan på centrumhandeln.

5.1 Handeln i stadskärnan genom tiderna

Stadskärnornas funktion och utformning har sett olika ut under historiens gång. Emellertid finns det tre olika funktioner som ständigt har varit återkommande. Dessa är mötesplats, marknadsplats och trafikrum, funktioner som fram till 1900-talets början har kunnat verka i harmoni. Stadens invånare kunde på en och samma gång både promenera, handla, mötas och konversera om vad som både hände och var på gång i staden. Detta sätt att använda stadens centrum har dock förändrats under årens lopp och det som i störst grad har fått styra är trafikens utveckling. Introduceringen av spårvagnar och cyklar runt början 1900-talet möjliggjorde en utvidgning av stadskärnorna och införandet av bilen gjorde att transportmönstren ändrades totalt, framförallt efter andra världskriget då bilanvändandet tog rejäl fart. (Gehl & Gemzøe, 2001)

En annan viktig drivkraft när det gäller de svenska stadskärnornas utveckling är handelns utveckling. På 30-talet kom de första kedjeföretagen och varuhusen. Dessa varuhus fick dock inte sitt stora genomslag förrän på 50- och 60-talet då det skedde stora omvandlingsprocesser i flera svenska stadskärnor. Flera större butikslokaler skapades vilket möjliggjorde en expanderingsprocess av varuhus och gallerior. Samtidigt gjordes rationaliseringar inom detaljhandeln vilket tvingade ett flertal dagligvarubutiker med hög grad av personlig betjäning att lägga ner. (Vägverket, 2007b) På 50- och 60-talet utvecklades dessutom nya så kallade förortscentra i samband med miljonprojektsområdena i de svenska storstäderna. I dessa områden fanns kriteriet att det skulle vara gångavstånd mellan butiken och bostaden. (Reimers et al, 2002) På 70-talet kom emellertid en ny form av trafikplanering som skapade en ny utveckling. Biltrafiken började dras runt stadskärnorna istället för igenom och gånggator började anläggas i många svenska städer. Något som bidrog till stora protester bland handlarna. (Vägverket, 2007b)

70-talets nya trafiklösningar samt ökat bilresande (se *Kapitel 3.1*) i kombination med att marken i utkanterna av städerna var förhållandevis billig gjorde att externa handelsplatser började dyka upp lite varstans i Sverige. För att bemöta denna nya konkurrens satsades det på 80-talet ytterligare resurser på varuhus och gallerior i de centrala delarna av staden. Denna satsning lyckades för galleriorna som ökade i antal, medan det för varuhusen gick betydligt sämre. Under 80- och 90-talet tvingades två tredjedelar av Sveriges varuhus att läggas ner. (Vägverket, 2007b)

Handeln i stadens centrum har fått ge vika för den externa handeln. Från att det på 80-talet fanns ett 40-tal stormarknader som utgjorde 5 % av dagligvaruhandelns omsättning, fanns det 1997 ett 70-tal stormarknader som utgjorde 10 % av dagligvaruhandelns omsättning. (Bergström, 2000) Mellan 2005-2007 låg siffran på ca 20 till 25 procent (Vägverket, 2008). Dessutom har ett stort antal butiker med sällanköpsvaror valt att etablera sig i externa köpcentrum. (Bergström, 2000) Handeln i stadskärnan har förlorat marknadsandelar till de stora handelscentrumen i stadens periferi. Emellertid har det visat sig att restaurangnäringen i stadskärnorna har vuxit under de senaste åren. (Vägverket, 2007b) Dagens stadskärnor fungerar därför inte längre som rena handelsplatser. Istället har stadskärnorna utvecklats till en mer upplevelseinriktad plats. De som besöker stadens centrum är ofta flanörer. De ser centrum mer som ett mötes- och rekreativt område än en handelsplats och nyttjar därför tiden i centrum till att träffa och se på folk och att titta i skyltfönster. Det sociala livet är det primära och inte handeln. Handeln är bara en av många anledningar till att människor idag vistas i centrum. (Miljöverndepartementet, 1997)

5.2 Konsumenternas synsätt vid inköp

Enligt Reimers et al (2002) som beskriver resultatet från en undersökning gjord av Stockholms köpmannaförbund 1996, finns det fyra huvudlinjer som beskriver konsumentens synsätt vid inköp. Dessa är:

- *”Handla billigt – stora mängder till låga priser vid stora singeletableringar som exempelvis ICA Maxi, ofta livsmedel”*
- *”Handla rationellt – flera ärenden skall betas av snabbt, sker enklast i köpcentrum”*
- *”Handla upplevelser – konsumenten vill ta del av kultur och unik miljö i samband med handel, sker i stadskärnor”*
- *”Handla på vägen till/från arbetet eller fritidssyssla – konsumenten efterfrågar ren servicehandel i anslutning till allmänna färdmedel, sker exempelvis på bensinstationer”*

I samband detta synsätt beskrivs handeln i stadskärnan som unik då stadskärnan är den enda miljön som erbjuder både kulturell miljö integrerat med kommersiell handel. Stadskärnans roll skulle därför kunna utvecklas till att bli en upplevelseplats istället för handelsplats. (Reimers et al, 2002)

Vanligtvis nämns att de stora anledningarna till att konsumenter väljer att handla i externa köpcentrum istället för i stadskärnor är den goda tillgängligheten med bil samt gratis parkering. I Miljöverndepartementet (1997) beskrivs dock även andra parametrar, ofta förknippade med centrummiljöer, som de stora anledningarna till val av externa köpcentrum. Dessa parametrar är: lugna och bilfria gator och torg, kaféer, mötesplatser med planteringar, lekrum för barnen, informationsdisk som kan ge information om speciella varor eller tjänster, samt långa öppettider. De ibland långa gångavstånden från parkeringen till en butik långt inne i ett köpcentrum upplevs inte som besvärliga eftersom promenaden görs i en lugn och bilfri miljö. Dessutom skriver Transportrådet (1997) att det inte finns något samband mellan folks upplevelser av gångavstånd och det verkliga gångavståndet. I Miljöverndepartementet (1997) poängteras att handeln i stadskärnorna har mycket att lära från de externa köpcentrumens fokus på kundens behov och önskemål. Köpcentrumen är dessutom oftast bättre på att locka till sig kunder genom bra planerad och varierad marknadsföring (Miljöverndepartementet, 1997).

En undersökning i Örebro visar också på att de som vistas i stadskärnan föredrar en mer bilfri stadsmiljö. De deltagande i studien fick **tre** stycken olika scenarion att ta ställning till och de fick även fylla i ålder, kön, inkomst, godtagbara gångavstånd från parkering respektive hållplats m.m. Det **första** alternativet, som ca 17 procent av de deltagande i studien förordade, innebar att gatumiljön i stadskärnan i första hand skulle utformas med hänsyn till bilens framkomlighet. Vissa bilfria zoner skulle behållas men bilarna skulle i detta alternativ få fler parkeringsmöjligheter och mer yta att röra sig på vilket i sin tur skulle leda till mer trafik inne i stadskärnan och sämre tillgänglighet för gående och cyklister. Det **andra** alternativet, som 54 procent av de deltagande i studien förordade, innebar lägre hastighet för biltrafiken inne i Örebros stadskärna. Innerstaden skulle även i fortsättningen vara öppen för biltrafik men det gaturum som biltrafiken kan använda skulle minskas, parkeringsplatserna skulle bli färre och den tillåtna hastigheten skulle aldrig överstiga 30 km/h. Det **tredje** alternativet, som ca 30 procent av de deltagande i studien förordade, innebar en stadskärna utan bilar och genomfartstrafik. Kollektivtrafik, färdtjänst, taxi, varutransporter, boende etc. skulle fortfarande få trafikera innerstaden men endast köra i gångfart. Andelen bilfria ytor utökas med fler gågator, cykelfält samt cykelparkeringar. Över 80 procent av de deltagande i studien förordnar scenario två och tre. Även en stor majoritet, över 70 procent, av de som brukade köra bil i Örebro stadskärna förordnar alternativ två och tre. (Svensson och Haraldsson, 2005)

Ytterligare kvaliteter som är viktiga för människor och som lockar kunder är att kunna vistas ute vid fint väder. Uteserveringar vid restauranger och kaféer samt allmänna platser med bekväma sittplatser är därför av betydelse för val av vistelsemiljö. Andra inslag i miljön som lockar och är av betydelse är

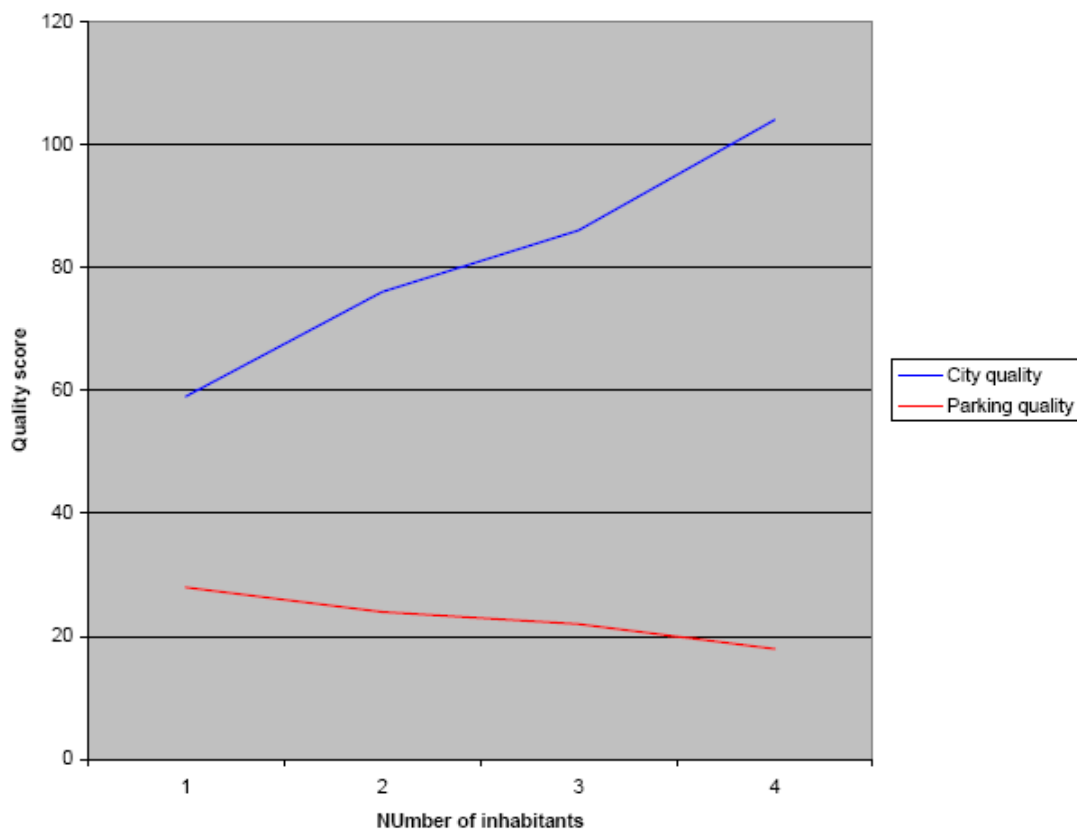
olika former av aktiviteter och underhållning, arkitektur och konstnärlig utsmyckning. (Svensson, 2001)

5.2.1 Konsumenternas förhållande till bilen och parkering

Handlare anser ofta att det finns för få parkeringsplatser i de centrala delarna av staden (Svensson, 2001). Emellertid visar utredningar på att det inte finns något samband mellan parkeringsutbud och omsättningen för handeln. För kunderna finns det viktigare faktorer än biltillgängligheten som påverkar valet av handelsplats. Dessutom ger bilreducerande åtgärder som gynnar kollektivtrafik, gående och cyklist, plats för fler kunder än platskrävande bilparkeringar. (Miljöverndepartementet, 1997)

Enligt Transportrådet (1997) visar en undersökning i tre danska städer, Hillerød, Horsens och Næstved, att denna bild av parkeringssituationen som handlarna har inte stämmer överens med kundernas syn på saken. Undersökningen visar nämligen att generellt i de tre städerna var det dubbelt så många handlare som boende eller besökare som ansåg att det var för få parkeringsplatser i centrum. Dessutom visar undersökningen att det inte fanns något samband mellan bilisternas uppfattning av antal parkeringsplatser och det verkliga antalet, varken när det gällde antalet parkeringsplatser per kvadratmeter butiksytta och antalet parkeringsplatser per butik. Exempelvis visade det sig att bilisterna i Horsens var de mest missnöjda trots att de i jämförelse med de andra orterna i undersökningen hade det största parkeringsutbudet samt att de hade lägst antal parkeringsrestriktioner. När det gäller handlarnas uppfattning om antalet parkeringsplatser visade det sig att ju fler platser en butik hade i förhållande till butiksarealen desto mer missnöjd var man, det vill säga ju större butik desto sämre inställning hade handlarna. Undersökningen visade dessutom att det inte fanns något samband mellan beläggningsgraden, uppehållstiden och antalet parkeringsplatser per butik. (Transportrådet, 1997)

En undersökning från Nederländerna visar förhållandet mellan kvalitén på stadslivet och kvalitén på bilparkeringarna. Undersökningen kom fram till att de negativa effekter som fås av parkeringsregleringar kan kompenseras genom att öka kvalitén på stadslivet, exempelvis genom nya handelsgator och trivsammare stadsmiljö. *Figur 5.1* nedan visar att en stad som anses attraktiv att vistas i kan ha en lägre standard på sitt parkeringsutbud än en stad som anses vara mindre attraktiv. (COST, 2005)



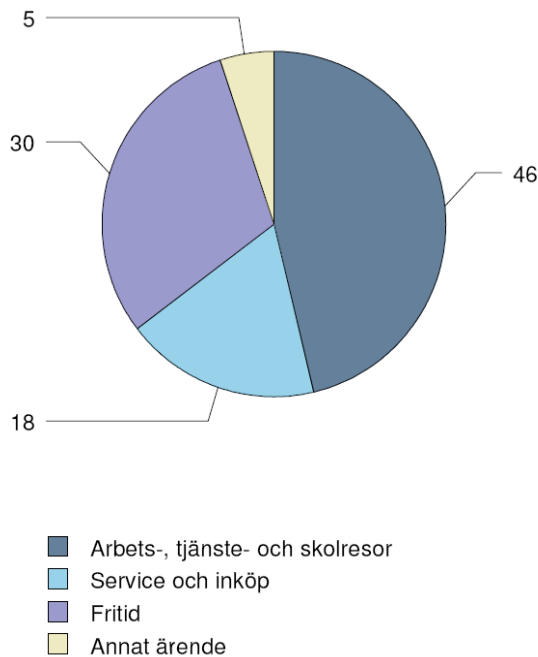
Figur 5.1 Hur stadskvaliteten förhåller sig till parkeringskvaliteten. En stad med högre attraktivitet kan hålla sig med ett parkeringsutbud med lägre standard än vad en mindre attraktiv stad kan göra. (COST, 2005)

Effekterna av bilreducerade åtgärder är dock svåra att mäta eftersom objektiv data kan vara sekretessbelagd och svår att få tag på i offentliga register. Därför analyseras effekterna ofta genom intervjuer som i sin tur kan vara missvisande. Respondenterna kan svara taktiskt för att få sin vilja igenom alternativt svara på det viset så att intervjuaren blir nöjd, dessutom kan sättet frågorna ställs på påverka resultatet. Dessutom påverkas handeln och inköpsmönster av så mycket mer än bara trafiklösningar, som exempelvis konjunkturer och ägarbyte i en enskild butik. (Miljøverndepartementet, 1997)

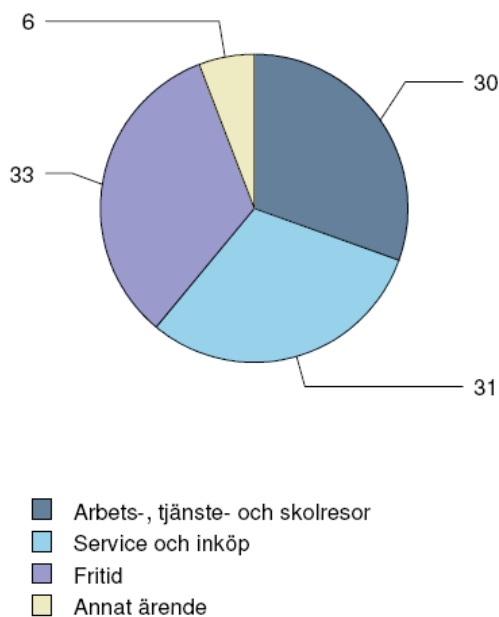
5.3 De olika trafikslagen och centrumhandeln

5.3.1 Inköp och resor

Vilhelmson (1990) kategoriserar alla resor i fyra olika typer av ärenden. Dessa är fritidsresor, arbetsresor, inköpsresor och besöksresor. Liknande indelning har även gjorts av SIKA (2007) i sin nationella resvaneundersökning 2005-2006. Denna resvaneundersökning visade att 18 procent respektive 31 procent av svenskarnas huvudresor respektive delresor är service- och inköpsresor, se *Figur 5.2* och *Figur 5.3* nedan.



Figur 5.2 Huvudresornas fördelning i procent på ärendekategori. (SIKA, 2007a)



Figur 5.3 Delresornas fördelning i procent på ärendekategori. (SIKA, 2007a)

Enligt Usterud Hanssen & Lerstang (2002) visar ett flertal undersökningar på att ett flertal ärenden som exempelvis inköp är kopplade till arbetsresor. Detta kan även utläsas vid jämförelse av *Figur 5.2* och *Figur 5.3* ovan.

Bil användandet vid inköpsresor har ökat precis som för bil användandet i stort och det är vanligare att ta bilen vid inköpsresor och fritidsresor än vid arbetsresor. (Miljøverndepartementet, 1997) (Banverket et al, 2007) Anledningen till detta beteende är att folk anser sig behöva bilen till att transportera tunga varor, affärerna är lokaliserade utanför tätorterna, samt att många fritidsresmål saknar bra kollektivtrafiklösningar. (Banverket et al, 2007)

En undersökning från Oslo och Akerhus i Norge visar tydligt att avståndet har stor betydelse när det gäller val av färdmedel för dagliga inköpsresor. Vid avstånd längre än två kilometer är bilen klart dominerande. Gränsen för att gå till fots tycks gå vid ett avstånd på fem kilometer. (Miljøverndepartementet, 1997)

5.3.2 Centrumhandel och resor

Trots att bilanvändandet har ökat vid inköpsresor står bilen inte per automatik för majoriteten av alla inköpsresor i centrum. Svenska studier visar att bilens andel av inköpsresorna varierar med var människor handlar. Ifall handeln utförs i stadskärnan står bilen för 25 – 60 procent av resorna, för små och stora stadsdelscentrum är siffran 30 – 50 procent respektive 50 – 60 procent och för externa köpcentrum är siffran 90 – 95 procent. Bilens andel av inköpsresorna till stadskärnan minskar med ökande tätortsstorlek. Däremot ökar inte per automatik bilens andel med minskande tätortsstorlek. Hur stor andel av inköpsresorna till stadskärnan som går med bil beror också på ortens struktur, parkeringsutbud m.m. (Henriksson, 1990) En norsk undersökning från Oslo styrker de svenska siffrorna när det gäller bilens andel av inköpsresorna till och från större stadskärnor. Av dem som tillfrågades i undersökningen hade ca 20 procent använt bilen för att ta sig in till centrum. (Miljøverndepartementet, 1997) En dansk undersökning bekräftar även siffrorna för mindre städer. I den undersöktes bilens andel av handelsresorna till stadskärnorna i tre städer med mellan 25 000 – 75 000 invånare och bilens andel där var upp till 2/3 av alla inköpsresor. (Transportrådet, 1997)

5.3.3 Trafikantgruppernas inköpsmängd

Ett allmänt antagande när det gäller centrumhandeln är att bilen är väldigt viktig för butikernas omsättning. En norsk litteratursammanställning har försökt belysa detta genom att titta på en rad nordiska exempel.

En kundundersökning i två handelsområden i Oslo visade att de som tagit sig dit med bil handlade för mellan 196 – 244 kr, beroende om de parkerade på handlegatan eller på en sidogata, medan de som cyklade eller gick handlade för 199 kr. De som åkte kollektivt handlade för 162 kr. Denna norska kundundersökning visade också, vilket nämnts i *Kapitel 5.3.2*, att endast 20 procent tagit sig dit med bil och 63 procent hade gått eller cyklat. Undersökningen visade även att om omsättningen som bilisterna stod för försvann skulle omsättningsbortfallet kunna täckas om kunderna som gick, cyklade eller åkte kollektivt ökade med fem procent. (Miljøverndepartementet, 1997)

En kundundersökning från Stockholm, gjord 1971, visade att de som åkte kollektivt endast handlade för 66 procent av det som bilister handlade för. Andelen kunder som kom med bil var dock endast 19 procent. (Miljøverndepartementet, 1997)

En undersökning från Göteborg, som utfördes 1977, visade att de som använde bilen för rena inköpsresor stod för 29 – 38 procent av omsättningen. Andelen bilburna kunder ökade något på lördagar. (Miljøverndepartementet, 1997)

1980 stod bilisterna för 35 procent av omsättning i Ålborg kommun. De kunder som kom med bil handlade för 2,5 gånger så mycket som de som kom till fots. De som handlade till fots handlade dock oftare än de som använde sig av bilen. (Miljøverndepartementet, 1997)

Staden Münster i Tyskland anses vara en cykelstad och är ungefär lika stor som staden Bergen i Norge. Undersökningar av kunder som cyklar och åker bil visar att cyklister handlar för mindre pengar per gång de handlar men att de i gengäld handlar oftare och är centrum mer troget än vad bilister är. Detta då exempelvis externa köpcentrum kan vara svåra att nå med cykel. I slutändan handlar de därmed för ungefär lika mycket. Dessutom är cykeln bättre än bilen ur ren markutnyttjandesynpunkt. Exempelvis får 10 stycken cyklar plats på samma yta som en bil kräver. I städer med tillräcklig stor andel cyklister kommer en prioritering av cyklister ge en större omsättning av kunder än om bilen

hade prioriteras. Detta styrks av en undersökning från Schaffhausen i Schweiz. En yta som avsätts till cykelparkering gav där elva procent större handelsomsättning än om samma yta hade avsatts för bilparkering. (Miljøverndepartementet, 1997)

Undersökningar från Lyon och Hannover visar att ett bra utbyggt kollektivtrafiknät är bra för centrumhandeln. I Hannover har handelsetableringar i förorterna tagit marknadsandelar på bekostnad av små stadsdelscentrum medan centrum, där bilanvändandet är reglerat, har klarat sig bättre. I Lyon byggdes ett tunnelbanesystem ut under 1970-talet samtidigt som bussystemet moderniserades. Lyons centrum består dessutom av ett flertal gågator. Mellan 1976 och 1986 tog köpcentrum i förorterna marknadsandelar av hela Lyons dagligvaruhandel utom i centrum. Utbyggnaden av kollektivtrafiknätet gjorde att den nedåtgående trenden bröts och att omsättningen till och med ökade. (Miljøverndepartementet, 1997) I en dansk undersökning för städer med mellan 25 000 – 75 000 invånare handlade de som åkte buss för i snitt 402 kr. De som åkte bil handlade för 489 kr och de som cyklade för 249 kr. (Transportrådet, 2002)

Sammanfattning

Stadskärnorna har alltid varit plats för möten, marknadsplatser och trafik. Fram till början på 1900-talet kunde dessa tre funktioner leva i harmoni men i takt med trafikslagets utveckling har dock möjligheterna att förflytta sig fått styra utformningen av stadskärnorna.

Förutom trafiken har även handeln i stadskärnorna har förändrats sedan början på 1900-talet. De första kedjeföretagen och varuhusen började etableras i början på 1930-talet och blev under 50- och 60-talet en stor succé vilket gjorde stadskärnorna till mer rena handelsplatser. Under 50- och 60-talet nya förortscentra i de miljonprogram som byggdes. Under 70-talet började biltrafiken att dras runt stadskärnan vilket möjliggjorde för gågator i stadskärnorna men även att externa handelsplatser kunde anläggas kring de nya trafiklederna. Tillsammans med den trafikökningen som skett sedan mitten av 70-talet och att marken utanför stadskärnan generellt sett är billigare än den som finns i stadskärnan, har externa köpcentrum blivit en allvarlig konkurrent till stadskärnan. I mitten av 80-talet stod externa köpcentrum för fem procent av dagligvaruhandelns omsättning, 1997 var andelen tio procent och i 2005-2007 ca 20 till 25 procent.

På grund av denna utveckling fungerar därför inte längre stadskärnor som rena handelsplatser. Istället har stadskärnorna utvecklats till en mer upplevelseinriktad plats och de som besöker stadens centrum är ofta flanörer. De ser centrum mer som ett mötes- och rekreationsområde än en handelsplats och nyttjar därför tiden i centrum till att träffa, se på folk och att titta i skyltfönster. Det sociala livet är det primära och inte handeln. Handeln är bara en av många anledningar till att människor idag vistas i centrum.

För att beskriva de externa köpcentrumens framgång nämns ofta att de kan erbjuda avgiftsfria parkeringar samt god tillgänglighet med bil. Det finns dock andra viktigare faktorer till de externa köpcentrumens framgång. De externa köpcentrumen kan bland annat erbjuda lugna och bilfria miljöer, kaféer, mötesplatser m.m. Detta är faktorer som tidigare varit förknippade med centrummiljöer. Tillgängligheten med bil är inte heller avgörande då gångavståndet från parkeringen till den aktuella butiken kan vara långt men accepteras då gåendet sker i en lugn och bilfri miljö. Externa köpcentrum är också oftast bättre på att marknadsföra sig som ett koncept än vad handeln i stadskärnan är.

Studier visar även att tillgänglighet med bil i stadskärnorna inte är något människor prioriterar. Till och med de som ofta tog bilen för att handla i stadskärnan föredrog att inskränkt tillgänglighet för bil om det samtidigt blev mer yta för gående, cyklister och kollektivtrafik. Europeiska studier visar även att ju större reglering av bilar som görs i stadskärnan desto större blir butikernas omsättning.

Bilen står för de flesta inköpsresorna i Sverige. Däremot är inte bilen det självklara transportmedel vid handel i stadskärnan (20 till 60 procent vid handel i stadskärnor). Vilket färdmedel som används beror bland annat på stadsstorlek och struktur. Ju större stad desto fler som använder sig av andra färdmedel än bil. Dessutom handlar inte varje enskild bilist för mer än vad exempelvis cyklister gör. Visserligen handlar bilister för en större summa pengar varje gång de handlar men studier visar att cyklister handlar oftare och är trognare kunder till stadskärnan vilket i slutändan ger en lika stor och om inte större inköpsmängd.

6 Parkeringar och dess påverkan på staden

Efter att ha behandlat resvanor, hållbar stadsutveckling samt handeln och staden handlar detta sista kapitel i litteraturstudien om parkeringar och dess påverkan på staden. Kapitlet tar upp parkeringsregleringars ekonomiska effekt på stadskärnor, vad som påverkar uppehållstiden på en parkeringsplats, varför en parkeringsavgift tas ut, beskrivning av parkeringsstrategier och dess innehåll, Mobility management samt huruvida parkering kan användas som konkurrensmedel städer emellan. Detta för att tillsammans med tidigare kapitel svara på det övergripande syftet huruvida parkeringsreglering kan vara ett instrument för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att skada handeln i stadskärnorna.

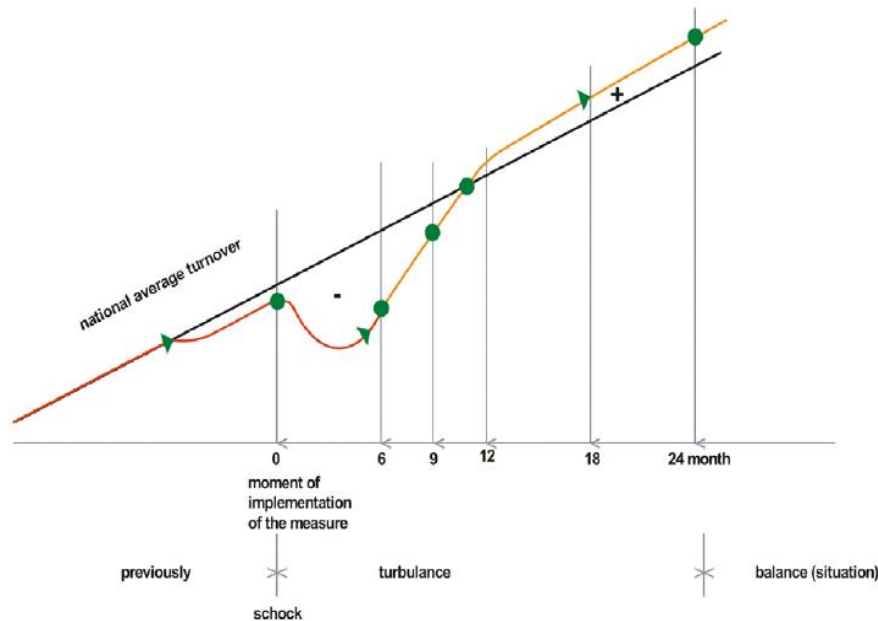
6.1 Parkeringsregleringars ekonomiska effekt på stadskärnor

Parkeringsregleringar ingår i det internationella begreppet ”*traffic calming*”. Begreppet ”*traffic calming*” omfattar alla åtgärder vars syfte är att reducera de negativa effekter som fordonstrafiken i städer ger på trafiksäkerheten, tillgängligheten, miljön (i form av avgaser och buller) samt på stadsmiljöns livlighet och attraktionskraft. ”*Traffic calming*” är dock inget som går ihop med den allmänna uppfattningen om att god biltillgänglighet är en förutsättning för en konkurrenskraftig centrumhandel. (Svensson, 2001) Därför medför ett införande av exempelvis parkeringsavgifter alltid en stor debatt om det är en bra eller dålig åtgärd. De negativa åsikterna om parkeringsavgifter bygger ofta dels på antaganden om människors beteenden och dels på undersökningar där människor fått förfrågan om vad de gör om parkeringsavgifter införs. Forskning i Österrike visar dock att människors beteenden ändras mycket mindre än förväntat vid införande av parkeringsavgifter. Det som betyder något när människor väljer handelsplats är inte parkeringsavgiften utan kvalitén och attraktiviteten på handelsplatsen, se *Kapitel 5.2*. (COST, 2005)

En litteratursammanställning av Svensson (2001) visar att den forskning som har gjorts om ”*traffic calming*” och dess påverkan på handeln inte är omfattande men att den tyder på att ”*traffic calming*” är bra för både handeln och städernas attraktionskraft. Försämringar av fordons tillgänglighet, exempelvis i form av gågator, har bidragit till att innerstadens attraktionskraft som kommersiellt-, kulturellt- och nöjescentrum kunnats bevaras. Det skall dock nämnas att denna utveckling har skett samtidigt som den ökade bilanvändningen har lett till att den handel som underlättas av ett bilinnehav har flyttat ut till mer bilvänliga lokaliseringar. Som exempel kan livsmedelsaffärerna nämnas. I början på 1970-talet låg de flesta livsmedelsaffärerna inne i centrum medan de idag mestadels finns i stadsdelscentran och utanför staden. (Svensson, 2001)

De studier som har gjorts om ”*traffic calming*” och dess konsekvenser på centrumhandeln är mestadels från Tyskland där övergripande försök med ”*traffic calming*” genomfördes i Berlin, Borgotreich, Buxtehude, Esslinge, Ingolstadt och Mainz på 80-talet. Detta då dessa åtgärder möttes av massiva protester från butiksägare, centrumföreningar och handelsorganisationer genomfördes djupgående för- och efterstudier mellan relevanta kontrollområden och de aktuella områdena med ”*traffic calming*” åtgärder. Undersökningarnas kvalitet bygger på att alla områdena hade olika förutsättningar samt att flera åtgärder genomfördes parallellt i flera områden. Tillsammans med ytterligare europeisk forskning, från bland annat England, visar resultaten att ju mer omfattande och genomgripande reduktionen av biltrafiken är desto större blir de positiva effekterna för handlare och fastighetsägare. (Svensson, 2001)

Studierna ovan visar dock att handelns omsättning minskade direkt efter införandet av ”*traffic calming*” för att efter ett tag öka igen och lägga sig på samma eller högre nivå som innan åtgärderna infördes. Hur lång tid detta tog varierade mellan de olika undersökningarna. Undersökningarna som redovisades i stycket ovanför menar att det kan ta flera år för omsättningen att återhämta sig medan andra studier från Holland visar att det kan gå så snabbt som ett år eller snabbare, se *Figur 6.1* nedan. (COST, 2005) (Svensson, 2001)



Figur 6.1 Karakteristisk omsättningskurva för handeln i städer där "traffic calming" har införts. Kurvan visar omsättningens utveckling före och upp till två år efter införandet av åtgärderna. (COST, 2005)

Anledningen till att omsättningen ökar är att fler människor besöker centrum när inslaget av gågator ökar. Studierna från Tyskland visar att antalet gående besökare ökade under det första året med 20 – 40 procent. Under perioden med lägre omsättning kunde dock affärer och restauranger med låga marginaler slås ut. (Svensson, 2001) För att få allmän acceptans bör därför ett införande av parkeringsavgifter följas med en förklaring att man genom detta kommer att minska antalet bilar i centrum och på så vis göra centrum både mer attraktivt och lättillgängligt för kunder och besökare. (COST, 2005)

6.2 Vad påverkar uppehållstiden på en parkeringsplats?

Det som påverkar hur länge ett fordon står på en parkeringsplats är vilken sorts reglering som används och hur dyrt det är att använda sig av platsen (Transportrådet, 2002). Ingen reglering alls innebär att fordonen står längst tid på parkeringsplatserna. I Oslo infördes under mitten av 90-talet fri parkering i centrum på lördagar. Detta resulterade i att det blev väldigt svårt att få tag på parkeringsplatser då de flesta som stod där var långtidsparkerare. Samma sak visar ett försök i Wien. Innan man införde trafikregleringar var den genomsnittliga parkeringstiden nio timmar. Efter införandet av tidsregleringar sjönk genomsnittliga parkeringstiden till en timme. (COST, 2005)

Regleringar ger alltså kortare parkeringstid per fordon. Parkeringstiden varierar dock beroende på ifall det är tidsreglering eller parkeringsavgifter som används. Studier i Odense, Hilleröd och Roskilde visade att tiden ett fordon står parkerat ökar med 50 – 75 procent om en parkeringsplats med max två timmars parkeringstid omvandlas till en avgiftsbelagd parkering. (Transportrådet, 2002)

För avgiftsbelagda parkeringsplatser gäller att tiden som ett fordon står parkerat sjunker med ökad parkeringsavgift. I Köpenhamn finns det tre olika parkeringszoner med olika parkeringsavgifter. För den dyraste zonen där avgiften är 20 kronor i timmen står bilarna i snitt 81 minuter medan de bilar som parkerar i den billigaste zonen med avgift på sju kronor i timmen står 165 minuter. (Transportrådet, 2002)

6.3 Varför tas en parkeringsavgift ut?

Det finns flera orsaker varför en parkeringsavgift tas ut. För det första visar europeisk forskning att parkeringsavgifter är ett av de mest effektiva styrmedlen för att kontrollera parkeringsbehovet. (COST, 2005) Genom att ta ut högre parkeringsavgifter för mera centrala och populära parkeringsplatserna kan man styra vilka som använder dem och hur de använder dem. Andra orsaker att ta ut parkeringsavgifter är att de som parkerar skall stå för kostnaden att anlägga och sköta parkeringsplatsen samt att kommunen vill att trafikanterna bidrar till de kostnader som deras externa effekter ger bidrag till, se *Kapitel 3.3.2.1* (Transportrådet, 2002)

Parkeringsavgiftens storlek kan sättas utifrån två principer. Antingen sätter man priset utifrån målet att ca tio procent av platserna ska vara lediga eller så sätts priset utifrån efterfrågan på parkering och utbudet på parkering i ett visst område. Ifall inkomsterna från parkeringsavgifterna överstiger kommunens kostnader kan de användas till att förbättra parkeringsstandarden i staden. (Transportrådet, 2002)

6.4 Parkeringsstrategier

Parkeringsstrategier är en del av en trafikstrategi (exempel på trafikstrategier kan ses i *Kapitel 4.4*). Parkeringsstrategier kan variera i storlek beroende på vad som efterfrågas, mindre ändringar av antalet parkeringsplatser kräver mindre omfattande parkeringsstrategi och det motsatta gäller om en stor reduktion av parkeringsplatser skall genomföras. En förutsättning för en lyckad parkeringsstrategi är antingen att den försämrade tillgängligheten som en minskning av parkeringsplatser innebär kan tillgodoses genom en satsning på andra färdmedel eller att den minskade tillgängligheten för bil är acceptabel. Parkeringsstrategier är ett av de få verktyg som verkligen får människor att byta färdmedel, exempelvis visar undersökningar från bland annat Norge att bilanvändandet minskade från 80 procent till 20 procent när parkeringsplatserna minskade. Förutom att påverka människors färdmedelsval kan parkeringsstrategier genom att begränsa antalet parkeringsplatser ge mer plats till andra aktiviteter som höjer kvaliteten på stadsmiljön. (Vägverket, 2006) En beskrivning av tre regleringar som kan ingå i en parkeringsstrategi följer nedan.

6.4.1 Tidsregleringar

Reglering av hur länge en bil får använda sig av en parkeringsplats är den vanligaste parkeringsregleringen på både offentliga som privata parkeringsplatser. Syftet med att tidsreglera en parkeringsplats är att parkeringsägaren kan styra vilka som använder sig av parkeringen. Till exempel kan en tidsreglerad parkering ta bort all långtidsparkering och därmed ge plats till ärende- och kundparkering vilket innebär en högre omsättning på parkeringsplatserna. En omvandling från fri parkering till tidsreglerad parkering minskar trafikintensiteten i rusningstid men kan innebära upp till fem gånger så mycket trafikarbete per dygn då långtidsparkerare ersätts med korttidsparkerare. Däremot kan tidsbegränsningar under en timme innebära både att kunder väljer bort bilen som färdmedel in till staden eller att kunder handlar någon annanstans. Båda dessa alternativ innebär att antalet bilar i centrum minskar. (Transportrådet, 2002) I Sverige är det vanligt att använda tidsreglering i form av krav på parkeringsskiva. Parkeringsskivan fungerar som en tidskontroll, där bilnehavaren genom parkeringsskivan visar tidpunkten för parkeringens start. (Sveriges Kommuner och Landsting, 2008).

6.4.2 Avgiftsreglering/parkeringsavgifter

Genom att avgiftsbelägga en parkeringsplats kan både efterfrågan på parkering och tiden som parkeringsplatsen utnyttjas styras. Hur stora effekterna blir beror bland annat på områdets attraktivitet samt hur hög parkeringsavgiften är. Det positiva med avgiftsbelagda parkeringar är att det ger en ökad

tillgänglighet för nödvändiga bilresor och att det ger en ökad omsättning av bilar på parkeringsplatserna. Detta kan leda till en stärkt centrumhandel eftersom större omsättning av bilar kan ge fler kunder till affärerna. Andra positiva effekter av parkeringsavgifter är att de i attraktiva områden leder till att söktrafiken för gratisparkeringar minskar, vilket i sin tur ger mindre biltrafik. Dessutom kan parkeringsavgifterna leda till att trafikanterna använder sig av andra färdmedel vilket också minskar antalet bilar i centrum. Nackdelen med parkeringsavgifter är att kunder som inte är beredda att betala för parkeringen väljer andra inköpsställen där parkeringen är gratis, exempelvis externa köpcentrum, samt att den högre omsättningen på parkeringsplatserna kan leda till ökat trafikarbete. (Transportrådet, 2002)

Ytterligare en nackdel med att införa parkeringsavgifter är att beläggningen på parkeringsplatserna tillfälligt sjunker efter ett införande av parkeringsavgifter. Det bör dock poängteras att detta bara är en tillfällig sänkning. Efter en tid kommer beläggningen att öka igen. Ett exempel på detta är när Köpenhamn 1990 införde parkeringsavgifter på de centrala parkeringsplatserna. Efter införandet minskade både beläggningen och biltrafiken med ca 25 – 30 procent respektive tio procent. Efter en tid började beläggningen åter att stiga och steg hela tiden tills man 1996 bestämde sig för att höja avgifterna vilket i sin tur resulterade i en sänkning av beläggningen. (Transportrådet, 2002) Samma sak visar en studie i Göteborg. Efter att ha minskat direkt efter höjningen av parkeringsavgifterna så var beläggningen efter ett eller två år tillbaka på samma nivå som innan förändringarna av parkeringsavgifterna. (Miljøverndepartementet, 1997)

6.4.3 Borttagande av parkeringsplatser

För att minska antalet bilar i centrum kan även parkeringsplatser som är avsedda för långtidsparkerare tas bort. Tio procent färre parkeringsplatser för långtidsparkerare innebär mellan tre till nio procent mindre trafik i rusningstid och ca 1,6 procent mindre trafik totalt. (Transportrådet, 2002)

En undersökning i Haag, Holland, visar att ifall ett parkeringsområde tas bort kommer majoriteten av trafikanterna att leta efter andra parkeringsplatser i angränsande områden. Ca 25 procent kommer att göra sina inköp någon annanstans och ca 20 procent kommer att börja åka kollektivt. (COST, 2005)

Om syftet är att skapa en attraktivare stadsmiljö kommer borttagande av parkeringsplatser leda till att försäljningen sjunker i början för att efter 6 – 9 månader åter vara på samma nivå eller högre än innan parkeringsplatserna togs bort. (COST, 2005)

6.5 Mobility Management

Enligt EPOMM (European Platform on Mobility Management) är definitionen av Mobility Management; *“Mobility Management is a concept to promote sustainable transport and manage the demand for car use by changing travelers’ attitudes and behavior”*. Enkelt översatt till svenska innebär det att Mobility Management är ett koncept som innebär att man genom att ändra människors attityd till olika färsätt och deras beteende när de reser vill få resandet att bli mer hållbart. Detta görs genom att effektivisera användandet av befintlig infrastruktur och befintligt transportsystem genom att använda exempelvis olika form av kommunikation och organisering av verksamhet. (EPOMM, 2009) Två exempel på dessa verktyg är parkeringsinformation och Park & Ride som beskrivs nedan.

6.5.1 Parkeringsinformation

Det finns två sätt att ge trafikanterna parkeringsinformation. Dels kan stationära skyltar användas och dels kan dynamiska skyltar användas. De stationära skyltarna visar vart parkeringarna finns och är bra för dem med dålig lokalkännedom. De visar däremot inte antalet lediga platser. Det gör dock de dynamiska skyltarna. Med dynamiska skyltar kan trafikanten direkt se antalet lediga platser och beläggningen på olika parkeringsanläggningar. (Transportrådet, 2002) Detta används mycket i

Frankrike där det kallas ”Toutes Directions”. ”Toutes Directions” innebär att trafikanter på väg in mot centrum leds in på en ”parkerings slinga” runt staden som sedan leder en till rätt parkeringsplats. Utmed ”parkerings slingan” finns också skyltar med information om beläggningen på parkeringsanläggningar nära olika besöks punkter. Detta leder till mindre söktrafik och att parkeringsanläggningarna utnyttjas bättre vilket är bra för miljön. (Vägverket, 2006) Hur mycket mindre trafik detta innebär beror på de lokala förhållandena. En studie från Ålborg visar dock att parkeringsinformation minskade trafikarbetet i staden med 0,3 procent. Hur detta påverkar handeln är oklart, det finns studier som visar att parkeringsinformationen visserligen påverkar trafikantens mål och handelsmönster men att dessa resultat är inte signifikanta. (Transportrådet, 2002)

6.5.2 Park and Ride

Park and Ride innebär att bilparkeringar etableras där snabba och effektiva kollektivtrafikstråk möter stora trafikleder eller vid punkter där andra servicefunktioner så som handelsetableringar finns. (Vägverket, 2006) Genom att anlägga Park and Ride anläggningar utanför stadskärnan blir det därmed möjligt att parkera utanför centrum och sedan med kollektivtrafik snabbt ta sig in till centrum. Detta kan leda till färre fordon i centrum vilket exempelvis minskar fordonens utsläpp, restid och parkeringsbehov. (COST, 2005) Detta leder i sin tur till en mer attraktiv stadsmiljö att vistas i vilket som tidigare redovisats i *Kapitel 5.2* är bra för handeln i stadskärnor.

6.6 Parkering som konkurrensmedel handelsplatser emellan

För kunder och besökare är handelsplatsens parkeringsmöjligheter inte det viktigaste utan kunder och besökare väljer, som tidigare har nämnts i *Kapitel 5.2*, handelsplats utifrån dess sätt att marknadsföra sig och dess kvalitet. Parkeringsmöjligheterna är inte helt ovidkommande vid valet av slutdestination men kommer en bit efter i kunder och besökares prioritering. Stadskärnor, köpcentrum, attraktioner etc. konkurrerar alltså med varandra genom marknadsföring och det antal kunder och besökare de får är beroende av hur bra de lyckas marknadsföra sig. Därför kommer varken gratisparkering eller parkeringsbestämmelser vara någon konkurrens fördel mellan historiska stadskärnor, förortscentrum och externa köpcentrum. (COST, 2005)

Sammanfattning

Parkeringsregleringar syftar till att reglera biltrafiken och på så vis undvika de negativa effekter som biltrafiken ger upphov till. Därför är parkeringsregleringar inget som går ihop med den allmänna uppfattningen om att god biltillgänglighet är en förutsättning för en konkurrenskraftig handel i stadskärnorna. Denna uppfattning är ofta baserad på antaganden om människors beteenden samt olika undersökningar där människor fått svara på vad de skulle göra om exempelvis parkeringsavgifter infördes. Andra studier visar dock att det verkliga beteendet hos människor ändras mindre än väntat vid införandet av parkeringsavgifter.

Europeiska studier visar tvärtom att ju större regleringar av biltrafiken som genomförs desto bättre är det för handeln i stadskärnorna efter som stadens attraktivitet är viktigare än biltillgänglighet vid människors val av handelsplats. Det skall dock tilläggas att butikernas omsättning sjunker direkt efter att parkeringsregleringarna införts men att de efter ett eller två år är tillbaka på samma nivå eller högre som innan införandet av parkeringsregleringarna.

Regleringar i form av tids- och avgiftsregleringar påverkar hur länge en bil står parkerad. Studier i Köpenhamn visar att tiden en bil står parkerad sjunker med införd eller ökad parkeringsavgift. Studier från Wien visar även att införandet av tidsregleringar gjorde att den genomsnittliga tiden en bil stod parkerad sjönk från nio till en timme. Parkeringsregleringar kan därmed användas för att styra vilka som parkerar på parkeringsplatserna och hur länge de används.

I detta examensarbete har tre stycken parkeringsregleringar tagits upp; tids- och avgiftsregleringar samt borttagande av parkeringsplatser. Tidsreglering är den vanligaste parkeringsregleringen och används för att styra vilka som använder sig av parkeringsplatsen, exempelvis innebär en tidsreglering att långtidsparkerare försvinner. Parkeringsavgifter kan användas för att styra efterfrågan på parkering och den tid som parkeringsplatsen utnyttjas. Eftersom både tids- och avgiftsreglering minskar tiden som en bil står parkerad och därmed ger fler möjlighet till parkering är de bra för centrumhandeln då fler bilar som parkerar ger fler potentiella kunder. Parkeringsavgifter minskar även den söktrafik efter gratisparkeringar som finns. Nackdelen med parkeringsavgifter är att de kan leda till att människor väljer andra inköpsställen. Regleringen borttagande av parkeringsplatser leder till att biltrafiken i stadskärnan minskar.

DEL 2 – INTERVJU- OCH ENKÄTSTUDIER

7 Parkeringsundersökning i Kalmar

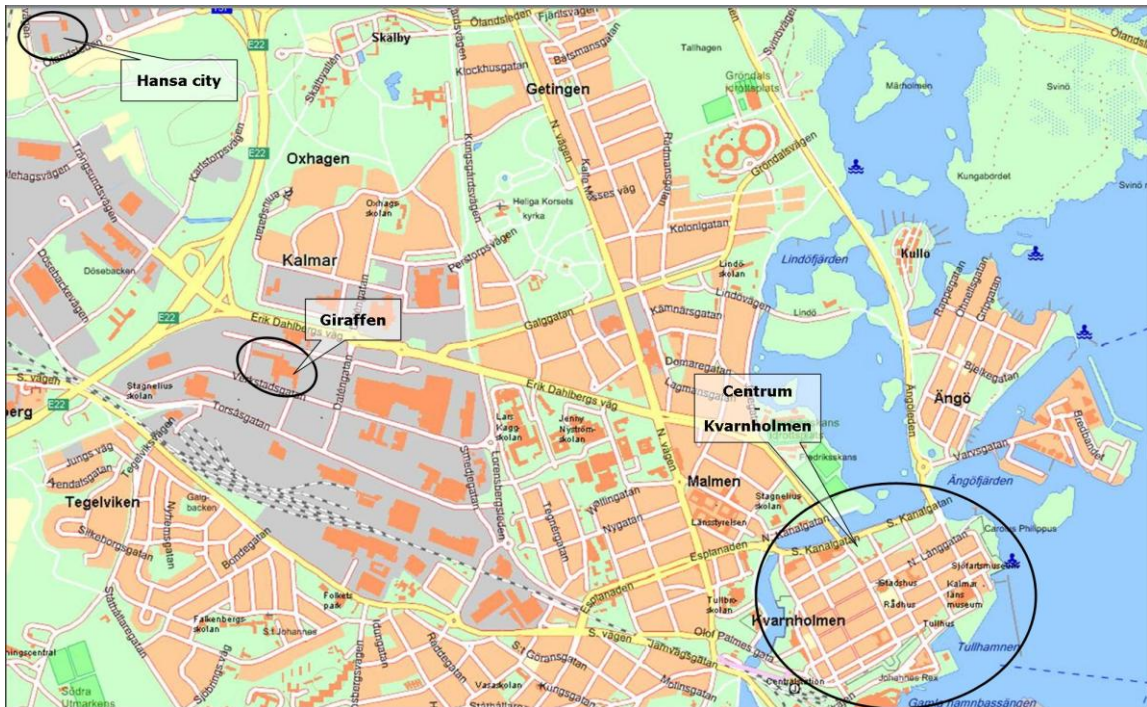
För att ytterligare få förståelse för hur parkeringsregleringar påverkar besökandet i stadskärnor kommer detta kapitel att behandla resultatet från en tidigare utförd parkeringsundersökning i området Kvarnholmen i Kalmar. Först i kapitlet ges en bakgrund med beskrivning av Kalmar kommun och området Kvarnholmen, en beskrivning av hur parkeringssituationen har sett ut i Kvarnholmen de senaste åren, samt en beskrivning av innehåll och metod för den sedan tidigare utförda parkeringsundersökningen av Kalmar kommun och teknikonsultföretaget Ramböll. Därefter kommer en metodbeskrivning av hur vi i detta examensarbete har behandlat resultatet från parkeringsundersökningen. Slutligen presenteras resultatet.

7.1 Bakgrund

Kalmar kommun ligger i sydöstra Sverige och har ca 62 000 invånare varav 35 000 bor inne i tätorten. Staden Kalmar har under tidens gång haft en viktig plats i Sveriges historia och Kalmarunionen, Gustav Vasa och Nils Dacke har alla varit inblandade i stadens historia. Stadens ålder har gjort att de centrala delarna präglas av äldre bebyggelse och all nybyggnation har anpassats till den äldre bebyggelsen. Landskapet omkring staden präglas av jordbruksmark och barrskogar. (Kalmar kommun, 2009a)

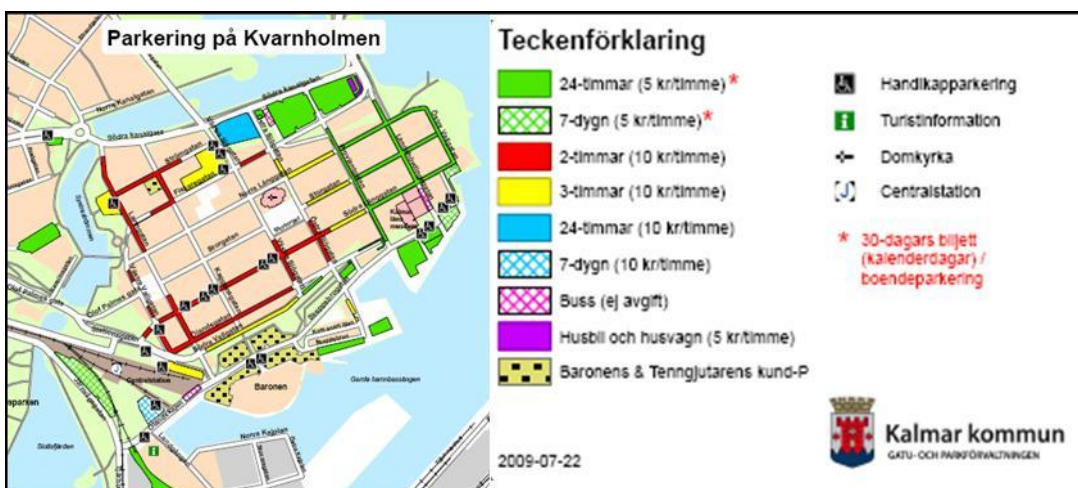
I Kalmar är de flesta människor sysselsatta i serviceyrken eller i yrken inom verkstadsindustrin. Verkstadsindustrins historia sträcker sig tillbaka till industrialiseringens begynnelse då den goda åkermarken gav många jordbruksprodukter att bearbeta. Serviceindustrin påverkas mycket av den turism som når Kalmar. Staden ligger mitt emellan glasriket och Öland vilket tillsammans med stadens historiska prägel ger goda förutsättningar för turism och handel. (Kalmar kommun, 2009a) Under senare tid har det dessutom öppnats två större handelsområden, Hansa city och Giraffen köpcentrum varav Hansa city startade med etableringen av IKEA år 2006. Dessa handelsområden tillsammans med det centrala handelsområdet Kvarnholmen har gjort Kalmar till en attraktiv handelsplats för både lokala som regionala invånare. (Kalmar Kommun, 2009b) (Hansa city, 2009)

Området Kvarnholmen i Kalmar utgör de centrala delarna av Kalmar tätort, se *Figur 7.1* nedan. Områdets nästan kvadratiska utformning gör att man från Stortorget når hela området inom fem till sju minuter. Kvarnholmens stadsmässiga utformning och centrala läge gör att området är väldigt attraktivt att bo och vistas i. Behovet av bilparkering i sådana områden är ofta stort vilket kan leda till konflikter mellan olika intressen, exempelvis god tillgänglighet för cyklister och god tillgänglighet för bilar. (Hammarström, 2007) Vid sådana förhållanden finns det ofta både ett behov av och önskemål om en reglering av de befintliga parkeringsanläggningarna för att få ett så effektivt utnyttjande som möjligt. Denna reglering kan innefatta parkeringsavgifter, tidsbegränsad parkering samt speciella parkeringsbiljetter, för exempelvis boende. (Karlsson, 2009)



Figur 7.1 Karta över Kalmar där Kvarnholmen och handelsområdena Giraffen och Hansa city är inringat. (Eniro, 2009)

Kvarnholmens parkeringsbestånd har tidigare innehållit både gratisparkeringar, avgiftsbelagda parkeringar, tidsreglerade parkeringar, gatumarksparkeringar samt parkering i parkeringshus. Dessa parkeringar var och är även idag indelade i zoner med olika färger, se Figur 7.2 nedan. I de olika zonerna råder olika typer av parkeringsregleringar med olika höga parkeringsavgifter och tidsbegränsningar. I september 2008 höjdes de befintliga parkeringsavgifterna i de röda, blåa och gula systemet, samt infördes i dessa system gratisparkering efter klockan 18 på vardagarna. Efter att ha konstaterat att de gratisparkeringar som fanns kvar var så gott som fullbelagda redan tidigt på morgonen, sannolikt främst av verksamma personer i området, infördes i november 2008 även avgifter på områdets gratisparkeringar, det gröna systemet. Detta samtidigt som befintliga parkeringsavgifter höjdes. Den första juni 2009 ändrades tidsregleringen så att det blev gratis att parkera där redan klockan 15 på vardagar. (Karlsson, 2009)



Figur 7.2 Parkeringskarta över Kvarnholmen i Kalmar. (Kalmar kommun, 2009c)

Effekterna av dessa parkeringsregleringar har under 2009 analyserats av Kalmar kommun i samarbete med teknikonsultföretaget Rambölls trafikenhet i Malmö. Deras analys har genomförts genom huvudsakligen fem delstudier; *ekonomisk omsättningsstudie, fokusgrupp med näringsidkare och*

fastighetsägare, studie av beläggningsgraden på parkeringsplatserna, intervjustudie bland personer som parkerade på Kvarnholmen samt en enkätstudie bland de boende, verksamma och kunder på Kvarnholmen.

Den första delstudien innebar en undersökning om hur **omsättningen** för handlarna på Kvarnholmen hade förändrats efter införandet av parkeringsregleringarna. Detta gjordes för att kunna jämföra Kvarnholmens omsättningsförändring med andra påverkansfaktorer, exempelvis den allmänna konjunkturen. (Karlsson, 2009)

Den andra delstudien innebar att en **fokusgrupp**, bestående av representanter för handel, fastighetsägare och andra intressenter, sattes ihop för att på så vis få en fördjupad bild av parkeringsregleringarnas effekt på Kvarnholmen. Delstudie nummer tre innebar att **utnyttjandegraden** för parkeringsplatserna undersöktes och jämfördes med tidigare studier. (Karlsson, 2009)

Enkätstudien innebar att tre olika enkäter lämnades till boende, verksamma och butiksbesökare på Kvarnholmen. Studien genomfördes genom att kunder fick fylla i enkäter som låg utplacerade i ett antal olika butiker runt om i Kvarnholmen. Detta skedde från och med onsdagen den 10:e juni till och med lördagen den 13:e juni 2009, det vill säga efter den första juni då blev gratis att parkera efter klockan 15 på parkeringar i det gröna systemet, se *Figur 7.2* ovan. De frågor som ställdes kan ses i *Bilaga 1*. (Karlsson, 2009)

Intervjustudiens syfte var att undersöka vilka ärendetyper de parkerande hade samt under hur lång tid de utförde dessa ärenden. Intervjuerna genomfördes ute i fält på parkeringar inom det gröna, röda, blåa respektive gula systemet, se *Figur 7.2* ovan. (Karlsson, 2009) De olika systemen är emellertid inte något som vi i detta examensarbete har tagit hänsyn till.

Intervjuerna genomfördes utifrån en enkät som intervjuaren fyllde i under intervjuens gång. Detta gjordes vid tre olika tillfällen under tisdagen den 28 april 2009, ett tillfälle på förmiddagen, ett tillfälle kring lunch och ett tillfälle under sen eftermiddag. Dessa tillfällen valdes för att försöka få med personer som var på Kvarnholmen för att besöka butiker och restauranger. De frågor som ställdes kan ses i *Bilaga 2*. (Karlsson, 2009)

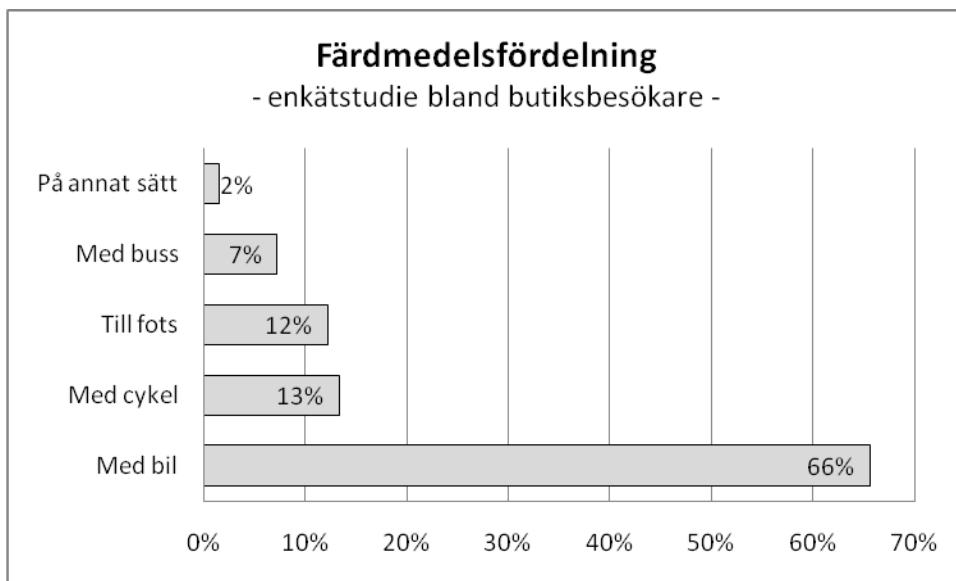
7.2 Metod

I detta examensarbete har vi valt att studera de svar som erhöles från intervju- respektive enkätstudien bland butiksbesökare på Kvarnholmen som Kalmar Kommun och Ramböll har utfört. Studierna har gjorts genom att skapa egna diagram utifrån excelfiler med varje enskilt svar. Dock bör det poängteras att resultatet för genomsnittlig inköpsmängd är modifierat eftersom flera svarande angav stora intervall eller lät bli att svara. Inköpsmängderna som angavs i intervall gav vi ett medelvärde och de svar som saknade värde ströks ur studien. För ytterligare avgränsningar, se kapitel *1.4 Avgränsningar*.

7.3 Resultat

7.3.1 Enkätstudie

I enkätstudien var det totalt 262 butiksbesökare som deltog. Färdmedelsfördelningen bland dessa deltagare kan ses i *Figur 7.3* nedan. En betydlig majoritet på 66 procent (172 stycken) använde sig av bil, medan det är 13 (35 stycken) respektive 12 procent (32 stycken) som använde sig av cykel respektive promenerade till Kvarnholmen. Sju procent (19 stycken) tog sig dit med buss och två procent (fyra stycken) tog sig dit på annat sätt, exempelvis blev skjutsade.

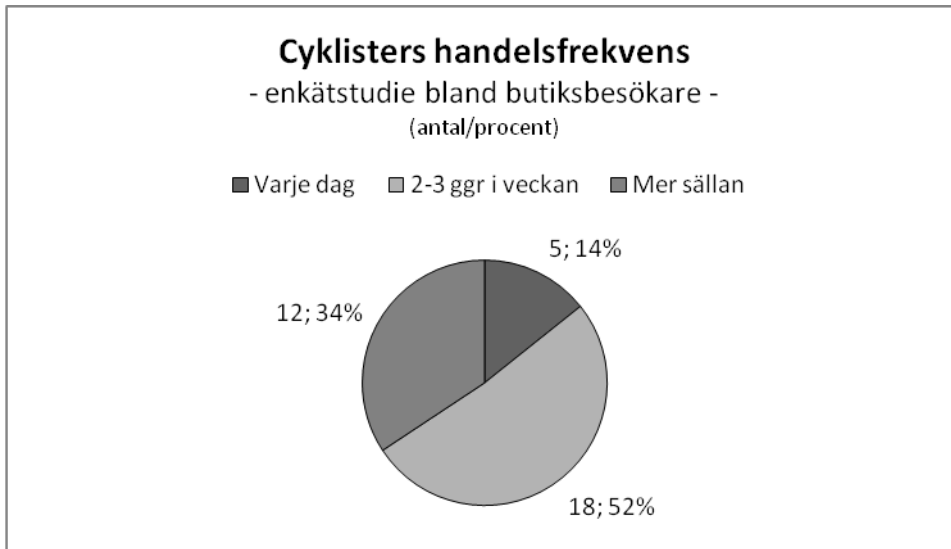


Figur 7.3 Färdmedelsfördelning bland butiksbesökare i Kvarnholmen.

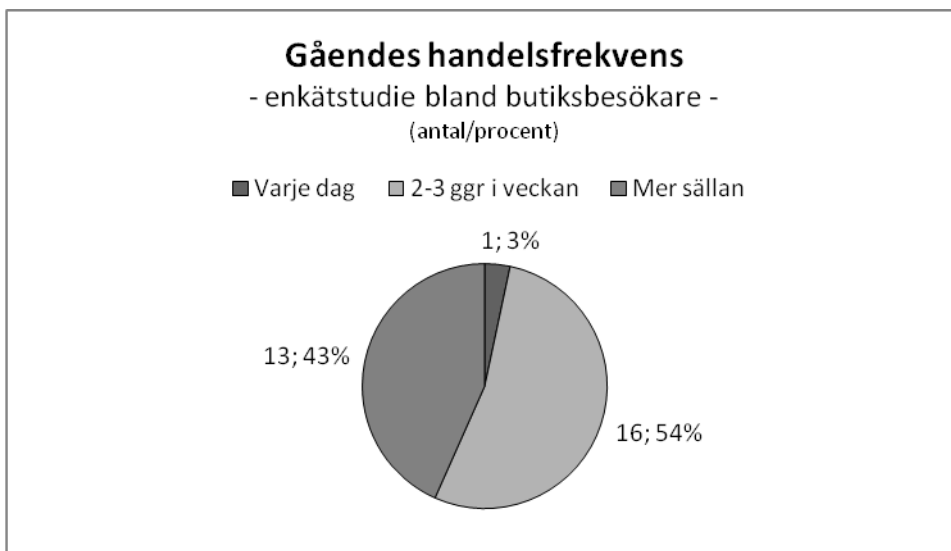
I *Figur 7.4–7.7* nedan visas handelsfrekvensen för de olika trafikantgrupperna bland butiksbesökare i Kvarnholmen. Här ses att andelen besökare som handlade varje dag var som störst bland bussresenärerna med 21 procent. Andelen som handlade 2-3 gånger i veckan var som störst bland cyklister och gående med 52 procent respektive 54 procent. För bilisterna var det alternativet mer sällan som dominerade med 59 procent.



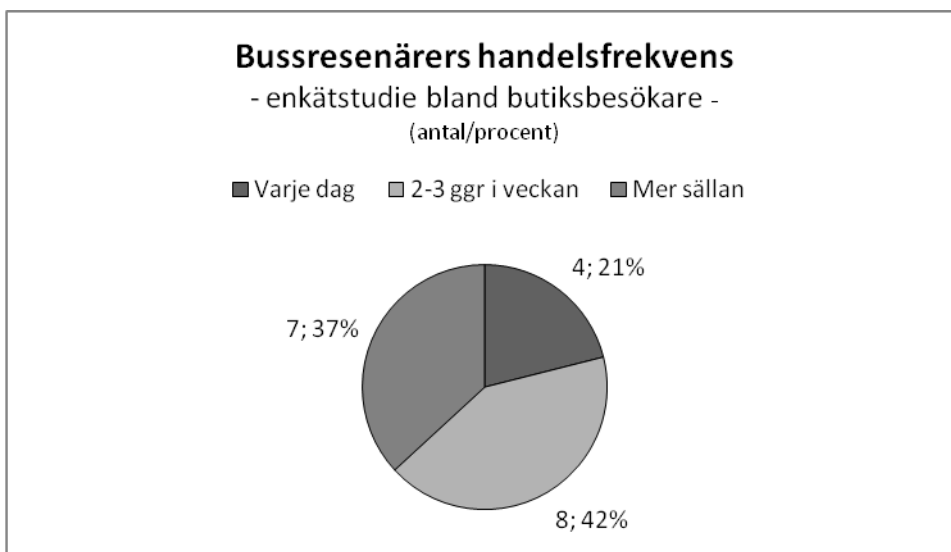
Figur 7.4 Bilisters handelsfrekvens bland butiksbesökare i Kvarnholmen.



Figur 7.5 Cyklisters handelsfrekvens bland butiksbesökare i Kvarnholmen.

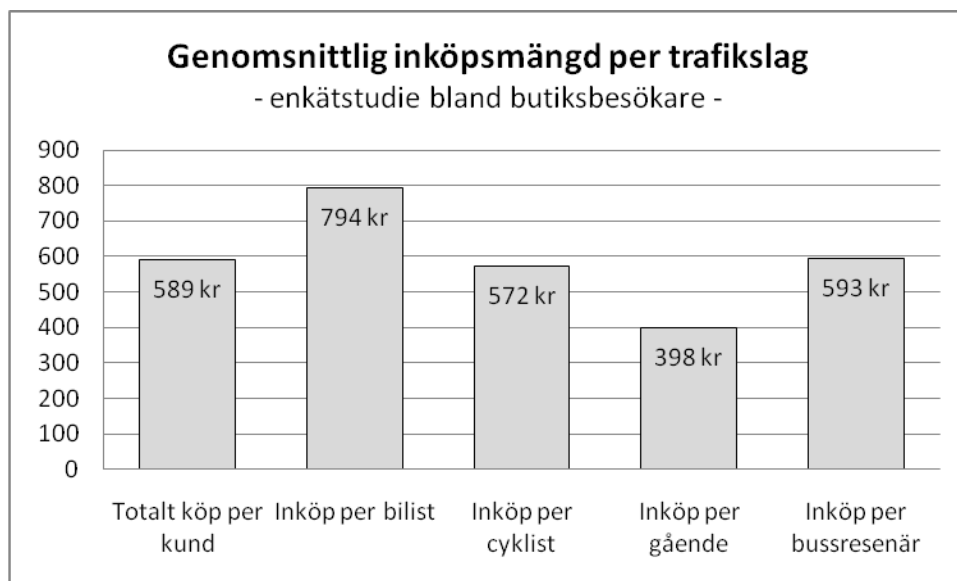


Figur 7.6 Gåendes handelsfrekvens bland butiksbesökare i Kvarnholmen.



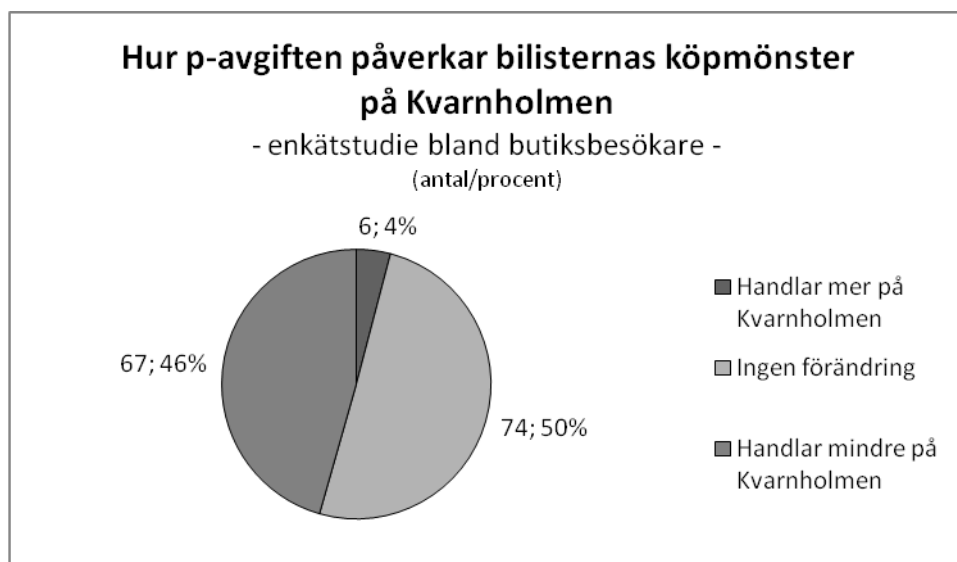
Figur 7.7 Bussresenärers handelsfrekvens bland butiksbesökare i Kvarnholmen.

I Figur 7.8 nedan visas den genomsnittliga inköpsmängden per trafikslag vid den aktuella tidpunkten för studien. Den största genomsnittliga inköpsmängden stod bilisterna för med 794 kronor. Därefter kom i turordning bussresenärerna med 593 kronor, cyklister med 572 kronor och gående med 398 kronor. Den genomsnittliga inköpsmängden utslaget på alla butiksbesökare var 589 kronor.



Figur 7.8 Genomsnittlig inköpsmängd per trafikslag och tillfället för studien bland butiksbesökare i Kvarnholmen.

Enkätstudien bland butiksbesökarna visar att 50 procent av bilisterna inte förändrade sina köpmönster efter det att parkeringsavgifterna ändrades 2008. 46 procent av bilisterna handlade mindre på Kvarnholmen och fyra procent handlade mer. Se Figur 7.9 nedan för diagram.

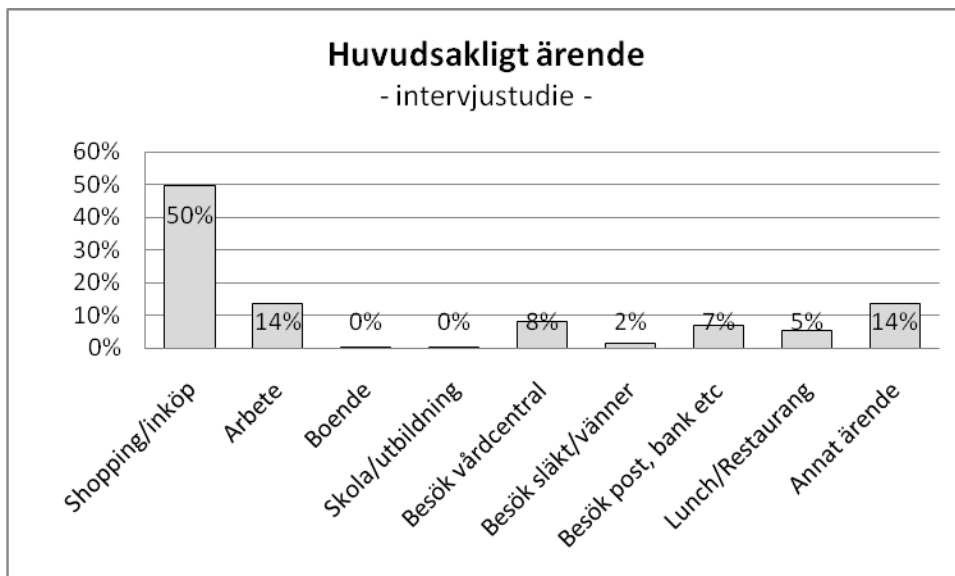


Figur 7.9 Hur förändringarna av parkeringsavgiften 2008 påverkar bilisternas köpmönster på Kvarnholmen.

Till svaren angående parkeringsavgiftens påverkan på köpmönster tillkom det ett antal kommentarer. Bland dem som svarade att de handlar mer på Kvarnholmen var det bara en som gav en kommentar, vilken var *Alltid tillgång till parkering*. Bland dem som valde att svara ingen förändring var det några som kommenterade att de numera väljer att parkera på eftermiddagen då det är gratis parkering efter klockan 15. Ett stort antal av kommentarerna från dem som svarade att de handlar mindre på Kvarnholmen kommenterade att parkeringsavgifterna är för höga och att de istället väljer att handla på de externa köpcentrumen Hansa city och Giraffen. Alla och fullständiga kommentarer kan ses i *Bilaga 3*.

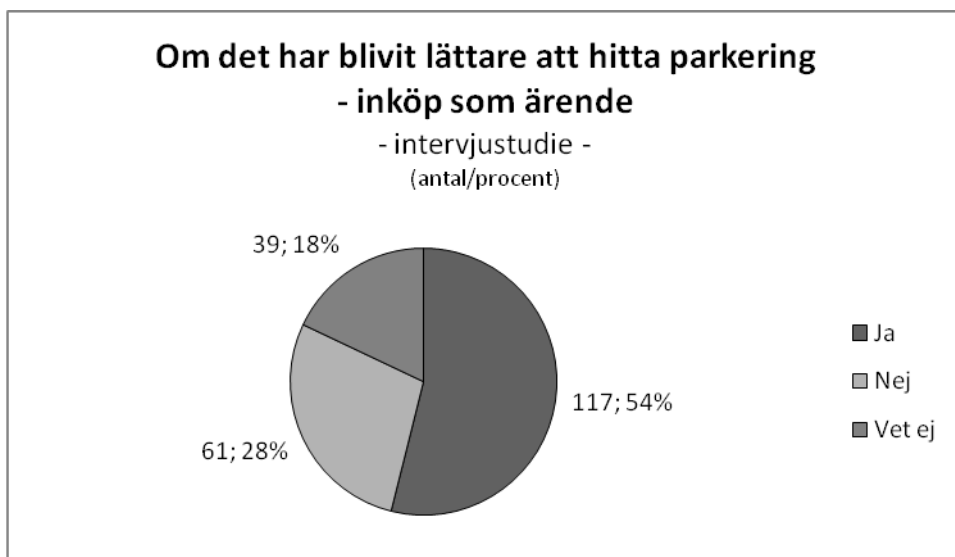
7.3.2 Intervjustudie

I intervjustudien deltog 436 personer. Huvudsakligt ärende för dessa personer kan ses i *Figur 7.10* nedan. Majoriteten av deltagarna, 50 %, har svarat att de vid intervjutillfället hade shopping/inköp som huvudsakligt ärende i Kvarnholmen. 14 procent har svarat arbete respektive haft annat ärende som huvudärende.



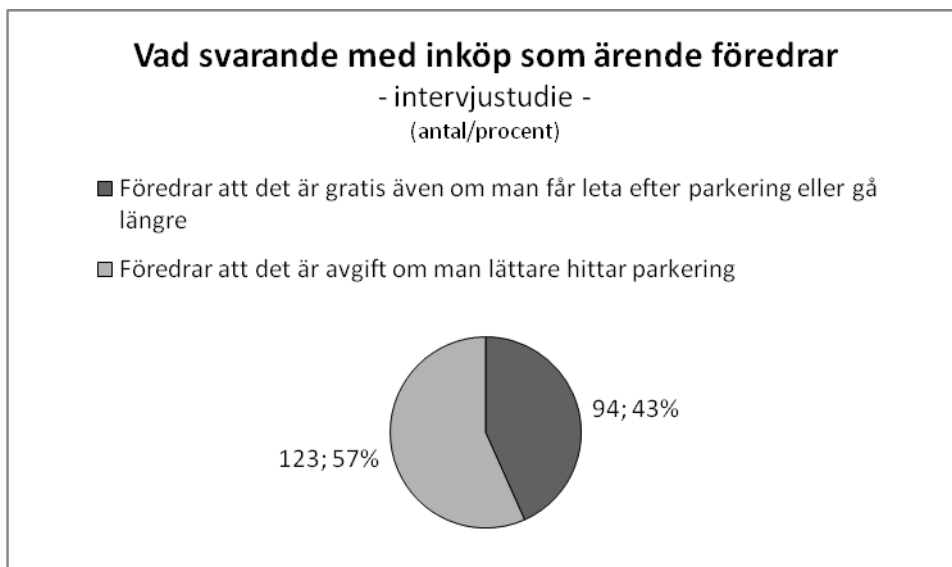
Figur 7.10 Huvudsakligt ärende vid intervjutillfället.

De deltagande i intervjustudien fick även svara på frågan om det blivit lättare att hitta parkeringsplatser efter ändringen av parkeringsavgifterna. Bland dem som hade inköp som huvudärende var det 54 procent ansåg att det var lättare att hitta parkeringsplats. 28 procent tyckte inte att det var lättare att hitta en parkeringsplats och 18 procent visste inte om det hade blivit lättare att hitta parkeringsplats. Se *Figur 7.11* nedan för diagram.



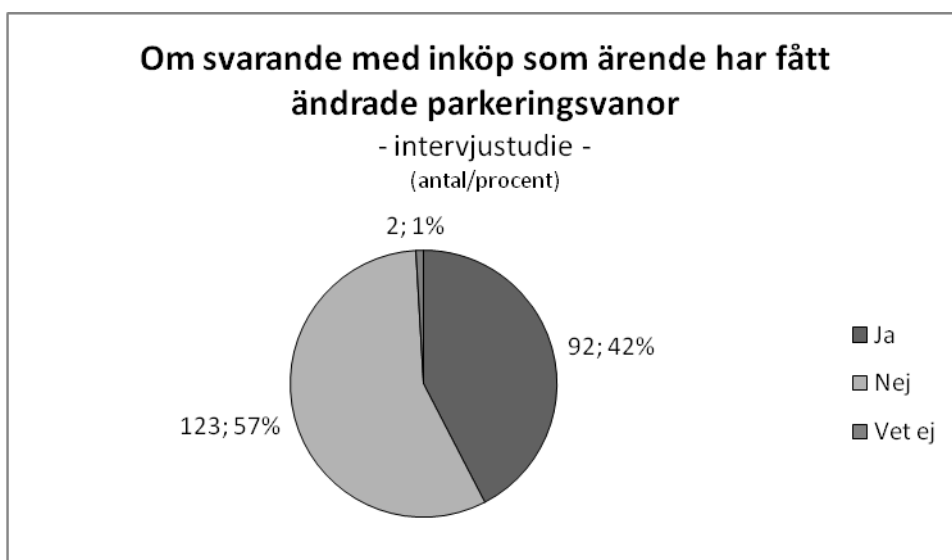
Figur 7.11 Om det har blivit lättare att hitta parkering sedan ändringarna av parkeringsavgiften 2008 – med inköp som huvudsakligt ärende.

I ett steg att ta reda på människors attityd till parkeringsavgifter ställdes frågan vad människor föredrar gällande parkering. 43 procent av dem som hade inköp som huvudsakligt ärende svarade att de föredrar att det är gratis även om man får leta efter parkering eller gå längre. 57 procent föredrog en avgift om det är lättare att hitta parkering. Se *Figur 7.12* nedan för diagram.



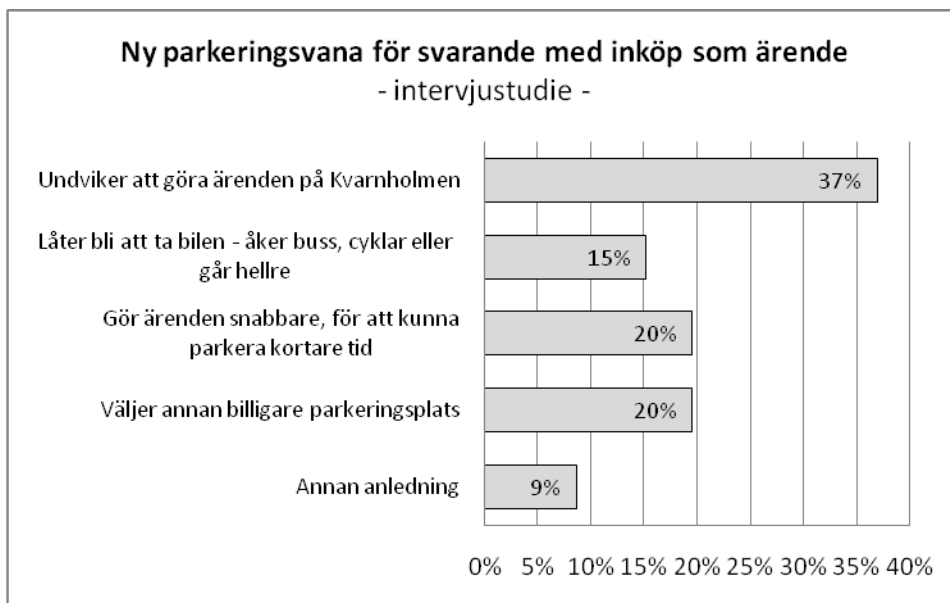
Figur 7.12 Vad människor föredrar vid val av parkering – med inköp som huvudsakligt ärende.

Ytterligare en fråga gällande parkering var huruvida de deltagande med inköp som huvudärende hade fått ändrade parkeringsvanor. 42 procent ansåg att de hade fått nya parkeringsvanor, 57 procent att de inte hade fått nya parkeringsvanor och en procent var osäkra på om de fått nya parkeringsvanor. Se *Figur 7.13* nedan för diagram.



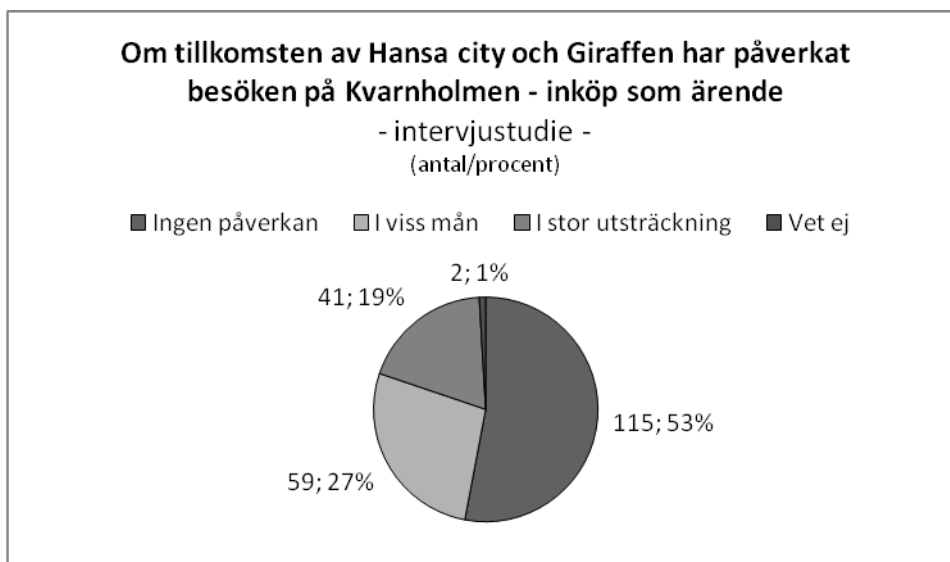
Figur 7.13 Om parkeringsvanorna har ändrats sedan förändringarna av parkeringsavgiften 2008 – med inköp som huvudsakligt ärende.

De som svarade att de fått nya parkeringsvanor efter ändringen av parkeringsavgifterna fick sedan frågan om vad deras nya parkeringsvana var. Den största andelen, 37 procent svarade att de undvek att göra ärenden på Kvarnholmen. 20 procent svarade att de gör ärendena snabbare och på så vis kan parkera en kortare tid. Det var även 20 procent som svarade att de väljer en annan billigare parkeringsplats. 15 procent av de deltagande svarade att de låter bilen stå och antingen åker buss, cyklar eller går till Kvarnholmen medan nio procent svarade att de hade annan anledning till den nya parkeringsvanan. Se *Figur 7.14* nedan för diagram.



Figur 7.14 Ny parkeringsvana vid ändrade parkeringsvanor – inköp som huvudsakligt ärende.

Det finns som tidigare nämnts flera saker som påverkar vart människor handlar och ett av dessa är nyetableringar av handelsområden. Därför fick de som deltog i intervjustudien svara på ifall tillkomsten av köpcentrumen Hansa City och Giraffen hade påverkat hur ofta de besöker Kvarnholmen. Bland dem som hade inköp som huvudsakligt ärende var det en majoritet, 53 procent, som svarade att etableringen av Hansa City och Giraffen inte hade påverkat deras besök på Kvarnholmen. 27 procent svarade att etableringen av Hansa City och Giraffen i viss mån har påverkat deras besök på Kvarnholmen. 19 procent ansåg att etableringarna hade påverkat i stor utsträckning och en procent svarade att de inte visste. Se *Figur 7.15* nedan för diagram.



Figur 7.15 Om tillkomsten av Hansa city och Giraffen har påverkat människors besök på Kvarnholmen – med inköp som huvudsakligt ärende.

Sammanfattning

En tydlig majoritet på 66 procent (172 stycken) av de deltagande i enkätstudien bland butiksbesökare tog sig till Kvarnholmen med bil. Av dessa var det i sin tur endast fem procent som handlade varje dag. 36 procent handlade 2-3 gånger i veckan och 59 procent angav att de handlade mer sällan.

Cyklisterna utgjorde 13 procent (35 stycken) av de deltagande i enkätstudien. Av dessa var det till skillnad från bilisterna, en majoritet på 52 procent som angav att de handlade 2-3 gånger i veckan. 14 procent handlade varje dag och 35 procent handlade mer sällan än 2-3 gånger i veckan.

De gående utgjorde 13 procent (32 stycken) av de svarande i enkätstudien, nästan lika stor andel som cyklisterna. Bland de gående var det dock endast tre procent som handlade varje dag och 43 procent som handlade mer sällan. Andelen som besökte Kvarnholmen 2-3 gånger i veckan var dock nästan det samma som för cyklisterna och låg på 54 procent.

För bussresenärerna som utgjorde sju procent (19 stycken) av de svarande i enkätstudien sågs ett lite annorlunda mönster. Liksom för cyklisterna och de gående svarade de flesta, 42 procent, att de besökte Kvarnholmen 2-3 gånger i veckan. Dock var det hela 21 procent som angav att de handlade varje dag. De som angav att de handlade mer sällan utgjorde 37 procent.

Hälften av bilisterna i enkätstudien anger att de har behållit sina gamla köpmönster sedan förändringarna av parkeringsavgifterna. 46 procent hade fått ändrade köpmönster och av dessa var det ett stort antal som svarade att parkeringsavgifterna var för höga och att de numera väljer att handla i de externa köpcentrumen Giraffen eller Hansa city.

I intervjustudien var det totalt hälften av de deltagande som hade inköp som huvudsakligt ärende. Bland dessa var det en majoritet på 54 procent som ansåg att det sedan införandet av parkeringsförändringarna var lättare att hitta parkeringsplats i Kvarnholmen. Majoriteten, 57 procent, tyckte dessutom att det var att föredra parkeringsavgifter om dessa resulterade i fler lediga parkeringsplatser.

Majoriteten, 57 procent, av de svarande i intervjustudien med inköp som huvudsakligt ärende hade fått ändrade parkeringsvanor sedan införandet av parkeringsförändringarna. 37 procent av dessa undviker numera att göra sina ärenden på Kvarnholmen. 15 procent har bytt till ett miljövänligt färdmedel och resten har antingen hittat en billigare parkeringsplats (20 procent), utför sina ärenden under kortare tid (20 procent) eller har en annan anledning (nio procent).

53 procent av de deltagande in intervjustudien med inköp som huvudsakligt ärende anser inte att tillkomsten av de externa köpcentrerna Hansa city eller giraffen har påverkat deras besök på Kvarnholmen.

8 Handelsundersökning

För att ta reda på huruvida handlarnas attityder till parkeringsavgifter stämmer överens med det i litteraturstudien presenterade forskningsresultatet behandlar detta kapitel en parkeringsundersökning som vi i detta examensarbete har gjort genom en enkätstudie bland Sveriges handlare. Kapitlet inleds med en bakgrund om hur parkeringsfrågan styrs i Sverige och därefter kommer en beskrivning av hur undersökningen har utförts. Slutligen presenteras en sammanställning av resultatet.

8.1 Bakgrund

De centrala delarna av större samhällen innehåller ofta målpunkter som attraherar många människor, exempelvis butiker, restauranger och teatrar. Om antalet människor som tar sig dit med bil blir så pass många att parkeringsplatserna på gatumark inte räcker till, har kommunerna enligt Kommunala avgiftslagen rätt att ta ut en parkeringsavgift för dem som vill parkera i staden. Denna parkeringsavgift syftar till att öka omsättningen på antalet bilar som parkerar i centrum och på så vis göra det möjligt för fler människor att nå de attraktiva målpunkterna. Därför skall parkeringsavgiftens storlek vara sådan att en ”rimlig” omsättning av bilar nås. Detta innebär att det inte är parkeringarnas anläggnings- och driftskostnader som bestämmer storleken på parkeringsavgifterna. Idag är det 73 av Sveriges totalt 290 kommuner som tar ut en parkeringsavgift under hela eller delar av året. Många av de kommuner som har avgiftsfri parkering använder sig dock av en parkeringsskiva som reglerar parkeringstiden. (Sveriges Kommuner och Landsting, 2008)

8.2 Metod

För att undersöka handelns attityd till parkeringsavgifter har en Internetbaserad enkätstudie genomförts. Den Internet-tjänst som har använts för detta är Google dokument och fungerar på så vis att de som deltar i studien får en Internetlänk till den Internetsida där frågorna finns. När frågorna har besvarats sammanställs de sedan automatiskt i ett Excel-dokument som den ansvarige för enkäten kan ladda ner. En bild av enkäten finns i *Bilaga 4*.

Enkätstudien har riktat sig till både handelsföreningar och handlare. De deltagande personerna har nåtts genom en rundringning till handelsföreningar i de städer som har mer än 40 000 invånare, Stockholm ej inkluderat, och handelsföreningarna har därefter själva fått bestämma om de vill svara på enkäten själv eller ifall de ville skicka ut den till sina medlemmar. Frågorna i enkäten har tagits fram med hjälp av våra handledare Jan Hammarström och Lena Hiselius, Ramböll respektive Lunds tekniska högskola, samt Lars Ahlman vid Malmö Stad och frågorna finns att läsa i sin helhet i *Bilaga 5*. Det bör dessutom tilläggas att enkäten har varit anonym.

Totalt sett finns det i Sverige 55 stycken kommuner med ett invånarantal på över 40 000. Eftersom Stockholm ej inkluderades i denna studie var det 54 stycken handelsföreningar att kontakta via telefon. Av dessa 54 handelsföreningar var det 27 stycken handelsföreningar som vi fick kontakt med och som visade sitt intresse att delta i studien. Enkätstudien skickades därefter som en Internetlänk i ett e-postmeddelande till dessa 27 handelsföreningar och efter två påminnelser via e-post, den första en vecka efter första utskicket och den andra efter ytterligare en vecka, fick vi 81 stycken svar fördelade på 18 städer. Det första e-postmeddelandet som skickades ut kan ses i *Bilaga 6*.

Svaren från dem som har deltagit i studien har sedan sammanställts fråga för fråga. En del intressanta kommentarer som har getts av de svarande har lyfts fram och presenteras i själva rapporten. Eftersom enkäten är anonym kommer varken antalet som svarat för varje stad eller från vilken stad kommentarerna kommer ifrån att redovisas. Kommentarer som inte redovisats i denna rapport kan fås genom att kontakta författarna till detta examensarbete.

8.3 Resultat

Totalt var det 81 personer som svarade på enkäten. Av dessa svar kom 62 stycken från affärsinnehavare och 19 stycken från representanter för handels-/ centrumföreningar.

42 personer har svarat ja på frågan om det inom de senaste 15 åren har införts parkeringsavgift på tidigare avgiftsfri parkering. 34 personer har svarat nej på samma fråga och fem personer har låtit bli att svara på frågan. Nedan redovisas svaren på fråga 4-13.

8.3.1 Fråga 4 – Om ja på föregående fråga, hur var er inställning till parkeringsavgift före införandet?

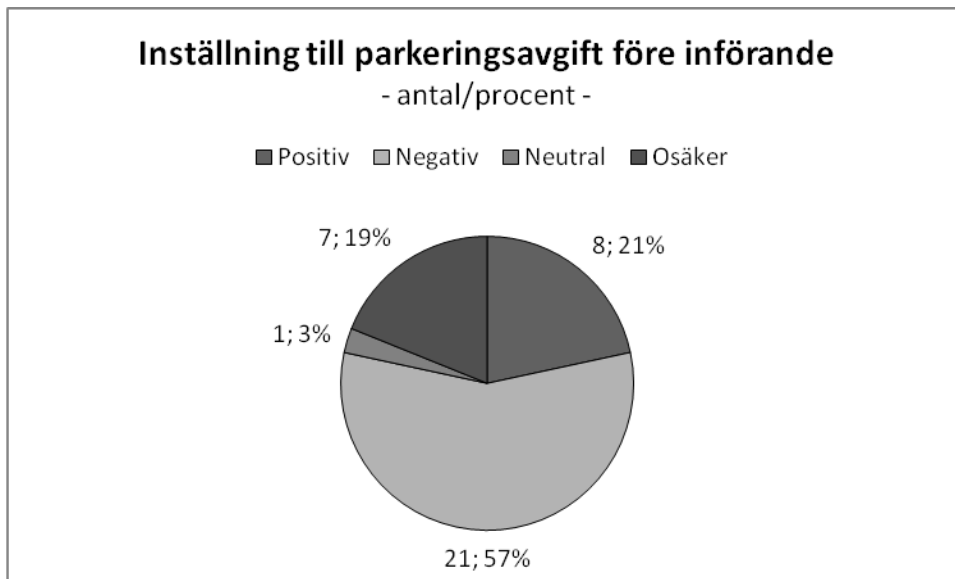
Av de 42 personer som svarade ja på fråga 3 - Har er kommun under de senaste femton åren infört parkeringsavgift på tidigare avgiftsfri parkering i centrum? – var det 37 stycken som valde att svara på denna fråga.

Majoriteten, 21 personer, svarade med negativa kommentarer på denna fråga. En skriver *”att det hämmar handlandet i själva stadskärnan om kunderna ska behöva betala höga avgifter när de handlar”*, en annan skriver att *”det är negativt med p-avgift då kunderna hellre åker och handlar externt där det är gratis”* och ett flertal skriver att de automater som inte tar emot betalkort skapar problem då kunderna ofta inte har mynt.

Åtta personer svarade att de hade haft en positiv inställning innan parkeringsavgifterna infördes. Några av kommentarerna var att parkeringsavgifter är bra men att det borde finnas platser med lägre avgifter eller helt avgiftsfria lite längre bort från centrum. En av de svarande tar upp i sitt svar att avgiftsfria parkeringar används mest av dem som bor eller arbetar inom området och därmed inte kommer till gagn för de som handlar i området

Sju stycken av svaren var sådana att de var svåra att bestämma om de varit positiva eller negativa till parkeringsavgifter innan de infördes. Tre av dessa kommentarer var att *”parkeringsavgifter är ett nödvändigt ont”*, *”vi vill ha fria parkeringsytor”* och *”Handelsklubben hade en uppfattning att man skulle behålla avgiftsfria p-platser i centrala stan. Samt utöka p-tiden till 3-4 timma så kunderna hann handla och gå på bank mm.”*

En av de svarande var helt neutral. Av svaret som denna gav *”Ingen särskild. Områdena som det gäller drabbade nog mest anställda i centrumstationerade företag.”* kan man dock tolka att denne inte äger eller arbetar på en centralt belägen butik. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.1* nedan.



Figur 8.1 Handlarnas inställning till parkeringsavgifter före införandet av parkeringsavgifter i staden.

8.3.2 Fråga 5 – Hur påverkades ni av införandet av parkeringsavgifter?

Denna fråga har totalt 40 personer svarat på. Majoriteten av svaren, 29 stycken, var negativa men flera av dessa svar var inte konkretiserade angående på vilket sätt de hade drabbats av införandet av parkeringsavgifter. Emellertid angav tre stycken att omsättningen hade minskat och sju stycken svarade att de hade märkt av en minskning av antalet kunder. Av dessa sju svar var det dock en som endast svarade att kundantalet hade minskat till en början efter införandet. Övriga negativa kommentarer var gällande att kunderna var missnöjda och att det var en sned konkurrens mellan externhandeln och handeln i stadskärnan.

Endast två svarande hade positiva erfarenheter av införandet; ”Vi kämpade för att få avgiftsfri Parkering på lördagar, men idag skulle många vilja få tillbaka lördagsavgifterna p.g.a. dålig omsättning av kunder.” och ”De bilar som tillhörde boende i centrumkärnan stod tidigare parkerade längre tid, dygn, och tog upp platser. Efter införandet blev det mer rotation och bilburna kunder hade i alla fall en lite chans att hitta parkering.”

Fyra stycken av de svarande kunde inte ge något specifikt svar huruvida de drabbats negativt eller positivt och fem stycken ansåg att de varken påverkats negativt eller positivt.

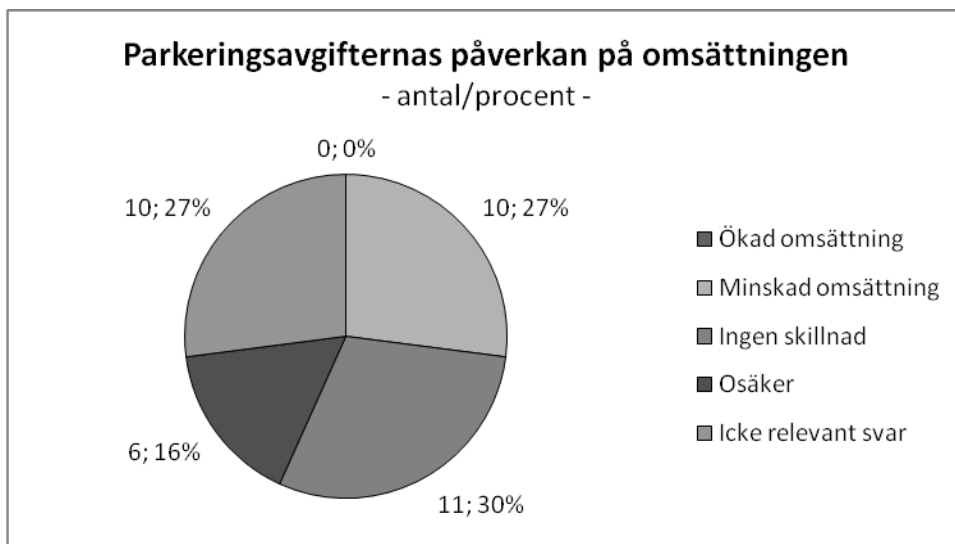
8.3.3 Fråga 6 – Har ni sett någon skillnad på omsättningen i butikerna? På vilket sätt i så fall?

Denna fråga svarade 37 personer på. Ingen av dessa hade sett någon ökning av omsättningen efter det att parkeringsavgifterna infördes. Ungefär en fjärdedel svarade att de inte hade sett någon skillnad på omsättningen. Tio stycken svarade att omsättningen hade minskat eller att omsättningen inte hade ökat i samma takt jämfört med den ökningstakt som fanns innan parkeringsavgifterna infördes.

Sex stycken av de svarande angav att de var osäkra på hur omsättningen hade påverkats, varav två stycken handlare uppger att de inte ägde butiken vid tillfället då parkeringsavgifterna infördes och kan därför inte avgöra om omsättningen har ändrats. Tio stycken gav icke relevanta svar. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.2* nedan.

Emellertid gav flera av dessa personer värdefulla kommentarer gällande deras åsikter i parkeringsfrågor. Exempelvis svarade en handlare: ”Jag skulle vilja säga att vi inte tar vara på alla parkeringsplatser och profilerar dom på rätt sätt i centrum, utan att vi stirrar oss blinda på dom stora

gratisparkeringarna i externa centrum. Marknadsför dom vi har i stället och visa på att dom flesta är under tak, folk har råd men vi måste visa vägen.” En annan intressant kommentar är: ”Sedan ett externt centrum har öppnat upp portarna, med gratis parkerings platser så håller stan på att dö. Det är snart en kommunal politisk fråga om kommunen vill ha en city kärna. Svaret att det blivit fler arbetstillfällen känns som meningslös då den ena anställer fler och den andra avskedar.” Fyra stycken angav att de inte visste hur omsättningen hade påverkats. En sammanställning av resultatet kan ses i Figur 8.2 nedan.



Figur 8.2 Handlarnas syn på hur omsättningen i butikerna har påverkats av införandet av parkeringsavgifter.

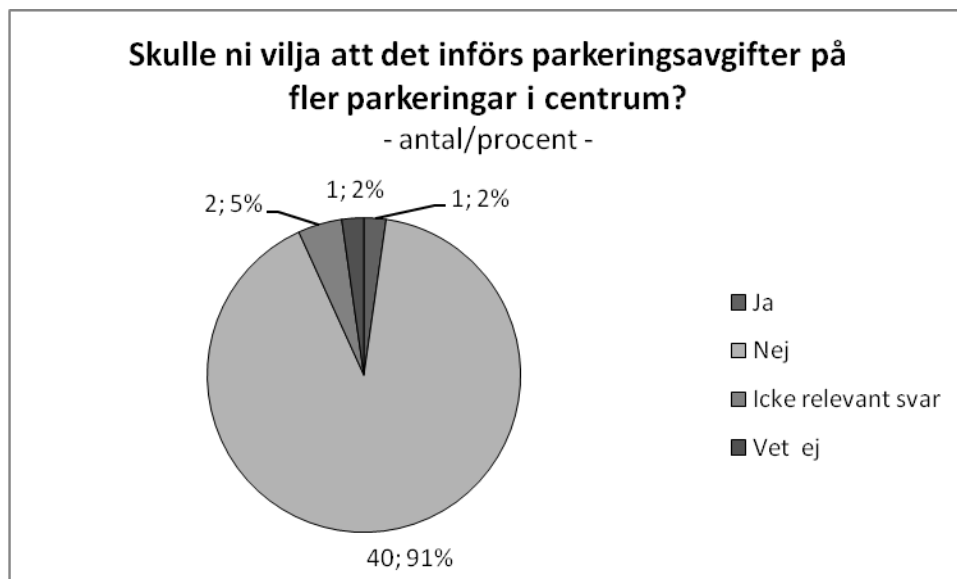
8.3.4 Fråga 7 – Skulle ni vilja att det införs parkeringsavgifter på fler parkeringar i centrum?

Totalt var det 44 personer som svarade på denna fråga. Av dessa var det 40 stycken som svarade nej, att de inte vill att det skall införas parkeringsavgifter på fler parkeringar i centrum. Bland dessa 40 svarande var det dessutom ett flertal som tyckte att det var en dum fråga. Några av de negativa kommentarer som gavs var;

- ”Nej, ta bort parkeringsavgifterna på de stora parkeringarna i stadskärnan för att öka handeln i stan. Annars kommer cityhandeln att dö ut eftersom det är gratis att parkera ute på Storheden.”
- ”Nej, men p-skiva skulle funka bra. Funkar perfekt i Vänersborg bla.”
- ”Nej men förändra parkeringarna nära butikerna billigt första timmen o dyrt sen typ 1 kr första timmen o 10 kr andra timmen då slipper man långtidsparkeringarna.”

Endast en handlare gav ett positivt svar; ”Avgifter behövs nog, annars så skulle djungelns lag gälla. Men det skulle vara trevligt att kunna erbjuda handlande kunder avgiften tillbaka.”

Två stycken hade icke relevanta svar och en visste inte vad den tyckte. En sammanställning av resultatet kan ses i Figur 8.3 nedan.



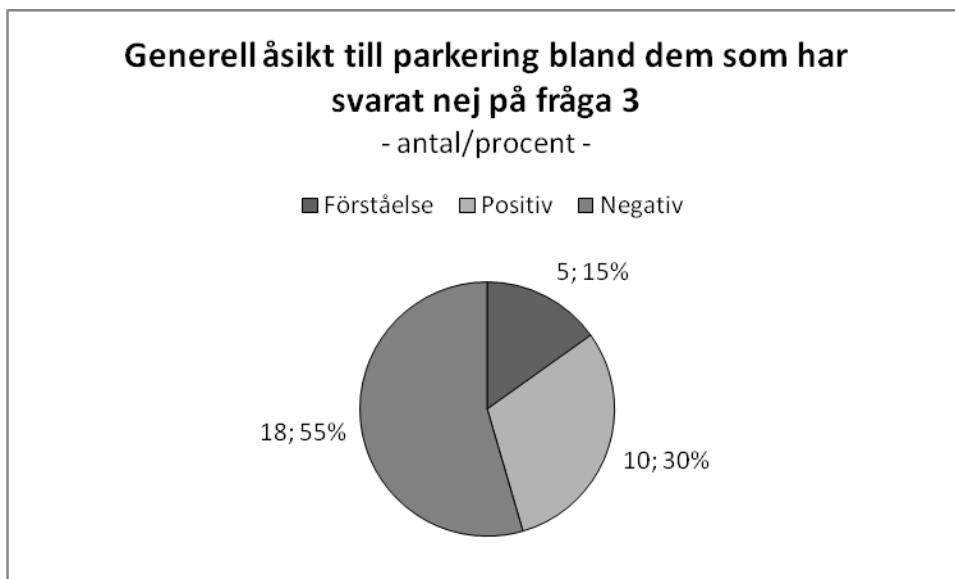
Figur 8.3 Handlarnas åsikt gällande införsl av parkeringsavgifter på fler parkeringar i centrum.

8.3.5 Fråga 8. Om nej på fråga 3, vad anser ni om parkeringsavgifter rent generellt?

Totalt var det 50 personer som svarade på frågan om vad man anser om parkeringsavgifter rent generellt. Bland dessa svar var det 31 stycken som hade svarat nej på fråga 3: "Har er kommun under de senaste 15 åren infört parkeringsavgift på tidigare avgiftsfri parkering i centrum?" Majoriteten av dessa, 18 stycken, svarade att de generellt var negativa till parkeringsavgifter. Många hade åsikten att centrum tappar konkurrens mot de externa köpcentrumen som har avgiftsfri parkering. En del anser dessutom att det skulle vara bättre med p-skiva.

Tio stycken var positiva till parkeringsavgifter och den allmänna åsikten bland de som är positiva till parkeringsavgifter svarade att parkeringsavgifter behövs för att skapa rotation på platserna. En person ansåg att bara det finns tillgänglighet för bil är kunder beredda att betala en avgift. En annan hänvisade till en undersökning i Oslo som visade att gratis parkering i city enbart är negativt. Detta eftersom konsekvensen blir att exempelvis butikspersonal och anställda använder sig av parkeringsplatserna. Samma person skriver dessutom att avgifterna dessutom ska vara så höga så att folk inte väljer att ta upp platser hela dagar.

Fem stycken var varken positiva eller negativa till parkeringsavgifter. Dessa hade förståelse för varför kommunerna väljer att ta ut avgifter men är samtidigt inte helt nöjda med avgifterna. En av dessa svarande skriver att det är ett nödvändigt ont. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.4* nedan.



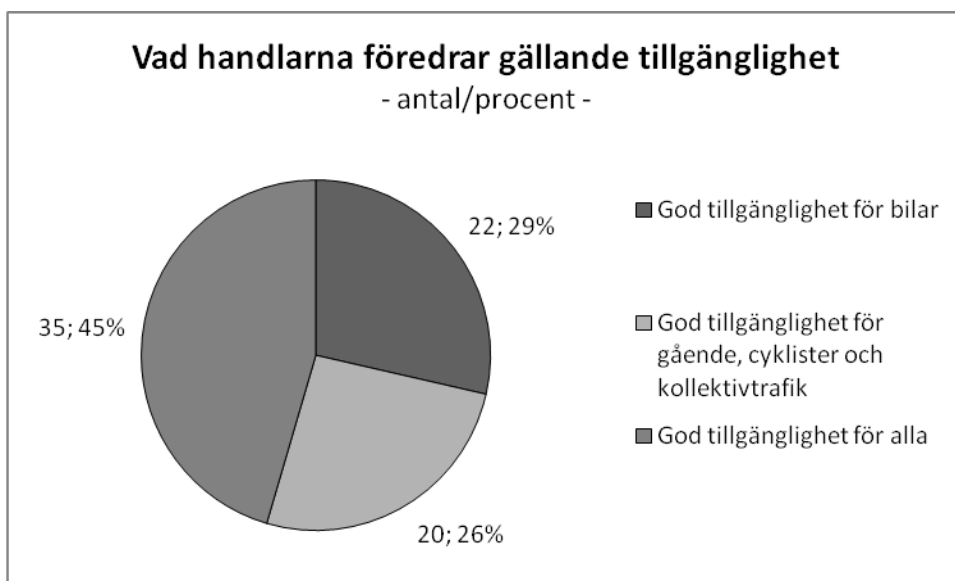
Figur 8.4 Den generella åsikten till parkering bland de handlare som har svarat nej på fråga 3.

Bland dem som svarade ja eller lät bli att svara på fråga 3, 19 stycken, var de flesta negativa.

8.3.6 Fråga 9 – Vad är er allmänna åsikt om biltrafik i centrum? Om ni fick välja; vill ni ha bra tillgänglighet för bilar eller bra tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafik?

79 personer valde att svara på denna fråga. Av dessa personer var det 77 stycken som hade gett relevanta kommentarer. 35 stycken av dessa ansåg att det bör finnas god tillgänglighet för alla trafikslag. De tycker att det ena inte utesluter det andra och att det istället bör gå att ordna god tillgänglighet för alla genom bra planering.

22 personer ville ha god tillgänglighet för biltrafik och 20 personer ville ha god tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. De som förespråkar tillgänglighet för biltrafik anser att handeln inte klarar sig utan bilburna kunder. Bland dem som vill ha god tillgänglighet för cyklar, gående och kollektivtrafik anser de flesta att stadskärnorna bör vara bilfria med att anslutande gator bör vara tillgängliga för bil. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.5* nedan.



Figur 8.5 Vad handlarna föredrar gällande tillgänglighet för olika transportslag i centrum.

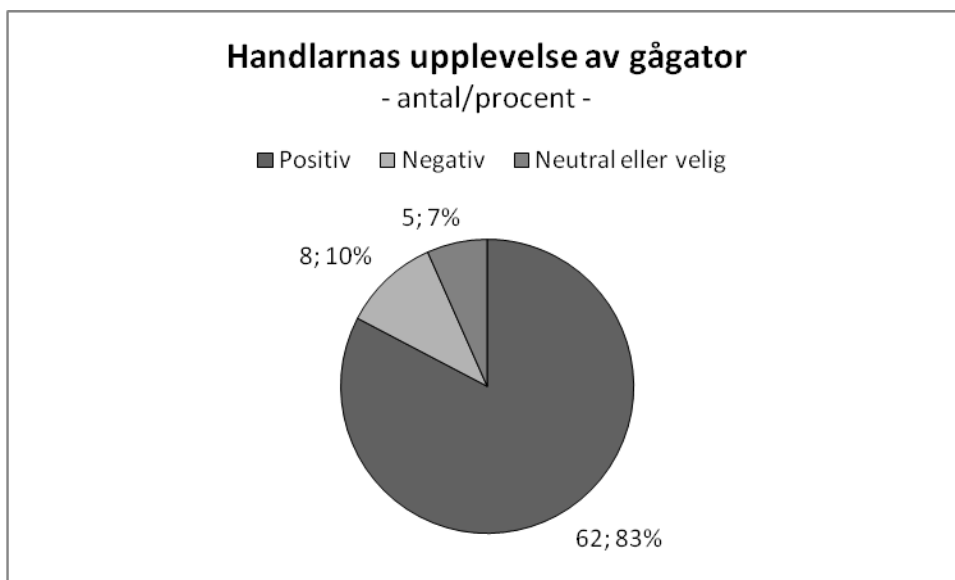
8.3.7 Fråga 10. Upplever ni gågator som något positivt eller negativt för handeln? Har ni någon erfarenhet av gågator? Berätta gärna i så fall.

Totalt var det 75 personer som svarade på frågan angående gågator. En stor majoritet av dessa, 62 stycken, ansåg sig vara positiva till gågator. Många av kommentarerna nämnde dock god tillgänglighet med bil på anslutande gator som viktig faktor för en framgångsrik gågata. Många kommentarer handlade också om att gågatan behöver en god estetisk utformning för att handeln ska gynnas. Ett antal av de svarande nämnde dessutom att hela stadskärnan inte fick bestå av gågator utan endast någon utvald gata.

Andra positiva kommentarer handlade om att attraktiva stadsmiljöer är bra för handeln. Bland annat påpekade en handlare att *"har man en stadsmiljö där kunderna även vill vistas längre i, påverkar det handeln positivt"*.

Åtta stycken av svaren var negativa till gågator. Bland dessa negativa kommentarer nämndes på flera ställen att gågator skrämmer iväg kunderna, detta då många kunder vill kunna parkera intill butikerna.

De resterande fem svaren var från fyra handlare som ej hade erfarenhet av gågator samt en handlare som ansåg att gågatans framgång berodde på vilken typ av affärer som ligger på gatan. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.6* nedan.



Figur 8.6 Handlarnas upplevelse av gågator.

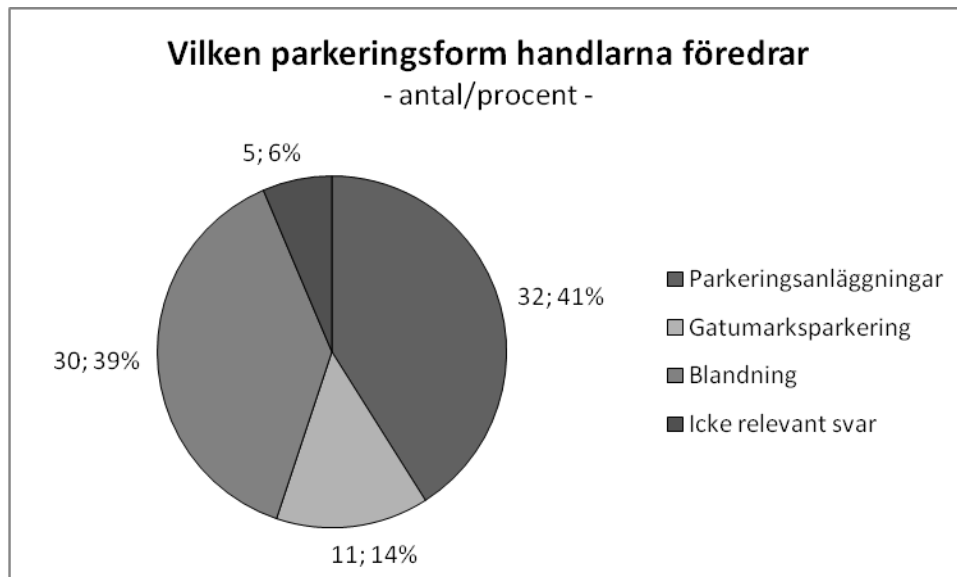
8.3.8 Fråga 11 – Om ni vill ha bra tillgänglighet för bilar, hur vill ni då att parkeringsfrågan skall lösas? Vill ni ha gatumarksparkering eller parkeringsanläggningar?

På denna fråga svarade 78 personer vilket är nästan alla som deltog i studien. Därmed är många av svaren även från de som svarade att de föredrog god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik före god tillgänglighet för bil i fråga 9.

Av de 78 personer som svarade på denna fråga var det 32 stycken som föredrog parkeringsanläggningar före gatumarksparkering. Elva stycken föredrog gatumarksparkering medan 30 stycken menade att en blandning av parkeringsanläggning och gatumarksparkering nog var den bästa lösningen. Fem stycken gav icke relevanta svar.

Ett stort antal skrev att stadsutformningen hade betydelse för vilken form av parkering som passade bäst.

Om man bara ser på dem som föredrog god tillgänglighet för bil före god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik i fråga 9 svarade elva av 22 att de föredrog parkeringsanläggningar. Fyra stycken ansåg att gatumarksparkering var att föredra och sju stycken tyckte att det krävdes en kombination av båda typerna av parkering. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.7* nedan.

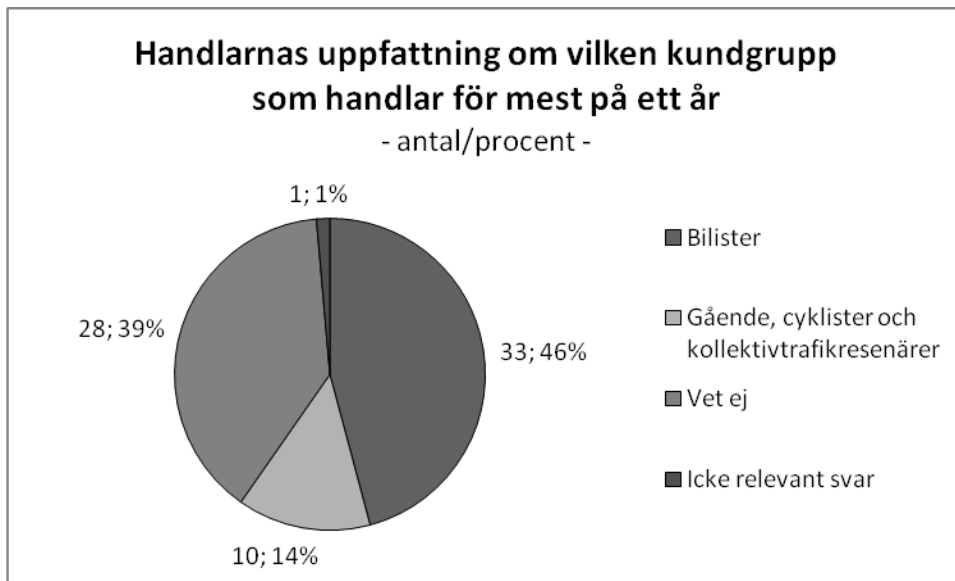


Figur 8.7 Vilken parkeringsform som handlarna föredrar.

8.3.9 Fråga 12 – Har ni någon uppfattning om vilken kundgrupp som handlar för mest under ett år; bilister, gående, cyklister eller kollektivtrafikresenärer? Vad baserar ni ert antagande på i så fall?

Totalt var det 72 personer som svarade på denna fråga. Inget av dessa svar hänvisade till någon form av undersökning utan i flesta fall verkar det vara rena antaganden, ett fåtal hänvisar till kundkännedom.

33 stycken av dem som svarade menade att bilisterna nog handlar för mest, 28 stycken svarar att de inte vet vilka som handlar för mest och tio stycken svarar att det nog är gående, cyklister eller kollektivtrafikresenärer som handlar för mest. En har ett icke relevant svar. En sammanställning av resultatet kan ses i *Figur 8.8* nedan.



Figur 8.8 Handlarnas uppfattning om vilken kundgrupp som handlar för mest på ett år.

En intressant kommentar är följande: ”De som väl kommer med bil, har möjlighet att fylla sina påsar med mer saker, dock åker dessa i större utsträckning till större köpcentran. Kollektivtrafikresenärer - oftast ungdomar utan körkort eller bil - som enklare tar sig till city. Många fler som kanske handlar för mindre men som blir mer kronor i slutändan tack vare volymen.”

8.3.10 Fråga 13 – Har ni några övriga åsikter om biltrafik och parkering i centrum?

Totalt var det 49 personer som svarade på denna fråga. Många av kommentarerna handlade om vikten av bra parkering och önskan om bättre tillgänglighet för biltrafik i stadskärnorna. Nedan redovisas ett par av de mer utstickande kommentarerna. Alla kommentarer kan ses i sin helhet i Bilaga 7.

”Att kunder rör sig på stan till fots måste väl ge mer handel än att kunder som kommer förbi i bil måste stanna parkera så snart det finns en plats. Utveckla centrum för handlande gående.”

”God skyltning för tillgängliga parkeringar är ett måste! God skyltning av gågator. Väl utvecklade gågator, som ej främjar bilister, lastbilar att kunna köra, däremot framkomlighet före räddningsfordon. Varutransporter till olika affärer med större lastbilsfordon, måste ta hänsyn till tider för leverans”

”Alla måste få utrymme, samt att allt inte kan ligga utanför stan. Se till USA och London. Där börjar allt fler mindre butiker etablera sig och storköpshandeln minskar. Människor orkar inte att vara bland en massa folksamlingar, hela tiden.”

”Bra tillgänglighet, nära till utbud - dyrt. Sämre tillgänglighet, avstånd till utbud - billigare eller gratis.”

”Bilen finns, vi kan inte vrida tillbaka klockan. Vi får inte försvåra för biltrafikanter ytterligare. Tror att det är ganska bra som det är men informera bättre om alla möjligheter och idéer.”

”Folk är av naturen lata. Dom vill parkera nära sitt besöksmål. Staden ska upplevas som tillgänglig och ha gått om parkering. Skyltar är också oerhört viktiga. I Sundsvall anser jag att vi saknar tillräcklig med skyltning och information kring parkeringsområden.”

”Möjligheten att parkera utan att ”leta plats” minskar trafikbelastningen kraftigt i citylägen. Den värsta trafiken är den som kör runt, runt och letar efter parkeringsplats. Parkeringsgarage är en viktig faktor för att lösa grundproblematiken.”

Sammanfattning

Det allmänna intrycket som fås av kommentarerna är att handlarna har en negativ attityd till parkeringsavgifter, men bland dem som var positiva var den generella åsikten att parkeringsavgifter skapar en rotation på parkeringsplatserna. De negativa kommentarerna handlade till störst del om att stadskärnorna tappar i konkurrenskraft mot de externa köpcentrumen som erbjuder gratis parkering.

Majoriteten av de handlare i kommuner som hade infört parkeringsavgifter ansåg att de hade påverkats negativt av införande av parkeringsavgifter. Dock var det väldigt få som konkretiserade på vilket sätt de hade påverkats. Bland dem som angav hur de hade påverkats var svaren minskad omsättning och ett minskat antal kunder i butikerna vanligast. En handlare påpekade att antalet kunder minskade till en början men att antalet efter ett tag steg igen. De få som var positiva ansåg att parkeringsavgifterna bidrog till en högre omsättning av parkeringsplatserna vilket har lett till att bilburna kunder har fått det lättare att nå butikerna.

Gällande tillgänglighet för de olika trafikslagen ansåg den största andelen av handlarna att god tillgänglighet för alla trafikslag borde kunna fås genom bra planering. Andelen som ville ha god tillgänglighet för bil respektive gående, cykel och kollektivtrafik var relativt lika. En stor majoritet av handlarna var dock positiva till gågator men många poängterade vikten av att kunna nå anslutande gator med bil.

Enligt de handlare som svarade på frågan om vilket trafikslag som handlar för mest pengar svarade de flesta antingen att bilisterna handlade för mest eller att de inte visste vilket trafikslag som handlade för mest. Ingen av de svarande kunde dock uppvisa någon form av undersökning utan de flesta svaren var rena antaganden eller hänvisade som ren kundkännedom.

DEL 3 – ANALYS OCH SLUTSATSER

9 Analys

9.1 Parkeringsregleringars påverkan på handeln i stadskärnor

Ett av syftena med detta examensarbete är att undersöka hur parkeringsregleringar påverkar besökandet i stadskärnor och därmed även hur parkeringsregleringar påverkar kundunderlaget och omsättningen hos handeln i stadskärnorna.

Resultatet av litteraturstudien och parkeringsundersökningen i Kalmar pekar på att parkeringsregleringar vare sig minskar antalet kunder eller omsättningen i butikerna.

Litteraturstudien visar att parkeringsregleringar ökar parkeringsplatsernas omsättning av bilar, det vill säga att fler kunder har tillgång till parkering men att de använder dem under en kortare tid. Både Transportrådet (2002) och COST (2005) menar att parkeringar som saknar reglering till största del upptas av långtidsparkerare. Exempelvis hänvisar COST (2005) till undersökningar i Oslo och Wien. För att underlätta för centrumhandeln infördes det i Oslo avgiftsfri parkering på lördagar. Resultatet av denna regleringsändring blev dock att det blev svårare för besökare/kunder att hitta en ledig parkeringsplats då de avgiftsfria parkeringarna upptogs av långtidsparkerare, exempelvis boende i närheten. Undersökningen i Wien visade att uppehållstiden på parkeringsplatserna minskade från nio timmar till en timme när tidsregleringar infördes. I Transportrådet (2002) beskrivs även en undersökning från Köpenhamn som visar att uppehållstiden på en parkeringsplats minskar med ökad parkeringsavgift.

Både rapporter redovisade i litteraturstudien och parkeringsundersökningen i Kalmar pekar även på att antalet bilburna kunder inte minskar på grund av parkeringsregleringar. Enligt Miljøverndepartementet (1997) innebär en förändring av parkeringsavgifterna ingen direkt minskning utav antalet bilburna kunder. En studie från Göteborg visar att beläggningen minskade direkt efter förändringen men att den efter ett eller två år var tillbaka på samma nivå som innan förändringen. Undersökningen i Kalmar visade även den att förändringarna av parkeringsavgifterna inte lett till en drastisk minskning av bilburna kunder. Endast 42 procent svarade att de fått ändrade parkeringsvanor efter förändringen av parkeringsavgifterna och av dessa var det i sin tur endast 37 procent som svarade att de undviker att handla på Kvarnholmen. Resterande 63 procent svarade att de använder andra färdmedel, parkerar kortare tid, väljer annan parkeringsplats eller att de har ändrat sin parkeringsvana på annat sätt. Det ska dock tilläggas att Transportrådet (2002) nämner att både tidsreglering och parkeringsavgifter kan leda till att bilburna kunder byter handelsplats.

Resultaten från litteraturstudien och parkeringsundersökningen i Kalmar pekar även mot att hur parkeringarna är reglerade inte är den primära parametern vid val av handelsplats. Många privatpersoner och handlare tror att de externa köpcentrumen vinner på att de kan erbjuda stora avgiftsfria parkeringar och parkeringar nära butikerna. Transportrådet (1997) menar dock att de externa köpcentrumens popularitet bygger på att de kan erbjuda många parametrar som egentligen skulle kunna vara förknippade med centrummiljöer, exempelvis lugna och bilfria gator och torg, kaféer, mötesplatser med planteringar etc. Externa köpcentrum utmärker sig även med en mycket tydligare marknadsföring. Dessutom menar Miljøverndepartementet (1997) att det faktiska gångavståndet mellan butik och parkering vid ett externt köpcentrum egentligen kan bli ganska långt om butiken man skall till ligger långt in i köpcentrumet. Detta accepteras dock eftersom promenaden sker i en lugn och bilfri miljö. Parkeringsundersökningen i Kalmar visar dessutom att en majoritet av dem som deltog i undersökning föredrog parkeringsavgift före avgiftsfri parkering om det samtidigt blev lättare att hitta en parkering. Reimers et al (2002) påpekar även att handeln i stadskärnan är unik då stadskärnan är den enda miljön som erbjuder både kulturell miljö integrerat med kommersiell

handel. Stadskärnans roll skulle därför kunna utvecklas till att bli en upplevelseplats istället för handelsplats.

Ytterligare visar resultatet från litteraturstudien på att parkeringsregleringar ger mindre söktrafik och har därmed en positiv effekt på stadens attraktivitet. Svensson (2001) nämner trafikregleringar som en del av konceptet ”traffic calming”, vilket som tidigare nämnts syftar till att reducera biltrafikens negativa effekter på stadsmiljön. Exempelvis menar Transportrådet (2002) att trafikregleringar minskar söktrafiken efter gratisparkeringar och att stadsmiljön på så vis förbättras. Bilfria miljöer, och därmed ökad tillgänglighet för exempelvis fotgängare och cyklister, är något Transportrådet (1997) nämner är viktigt när människor väljer handelsplats. Även Svensson & Haraldsson (2005) visar med en undersökning från Örebro att människor föredrar god tillgänglighet för gång, cykel- och kollektivtrafik före god tillgänglighet med bil. Detta gällde även dem vars huvudsakliga färdmedel in till stadskärnan var bil. Andra exempel på att bilfria miljöer inte skadar centrumhandeln är den forskning från Tyskland och England som Svensson (2001) lyfter fram. Denna forskning visar att ju mer omfattande och genomgripande reduktionen av biltrafiken är desto större blir de positiva effekterna för handlare och fastighetsägare. Detta visar även undersökningar från Holland som COST (2005) tar upp i samband med borttagande av parkeringsplatser. Dessa undersökningar visar att omsättningen visserligen sjunker direkt efter införandet av parkeringsregleringarna, men att den sedan lägger sig på samma eller högre nivå som före införandet.

Resultat från litteraturstudien visar även att ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer på bekostnad av biltrafiken är en fördel för handeln i stadskärnor. Miljøverndepartementet (1997) visar visserligen att bilister handlar för en större summa per köptillfälle men de visar samtidigt med exempel från cykelstaden Münster i Tyskland att cyklister handlar oftare och är trognare kunder än vad bilister är. Miljøverndepartementet (1997) visar också att andelen bilister bland kunderna minskar med ökad stadsstorlek. I ett exempel från Oslo visar de att bilisterna handlar för mest per köptillfälle men att eftersom de bara utgjorde 20 procent av det totala antalet kunder skulle ett totalt bortfall av den omsättning som bilisterna står för kunna täckas av att andelen kunderna som gick, cyklade eller åkte kollektivt ökade med fem procent. Vilket trafikslag som kunderna använder sig av beror enligt Henriksson (1990) även på bland annat ortens struktur och parkeringsutbud.

Att bilister är den trafikantgrupp som handlar för mest per köptillfälle och att gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är mer trogna kunder än bilister visar även parkeringsundersökningen i Kalmar. Två tredjedelar av deltagarna i enkätstudien hade tagit bilen till Kvarnholmen. Av dessa bilister var det dock endast fem procent som handlade varje dag och 36 procent som handlade två till tre gånger i veckan. Om man istället ser till cyklisterna som utgjorde tretton procent av de deltagande i undersökningen, var det fjorton procent som handlade varje dag och hela 52 procent som handlade två till tre gånger i veckan. Bland bussresenärerna som utgjorde sju procent av de deltagande var det till och med 21 procent som uppgav att de handlade varje dag. Gällande inköpsmängderna visade enkätstudien att bilisterna handlade för mer vid varje köptillfälle än övriga transportslag. Bilisterna gjorde inköp för ca 790 kronor per köptillfälle medans exempelvis cyklister handlade för ca 570 kronor per köptillfälle.

Emellertid bör det tas i beaktning att det i undersökningen var väldigt få i antal som cyklade eller åkte buss, 35 stycken respektive 19 stycken. Både inköpsmängden för cyklister och den procentuella andelen för hur ofta cyklister och bussresenärer handlar kan därför vara vilseledande och det bör därför göras ytterligare undersökningar för att stärka resultaten. Siffrorna från parkeringsundersökningen i Kalmar ger dock en fingervisning av hur de olika transportslagen agerar i samband med inköp.

9.2 Parkeringsregleringar och hållbar stadsutveckling

Ett annat syfte med detta examensarbete är att undersöka vad hållbar stadsutveckling innebär och om parkeringsregleringar kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling. Vid genomgång av litteratur angående hållbar stadsutveckling ses att det inte finns en klar definition av vad hållbar stadsutveckling innebär. Därför definierar vi efter den litteratur vi funnit i ämnet, främst Boverket (2004), en egen definition av hållbar stadsutveckling och denna definition kommer att användas för vidare analys. Definitionen lyder enligt följande:

Hållbar stadsutveckling skall ske utifrån de tre hållbarhetsaspekterna; miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. I enlighet med Boverket (2004) ska hållbar stadsutveckling vara en medveten färdriktning och en helhetssyn för stadens utveckling så att de miljömål och transportpolitiska mål som Regeringen har satt upp nås.

Den ekonomiska aspekten ska tillgodoses genom utveckling av handel, service och kollektivtrafik så att det blir attraktivt att bo och leva i staden. Stadens handelsutbud ska vara så pass attraktivt att stadens invånare samt landsbygdens boende väljer att utföra sina ärenden i staden. På det viset stärks den lokala handeln och bidrar i sin tur till fler arbetstillfällen och ett stärkande av stadens ekonomi. Samtidigt bidrar det lokala handelsmönstret till lokala resmönster som i sin tur bidrar till färre och kortare resor med personbil, något som stärker den miljömässiga hållbarhetsaspekten.

För att ytterligare minska det bilburna transportarbetet är det viktigt att tänka på stadens struktur och förtätning. Istället för att bygga ut städerna och på det viset använda sig av betydelsefulla grönområden och skapa behov av längre transportsträckor, ska nybyggnation ske genom förtätning i redan bebyggd miljö, exempelvis på ödelagda industriområden.

För att minska transportarbetet med bil och därmed få bukt med de miljöeffekter som biltrafiken bidrar till är det dock viktigt att trafikstrukturen utformas så att miljövänliga färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilen. Det ska vara lättare att ta sig fram med hjälp av ett miljövänligt färdmedel än med bil. Vid förflyttningar ska det naturliga valet vara att gå, cykla eller åka kollektivt. Genom att förbättra förutsättningarna för miljövänliga färdmedel ökar dessutom den sociala tillgängligheten. Även om en person inte har den ekonomiska eller fysiska möjligheten att köra bil ska det vara möjligt att ta sig fram i staden. Alla människor oavsett rörelseförmåga och ekonomiska förutsättningar ska ha möjlighet att röra sig i, samt till och från staden. Dessutom ger ett minskat antal bilar ökad trafiksäkerhet samt plats för fler och större öppna ytor som i sin tur kan användas för sociala möten.

I den hållbara staden ska det vara möjligt för kommunens invånare att med miljövänliga transporter utföra sina vardagliga behov inom stadens gränser. På det viset stärks staden ur både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter.

Utifrån denna definition och det forskningsmaterial vi funnit angående parkeringsregleringar samt resultat från parkeringsundersökningen i Kalmar kommer nedan en analys av huruvida parkeringsregleringar kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling.

Enligt definitionen av hållbar stadsutveckling kan hållbar stadsutveckling endast nås om alla hållbarhetsaspekternas uppnås samtidigt. Resultatet som tagits fram i litteraturstudien och parkeringsundersökningen i Kalmar pekar mot att de tre olika parkeringsregleringarna som beskrivits i del 1 ger både positiva och negativa effekter på de tre hållbarhetsaspekterna.

Den **första** och den **andra** parkeringsregleringen som beskrivs i litteraturstudien är **tids- och avgiftsregleringar**. Tidsregleringar och avgiftsregleringar ger enligt Transportrådet (2002) en minskning av den söktrafik efter parkeringsplatser som finns samt att människor byter färdmedel, från bil till mer hållbara transportsätt, exempelvis kollektivtrafik. En minskning av biltrafik innebär en

minskning av de luftföroreningar och buller som bland annat Sjöberg et al (2005) och Naturvårdsverket (2009b) menar att biltrafiken orsakar. Mindre biltrafik ger också enligt bland annat SIKA (2008a) positiva effekter på trafiksäkerheten vilket är positivt ur den sociala aspekten av hållbar stadsutveckling. Därmed innebär minskningen av biltrafik en sänkning av de marginalkostnader som biltrafiken enligt bland annat Hydén (2008), SIKA (2007b) och Brundell-Frej & Källström (2007) ger upphov till, bland annat genom minskade olyckskostnader, slitage av vägar samt trängsel. En minskning av biltrafiken skulle därmed även vara bra ur den ekonomiska aspekten av hållbar stadsutveckling.

Samtidigt som Transportrådet (2002) menar att tids- och avgiftsregleringar minskar söktrafiken skriver de också att dessa regleringar innebär en högre omsättning av bilar på parkeringsplatserna vilket leder till att den vinst i minskat trafikarbete som mindre söktrafik gav kanske försvinner eller att trafikarbetet rent utav ökar. Om detta är fallet är tids- och avgiftsregleringar inte positivt ur den miljömässiga och sociala aspekten av hållbar stadsutveckling. Ur den ekonomiska aspekten kan detta dock fortfarande vara positivt om ökningen av marginalkostnaderna inte överstiger den vinst som tids- och avgiftsregleringarna enligt Miljøverndepartementet (1997) kan ge handeln i stadskärnan. Om tids- och avgiftsregleringen innebär att människor byter handelsplats, vilket enligt Transportrådet (2002) kan ske, innebär det både färre bilar och färre kunder i stadskärnan. Färre bilar i centrum är som tidigare nämnts bra för stadsmiljön och en attraktiv stadsmiljö kan enligt Miljøverndepartementet (1997) locka fler människor till stadskärnan. Om detta sker kommer det vara bra ur en ekonomisk aspekt av hållbar stadsutveckling eftersom marginalkostnaderna sjunker med minskad biltrafik samtidigt som fler kunder ökar omsättningen för handeln i stadskärnan. Mer människor istället för bilar är också bra ur både den miljömässiga och sociala aspekten av hållbar stadsutveckling. Om tids- och avgiftsregleringen däremot enbart gör att människor byter handelsplats kommer visserligen stadskärnan bli mer attraktiv med minskad biltrafik, vilket som tidigare nämnts är bra rent socialt och miljömässigt, men att de problem och kostnader trafiken orsakar flyttas någon annanstans. Detta innebär att de tre hållbarhetsaspekterna inte samverkar och därmed att hållbar stadsutveckling inte kan nås.

Parkeringsstudien i Kalmar visar även den på att alla bilisterna inte flyr vid en ändring av parkeringsregleringarna. Av alla svarande med inköp som huvudsakligt ärende var det 42 procent som hade ändrat sina parkeringsvanor efter förändringarna av parkeringsavgifterna i Kvarnholmen. Av dessa 42 procent var det endast 37 procent som angav att de numera undviker att göra sina inköp på Kvarnholmen. De resterande 63 procenten angav bland annat att de gör sina ärenden snabbare, att de har bytt färdmedel eller att de väljer en billigare parkeringsplats.

Den **tredje** parkeringsregleringen som beskrivs i litteraturstudien är **borttagandet av parkeringsplatser**. Borttagandet av parkeringsplatser innebär en direkt minskning av biltrafiken vilket som tidigare nämnts är bra ur ett hållbart stadsutvecklingsperspektiv. COST (2005) visar med en undersökning från Haag att om ett parkeringsområde tas bort kommer majoriteten av trafikanterna att leta efter parkeringar i andra områden. Ca 25 procent kommer att göra sina inköp någon annanstans och ca 20 procent kommer att börja åka kollektivt. Att trafikanterna kommer att leta parkering i andra områden eller helt och hållet byta handelsplats är dock endast bra ur ett lokalt miljö- och kostnadsperspektiv eftersom förflyttningarna av trafiken även flyttar både miljöproblemen och kostnadsproblemen. På det viset kvarstår de regionala och globala effekterna på miljön samt den totala summan av de samhällsekonomiska kostnaderna. Ur den sociala hållbarhetsaspekten är det positivt ur ett lokalt perspektiv att trafiken förflyttas från stadskärnan eftersom stadskärnan blir mer attraktiv. De sociala problemen som biltrafiken ger upphov kommer dock inte att försvinna, bara att flyttas någon annanstans om biltrafiken förflyttas.

Vid borttagandet av parkeringsplatser innebär den minskade biltrafiken en minskning av de luftföroreningar och buller som bland annat Sjöberg et al, (2005) och Naturvårdsverket (2009b) menar att biltrafiken orsakar. Mindre biltrafik ger också enligt bland annat SIKA, (2008a) positiva effekter på trafiksäkerheten vilket är positivt ur den sociala aspekten av hållbar stadsutveckling. Därmed innebär minskningen av biltrafik en sänkning av de marginalkostnader som biltrafiken enligt bland annat

Hydén (2008), SIKA (2007b) och Brundell-Freij & Källström (2007) ger upphov till bland annat genom olyckskostnader, slitage av vägar samt trängsel. En minskning av biltrafiken skulle därmed även vara bra ur den ekonomiska aspekten av hållbar stadsutveckling. Även här gäller dock att så länge människorna inte byter färdmedel från bil till ett annat miljövänligare fordon kommer bara stadskärnan få de positiva effekter som minskad biltrafik ger.

9.3 Handelns attityd till parkeringsavgifter

Examensarbetet syftar även till att ta reda på huruvida handlarnas attityder till parkeringsavgifter stämmer överens med tidigare forskningsresultat.

Resultatet av handelsundersökningen pekar mot att endast ett fåtal av handlarnas åsikter angående parkeringsregleringar överensstämmer med det resultat som fåtts genom den forskning som har gjorts inom området. Till skillnad från vad bland annat Miljøverndepartementet (1997) påstår, anser handlarna att god tillgänglighet med bil och helst gratis parkering är väldigt viktiga faktorer för kunderna vid val av handelplats. Miljøverndepartementet (1997) visar istället att trivselfaktorer som exempelvis en bilfri miljö är viktigare samt poängterar den långa gångsträcka som ofta förekommer mellan parkering och butik i externa köpcentrum. Det vill säga att den goda tillgängligheten med bil som de externa köpcentrumen sägs locka med stämmer inte alltid eftersom det ofta kan vara ett väldigt stort avstånd mellan parkering och enskild butik.

Handelsundersökningen visar dock att en stor majoritet har en positiv inställning till gågator vilket stämmer väl överens med resultat från litteraturstudien. Ett flertal av handlarna anger att gågator lockar till sig människor eftersom det är en lugn och attraktiv miljö att vistas i med tillgång till uteserveringar och andra sociala aktiviteter. Detta är även faktorer som Miljøverndepartementet (1997) beskriver är viktiga framgångsfaktorer för externa köpcentrum men som tidigare endast var förknippat med centrummiljöer. En handlare beskriver gågatornas positiva effekt med följande kommentar: *"Har man en stadsmiljö där kunderna även vill vistas längre i, påverkar det handeln positivt!"*

De två ovanstående styckena, att handlarna föredrar god tillgänglighet med bil samt att de är positiva till gågator, visar att handlarna inte riktigt kopplar sambandet mellan de olika begreppen. Handlarna inser att gågator med bilfri och attraktiv stadsmiljö lockar kunder men de anser samtidigt att handelns överlevnad hänger på bilen, att de externa köpcentrumen lockar till sig centrumhandels potentiella kunder på grund av god biltillgänglighet. Dock menar Miljøverndepartementet (1997) att det är de externa köpcentrumens goda marknadsföring och helhetskoncept som lockar till sig kunder. De anser att handeln i stadskärnorna har mycket att lära från de externa köpcentrumen och att centrumhandeln skulle ha mycket att vinna ifall de marknadsförda sig själva som ett bilfritt handelsområde med en attraktiv stadsmiljö.

10 Slutsats

10.1 Parkeringsregleringars påverkan på handeln i stadskärnor

Efter genomförd litteraturstudie och analys av kundundersökning i Kalmar samt undersökning av handlarnas attityder till parkering och parkeringsavgifter är det vår övertygelse att parkeringsregleringar inte påverkar vare sig butikernas kundunderlag eller omsättning negativt. Denna slutsats bygger vi på följande:

- Tids- och avgiftsreglering ökar omsättningen på parkeringsplatserna och ger därmed även ökad tillgänglighet för fler bilburna kunder.
- Parkering är inte den primära parametern för människors val av handelsplats.
- De externa köpcentrumen lockar kunder med lugna och bilfri miljöer, inte gratis parkering som många tror.
- De externa köpcentrumen erbjuder inte alltid ett så kort gångavstånd mellan parkering och butik som många privatpersoner och handlare tror.
- Bilfria stadsmiljöer ökar handelns omsättning.
- En stor del av stadskärnans kunder tar sig dit utan att använda sig av bilen och detta är något som hör ihop med stadsstorlek. Ju större stad desto fler kunder är det som använder sig av gång, cykel eller kollektivtrafik som färdmedel istället för bil. Dessa kunder är även mer trogna kunder än vad bilburna kunder är.

I och med denna slutsats bevisar vi vår hypotes om att parkeringsregleringar inte är den prioriterade faktorn när människor väljer handelsplats och att handeln därmed inte har fog för sin negativa inställning till parkeringsregleringar.

10.2 Parkeringsregleringar och hållbar stadsutveckling

Den litteraturstudie vi genomfört visade att hållbar stadsutveckling är ett väldigt populärt uttryck som många använder sig av. Dock visade det sig också att det inte fanns en klar uppfattning om vad hållbar stadsutveckling egentligen är, utan många källor beskrev hållbar stadsutveckling på ungefär samma men inte exakt lika sätt. Därav kände vi oss tvungna att definiera en egen definition av vad vi tyckte hållbar stadsutveckling innebar.

Efter att ha analyserat parkeringsregleringars effekt på staden, utifrån vår egen definition av hållbar utveckling, dras slutsatsen att det är oklart om hållbar stadsutveckling kan nås med tid- och avgiftsregleringar men att borttagande av parkeringsregleringar bör kunna ge förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

Tid- och avgiftsregleringar ökar omsättningen på parkeringarna vilket leder till att fler bilar rör sig till och från dessa parkeringar. Även fast avgifts- och tidsregleringar innebär att söktrafiken efter gratisparkeringar minskar är det osäkert om minskningen av söktrafiken väger upp den ökning av bilar som den ökade omsättningen på parkeringarna innebär. Detta är i och för sig bra för handeln i stadskärnorna men minskar inte antalet bilar blir inte stadens miljö bättre, det blir inga mer ytor för stadsliv och de externa miljöeffekterna blir inte mindre. Därmed samverkar inte de tre hållbarhetsaspekterna och ingen hållbar stadsutveckling nås. För att nå hållbar stadsutveckling med dessa två regleringar bör samköras med andra åtgärder, exempelvis Mobility management.

Denna slutsats som beskrivs i stycket ovan innebär att vi inte kan bevisa vår hypotes om att parkeringsregleringar frigör parkeringsytor och minskar så kallad ”söktrafik” och att detta i sin tur leder till en mer attraktiv stadsmiljö. Visserligen innebär tids- och avgiftsregleringar att söktrafiken minskar och att det på så vis frigörs ytor för en mer attraktiv stadsmiljö, men samtidigt ökar omsättningen på parkeringsplatserna vilket leder till mer trafik.

Borttagande av parkeringsplatser är en reglering som direkt minskar antalet bilar i stadskärnorna vilket leder till en attraktivare stadsmiljö med minskad miljöpåverkan och större ytor för stadsliv. Färre bilar och större ytor för stadsliv ger en attraktivare stadskärna vilket är bra ur den sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekten för hållbar stadsutveckling. Därför bör denna parkeringsreglering kunna användas för att skapa en hållbar stadsutveckling.

10.3 Handelns attityd till parkeringsavgifter

Efter genomförd analys av handelsundersökningen är vår slutsats att endast ett fåtal av handlarnas åsikter angående parkeringsregleringar överensstämmer med det resultat som fåtts genom den forskning som har gjorts inom området. Detta bygger vi på att handlarnas generella åsikt angående parkeringsavgifter är negativ samtidigt som de forskningsresultat vi har hittat till största del visar att parkeringsavgifter inte har en negativ påverkan på handeln i stadskärnor.

10.4 Parkeringsregleringar, god handel i stadskärnor samt hållbar stadsutveckling

Den övergripande slutsatsen av detta examensarbete är att parkeringsregleringar är positivt för handeln i staden men att beroende på vilken parkeringsreglering som används är det osäkert om hållbar stadsutveckling kommer att kunna nås.

10.5 Att tänka på för framtida arbete

Under arbetet med detta examensarbete har vi blivit övertygade om att en reducering av biltrafiken skapar en attraktiv stadskärna om transportmöjligheterna med andra färdmedel förbättras. Det man enligt oss bör tänka på när biltrafiken reduceras i stadskärnan är följande:

- En trafikstrategi för staden måste tas fram så att de som tidigare tog bilen till stadskärnan nu ser det som självklart att ta sig dit med andra färdmedel. Exempel på detta kan vara att bygga ut kollektivtrafiken, satsa på Park & Ride anläggningar, bättre cykelstråk m.m.
- För att inte förlora kunder till externa köpcentrum måste handeln i stadskärnorna marknadsföra sig som ett enhetligt koncept. Kunderna skall se butikerna i stadskärnan som en enhet, likt hur de ser butikerna i ett externt köpcentrum.
- Informera invånarna och handlarna i kommunen om varför regleringen av biltrafiken införs. Acceptans går att få om fördelarna med regleringarna belyses.

10.6 Fortsatta studier

- För att ytterligare studera huruvida parkering påverkar människors val av handelsplats vore det intressant att undersöka vad som händer vid införande av parkeringsavgift vid ett externt köpcentrum.

- För att få en bättre bild av parkeringsregleringars effekt på biltrafiken bör det göras fördjupade mätningar av hur söktrafiken och det totala transportarbetet påverkas efter införande av parkeringsregleringar. Detta genom att göra trafikräkningar före och efter införandet, både direkt efter och efter några år.

11 Referenser

11.1 Skiftliga källor

Banverket et al. (2007), *Trafik för en Attraktiv Stad - underlag*, Svenska kommunförbundet, Stockholm

Basiago, A.D. (1999), *Economic, social, and environmental sustainability in development theory and urban planning practice*, Kluwer Academic Publishers, Boston

Bergström, F. (2000), *Är externa köpcentra ett hot mot cityhandeln?*, HUI, Stockholm, Forskningsrapport S49

Boverket (2004a), *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*, Boverket, Rapport, augusti 2004

Boverket (2004b), *Hållbar stadsutveckling – exempel från fem kommuner*, Boverket, Rapport, november 2004

Brundell-Freij, K. & och Källström, J. (2007), *Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys baserad på internationell litteratur*, WSP Analys och Strategi, 2007-09-09, Version 2,1

Campbell, S. (1996), *Green Cities, Growing Cities, Just Cities? – Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development*, *Journal of the American Planning Association*

COST (2005), *Parking policies and the effects on economy and mobility*, report on COST Action 342, augusti 2005

Garvill, J et al. (2001). *Varför avstår bilister från att använda bilen? Betydelsen av miljömedvetande, attityd till färdmedel, yttre restriktioner och vana*, Umeå universitet, Vägverket

Gehl, J. & Gemzøe, L. (2001), *Nye Byrum*, Arkitektens Forlag, Köpenhamn

Hammarström, J. (2007), *Parkeringsutredning för Kvarnholmen i Kalmar-konsekvenser och utvecklingsmöjligheter*, Trivector Traffic, 2007:23

Henriksson, C-H. (1990), *Parkeringslexikon*, Ljungföretagen, Örebro

Hydén, C. (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*, Studentlitteratur

Johansson, H. & Nilsson, L. (2004), *Klimatstrategi för vägtransportsektorn*, Rapport 2004:102, Vägverket Publikation 2004:102

Karlsson, A. (2009), *Parkeringsstudie Kvarnholmen*, Koncept slutrapport, Ramböll Sverige AB, 2009-11-13

Kollektivtrafikkommittén (2003), *Kollektivtrafiken med människan i centrum*, Slutbetänkande av Kollektivtrafikkommittén, SOU 2003:67, Näringsdepartementet

Ljungberg et al. (2004), *Externa och halvexterna affärsetableringar – litteraturstudie och kartläggning*, Vägverket, Publikation: 2003:148

Lunds kommun (2005), *Handbok i bilsnål samhällsplanering*, framtagen av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret, framställt inom LundaMaTs 2003-2005 i Lunds kommun

- Miljøverndepartementet (1997), *Handel, tilljengelighet og bymiljø – fakta og inspill till en sentrumpolitikk*, Oslo
- Nationalekonomiska föreningen (2003), *Vägtullar – något för Stockholm?*, Förhandlingar Nationalekonomiska föreningen 2003-04-22, Sammanfattning och redigering av Marianne Ahrén
- Naturvårdsverket (2007), *Bara naturlig försurning - Underlagsrapport till fördjupad utvärdering av miljömålsarbetet*, Rapport 5766, december 2007
- Office of the Deputy Prime Minister (2005), *Conclusions of Bristol Ministerial Informal Meeting on Sustainable Communities in Europe*, OPDM Publications
- Regeringen (2003), *Prop 2003/04:160 - Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*, Näringsdepartementet
- Regeringen (2006), *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling*, Regeringens skrivelse 2005/06:126
- Regeringen (2009b), *Prop 2008/09:93 – Mål för framtidens resor och transporter*, Näringsdepartementet
- Reimers, R H. et al. (2002), *Nya handelsstrukturer i tätort – Samspel med tätorternas trafik och infrastruktur*, en rapport utarbetad för Vägverket, Konzept 13/12 2002
- Rummukainen, M. (2005), *Växthuseffekten* 0283-7730 SMHI Meteorologi
- Rydén, C et al. (2006), *LundaMaTs II – strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*, Lunds kommun
- SIKA (2007a), *RES 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen*, SIKA Statistik, 2007:19
- SIKA (2007b), *Vägtrafikens externa effekter*, SIKA PM 2007:1
- SIKA, (2008a), *Vägtrafikskador 2007*, EO Grafiska, Stockholm, ISBN 91-8958-81-6
- SIKA (2008b), *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*, ISSN 1402-6651
- Sjöberg, K. et al. (2005), *Luftkvalitet i tätorter 2004*, Rapport B1607, IVL Svenska miljöinstitutet AB
- Svensson, T. (2001), *Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer - En förstudie*, VTI notat 40-2001
- Svensson, T. & Haraldsson, M. (2005), *Invånarna i Örebro och trafiken i innerstaden – resultat från en enkätundersökning*, VTI notat 15-2005
- Sveriges Kommuner och Landsting (2008), *Parkering på gatumark 2008 – Statistik och fakta om kommunernas gatumarkspakering*, Sveriges Kommuner och Landsting 2008
- Transportrådet (1997), *Trafik og erhverv i danske bymidter hovedrapport*, maj 1997, Transportrådet
- Transportrådet (2002), *Kommunal parkeringspolitik: mål og virkemidler*, Rapport nr. 02-02, juni 2002
- Usterud Hanssen, J. & Lerstang, T. (2002) *Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken - Hvilke tiltak bør inngå i en regional parkeringspolitikk i Oslo/Akerhusregionen?* TØI rapport 584/2002

WCED (1987), *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford

WHO (2003), *Road Traffic Injuries*, World Health Organization

Vilhelmson, B. (1990), *Vår dagliga rörlighet – om resandets utveckling, fördelning och gränser*, TFB-rapport 1990:16, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet, Transportforskningsberedningen

Vilhelmson, B. (2000), *Reser man mindre i täta orter – tätortsstruktur och dagligt resande i Sverige 1978 och 1997*, Occasional Papers 2000:4, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet

VTI (2005), *Luftföroreningarnas externa kostnader - Förslag på beräkningsmetod för trafiken utifrån granskning av ExternE-beräkningar för Stockholm och Sverige*, VTI rapport 517

Vägverket (2006), *Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands - erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter*, Publikation 2006:69

Vägverket (2007a), *Nytt nationellt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet*, STRADA slutrapport, Publikation 2007:147

Vägverket (2007b), *Stadskärneutveckling – processer och arbetssätt*, Den Goda Staden, Publikation 2007:33

Vägverket (2008), *Lokalisering av extern handel – vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö*, Publikation 2008:32

11.2 Elektroniska källor (URL)

Eniro (2009), *Eniro – kartor*, [URL], Hämtat 2009-10-28 från <http://kartor.eniro.se/>

EPOMM (2009), *What is Mobility Management*, [URL], hämtat 2009-12-01 från http://www.epomm.org/index.phtml?Main_ID=820

Hansa city (2009), *Om Hansa city*, [URL], Hämtat 2009-10-28 från <http://www.hansacity.nu/1/1.0.1.0/2/1/>

HD (2009), *Höjda parkeringsavgifter väcker känslor*, Publicerat 2009-03-26, [URL], Hämtat 2009-12-02 från <http://hd.se/helsingborg/2009/03/26/laesarna-reagerar-paa-beslut/>

helagotland.se (2009), ”Sätt inte upp hinder som gör innerstan till museum”, Publicerat 2009-11-05, [URL], Hämtat 2009-12-02 från <http://gt.helagotland.se/nyheter/artikel.aspx?articleid=5613133>

Kalmar kommun (2009a), *Fakta om Kalmar*, [URL], Hämtat 2009-10-28 från <http://www.kalmar.se/t/page.aspx?id=23119>

Kalmar kommun (2009b), *Shopping i Kalmar*, [URL], Hämtat 2009-10-28 från <http://www.kalmar.se/t/page.aspx?id=23543>

Kalmar kommun (2009c), *Parkeringskarta Kvarnholmen*, [URL], Hämtat 2009-10-30 från <http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Invanare/boendeochmiljo/resorochtrafik/ParkeringKvarnholmen.pdf>

Miljömålsrådet (2009), *Miljömålsportalen – Om miljömålen*, [URL], Hämtat 2009-09-21 från <<http://www.miljomal.nu/Om-miljomalen/>>

Nationalencyklopedin (2009), *Marginalkostnad*, [URL], hämtat 2009-12-01 från <<http://www.ne.se/marginalkostnad>>

Naturvårdsveket (2008), *Riktvärden för buller*, [URL], Hämtat 2009-10-16 från <<http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Buller/Riktvarden-for-buller/>>

Naturvårdsveket (2009c), *Hållbar utveckling*, [URL], Hämtat 2009-09-17 från <<http://www.naturvardsverket.se/sv/Sveriges-miljomal--for-ett-hallbart-samhalle/Vad-ar-ett-hallbart-samhalle/Hallbar-utveckling/>>

Naturvårdsverket (2009a), *Utsläpp av växthusgaser*, [URL], Hämtat 2009-09-21 från <<http://www.naturvardsverket.se/sv/Klimat-i-forandring/Utslappsstatistik-och-klimatdata/Utslapp-av-vaxthusgaser/>>

Naturvårdsverket (2009b), *Buller*, [URL], Hämtat 2009-09-21 från <<http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Buller/Buller-ar-oonskat-ljud/>>

Regeringen (2009a), *Hållbar utveckling*, [URL], Hämtat 2009-11-18 från <<http://www.regeringen.se/sb/d/1591>>

SCB (2009a), *Statistiska centralbyrån – fordonsstatistik – fordonsbestånd 2008*, [URL], Hämtat 2009-10-20 från <http://www.scb.se/Statistik/TK/TK1001/2009M08/FORDON%202008_090611.xls>

SCB (2009b), *Statistiska centralbyrån – fordonsstatistik – personbilar i trafik 1923-2008, tidsserie*, [URL], Hämtat 2009-10-20 från <http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____34762.aspx>

SIKA (2009), *Färre döda i vägtrafiken 2008*, [URL], Hämtat 2009-10-22 från <http://www.sika-institute.se/Templates/Page____1694.aspx>

Sydsvenskan (2009), *Dyr parkering dämpar köplusten*, Publicerat 2009-11-17, [URL], Hämtat 2009-12-02 från <<http://sydsvenskan.se/malmo/article567731/Dyr-parkering-dampar-koplusten.html>>

Förteckning bilagor

Bilaga 1 – Enkätfrågor till butiksbesökare, parkeringsundersökning i Kalmar

Bilaga 2 – Enkät vid intervjustudie, parkerings-undersökning i Kalmar

Bilaga 3 – Enkätstudie bland butiksbesökare – kommentarer till frågan: Har parkeringsavgiften påverkat ditt eget köpmönster på Kvarnholmen?

Bilaga 4 – Enkätens utformning, handels-undersökning

Bilaga 5 – Enkätfrågor, handelsundersökning

Bilaga 6 – Brev till handels-/centrumföreningar

Bilaga 7 – Övriga åsikter om biltrafik och parkering i centrum, handelsundersökning

Bilaga 1 – Enkätfrågor till butiksbesökare, parkeringsundersökning i Kalmar

1. Kön

- Man
- Kvinna

2. Hur gammal är du

- -20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-

3. Hur har Du tagit Dig till Kvarnholmen?

- Med bil
- Med cykel
- Till fots
- Med buss
- På annat sätt, nämligen:.....

4. Hur mycket handlar Du totalt sett för vid Ditt besök på Kvarnholmen idag?

.....

5. Hur ofta besöker Du Kvarnholmen för att handla?

- Varje dag
- 2-3 gånger i veckan
- Mer sällan

6. Har parkeringsförändringen påverkat ditt eget köpmönster på Kvarnholmen?

- Jag handlar mer på Kvarnholmen
- Ingen förändring
- Jag handlar mindre på Kvarnholmen

Kommentar:.....

7. Jag bor eller arbetar på Kvarnholmen idag?

- Jag bor på Kvarnholmen
- Jag arbetar på Kvarnholmen
- Jag varken bor eller arbetar på Kvarnholmen

Bilaga 2 – Enkät vid intervjustudie, parkeringsundersökning i Kalmar

Enkät – Parkeringsärende

Förmiddag: Grön
 Röd/Gul/Blå

Lunch: Grön
 Röd/Gul/Blå

Eftermiddag: Grön
 Röd/Gul/Blå

1. Var ligger Din huvudsakliga målpunkt, ringa in på kartan eller kryssa i något av alternativen?



- Baronen
- Inget specifikt mål
- Utanför kartan

2. Hur länge pågår Ditt besök?

- Mindre än 30 min

Parkeringsreglering och handeln i staden
Erik Björke och Christina Fondell

- Mellan 30 min och 1 timme
- Mellan 1 timme och 2 timmar
- Mellan 2 timmar och 3 timmar
- Mer än 3 timmar

3. Vad är Ditt huvudsakliga ärende?

- Shopping/Inköp
- Arbete
- Boende
- Skola/utbildning
- Besök vårdcentral
- Besök släkt/vänner
- Besök post/bank/myndighet
- Lunch/Restaurang
- Annat ärende, nämligen:

.....

4. Jag har förändrat mina parkeringsvanor sedan parkeringsavgiften förändrades 2008?

- Ja
- Nej
- Vet ej

Om Ja hur:

- Jag parkerar på annan parkeringsplats som är billigare
- Jag gör mina ärenden snabbare, för att kunna parkera kortare tid
- Jag försöker låta bli att ta bilen när jag ska till Kvarnholmen utan åker buss, cyklar eller går hellre
- Jag undviker att göra mina ärenden på Kvarnholmen
- Annan anledning, vilken:

.....

5. Tycker Du att det är lättare att hitta parkering sen avgiftshöjningen/införandet av avgift?

- Ja
- Nej
- Vet ej

6. När jag ska parkera på Kvarnholmen föredrar jag att...

... det är gratis även om jag får leta efter parkering eller gå längre

... det är avgift om jag lättare hittar parkering

7. Hur har tillkomsten av Hansa City och Giraffen påverkat Dina besök på Kvarnholmen?

Parkeringsreglering och handeln i staden
Erik Björke och Christina Fondell

- Ingen påverkan
- I viss mån
- I stor utsträckning
- Vet ej

Bilaga 3 – Enkätstudie bland butiksbesökare – kommentarer till frågan: Har parkeringsavgiften påverkat ditt eget köpmönster på Kvarnholmen?

Kommentarer, handlar mer på Kvarnholmen:

- *Alltid tillgång till parkering.*

Kommentarer, ingen förändring:

- *Bor så nära.*
- *Önskar fler små butiker med kompletterande sortiment samt bättre öppettider för oss som jobbar mellan 8 och 17 mån-fre.*
- *Kommer från Växjö.*
- *Bra med fritt efter kl 15.00.*
- *Har märkt på kunder att de är stressade över parkeringen. De hinner inte prova kläderna = inget köp.*
- *Det kan dock bli billigare och parkera.*
- *Men irriterande att det är dyrare och avgift även em, kväll.*
- *Mer långtidsparkering, mer än tre tim behövs när man åker in för att shoppa.*
- *Hutlösa avgifter för bilisterna. Parkeringsavgifterna alltså.*
- *Jag cyklar istället för att ta bilen, jag bor ca 15 min från stan med cykel. Skulle köra mer bil om det var gratis parkering.*
- *Jobbar i stan så parkeringsavgiften har jag ändå.*
- *Jag kör in på em då det är gratis.*
- *Kommer EM.*

Kommentarer, handlar mindre på Kvarnholmen:

- *Stod tidigare på gratis-P. Står nu längre ifrån och undviker därför köp av större saker (inkl mat Konsum). Mycket negativt för Kvarnholmen.*
- *Pga höga p-avg åker jag till giraffen och kvarteret Bilen.*
- *Finns det mesta man behöver ute vid giraffen och hansa.*
- *Tycker det borde finnas billigare platser mer centralt.*
- *För dyr p-avgift + att det kommer bli färre p-platser när nybyggen snart blir klart.*
- *Dyr parkeringsavgift. Känner sig stressad.*
- *Jobbigt att springa som en tetting till bilen och lägga i pengar och bra att slippa det vid Hansa City.*
- *Det är en stor miss att inte uppmuntra handel på Kvarnholmen på detta viset! Tror många väljer Hansa city i stället.*
- *För hög avgift och för lite fri parkering.*
- *Hade jag inte jobbat på Kvarnholmen så hade jag nästan helt slutat handla där.*
- *Jag är jättesällan på Kvarnholmen nu pga p-avg. Gillar gratisparkering som i Nybro där alla P är gratis, då går man runt i lugn och ro och tittar i butiker utan stress och handlar därför ofta mer än man tänkt. Har tid att fika och så.*
- *Dyrt + vid köpcentra finns det mesta, där gratis parkering.*
- *Pga park.avgiften mer sällan, det är stressande.*
- *Fri parkering för att få fler köpare.*
- *Jag är från Nybro, det blir billigare att handla på Hansa city och Giraffen.*
- *Dyrt att parkera.*
- *När jag är ledig åker jag till stormarknader och handlar där de har fri parkering.*
- *Handlar lite mindre. Planerar mina besök. Pga avgiften inga spontanbesök.*
- *Pga höjd parkeringsavgift*
- *På grund av för mycket avgift till parkering.*
- *Jag betalar gärna men när jag åker ut. Fel att alltid vara jäktad.*
- *Stressande.*
- *Man står inte lika länge som innan, blir alltid snabbare shopping. Tycker att det har blivit svindyrt, känns inte alltid värt att ta bilen in när det blir så dyrt i längden.*
- *Står kortare tid, därav mindre shopping. Helt kasst att det är så dyrt.*
- *Jag handlar mer ute vid IKEA-området idag eftersom det är lättare att hitta parkering och parkeringen är gratis.*

Parkeringsreglering och handeln i staden
Erik Björke och Christina Fondell

- *Ja och det blir mer att jag tar bussen bara för p-avgiften. När jag väl parkerar blir det snabbshopping.*
- *Det blir mer sällan.*
- *Svårt med parkering, dyrt.*
- *Bästa sättet att hålla kunder mm borta från Kvarnholmen är att höja parkeringsavgiften ännu mer.*
- *Handlar nästan aldrig på Kvarnholmen sedan parkeringsavgifterna höjdes.*
- *Borde vara gratis lördagar. Man har ingen tid att titta runt, fika etc.*
- *Dyrt med parkeringsavgifter.*
- *Jobbigt att alltid passa parkeringstid och ha mynt.*
- *Avgiften.*
- *Man blir stressad pga att parkeringstiden går ut. Man gör vad man måste sen åker man.*
- *Parkerar ofta utanför centrum där det är gratis.*
- *Stressad av P-avgiften.*
- *Dyr P-avg.*
- *För höga parkeringsavgifter.*
- *På grund av dyra parkeringsavgifter.*
- *Jag handlar dagarna jag jobbar, åker sällan till Kvarnholmen annars.*
- *Försöker handla de dagar jag jobbar och ändå är i stan.*
- *Skrämmande och ogästvänligt mot boende utanför Kalmar med den dyra parkeringen.*
- *Jag handlar betydligt mycket mindre så jag istället väljer ytterområden ex.v. Hansa city, Giraffen eller annan stad!*

Bilaga 4 – Enkätens utformning, handels-undersökning

The screenshot shows a web browser window with the following details:

- Browser Title:** Parkeringsundersökning bland handlare - Microsoft Internet Explorer provided by Ramböll Sverige
- Address Bar:** <http://spreadsheets.google.com/viewform?formkey=dfVfVWE4LV215Vp4MwdeFRKNnJ0cxc6MA>
- Form Title:** Parkeringsundersökning bland handlare
- Form Content:**
 - * Required**
 - 1. Svarar du som ***
 - affärsinnehavare?
 - endast representant för centrum/handelsförening?
 - 2. I vilken stad verkar ni i? ***
 - 3. Har er kommun under de senaste 15 åren infört parkeringsavgift på tidigare avgiftsfri parkering i centrum?**
 - Ja (vid ja, hoppa över fråga 8)
 - Nej (vid nej, fortsätt till fråga 8)
 - 4. Om ja på föregående fråga, hur var er inställning till parkeringsavgift före införandet?**
 - 5. Hur påverkades ni av införandet av parkeringsavgifter?**

The browser's taskbar at the bottom shows the Start button, several open applications including 'T:\Examensarbete Christ...', and the system tray with the time 10:20.

Bilaga 5 – Enkätfrågor, handelsundersökning

1. Svarar du som affärsinnehavare eller som representant för city-/handelsförening?
2. I vilken stad verkar ni i?
3. Har er kommun under de senaste tio åren infört parkeringsavgift på tidigare avgiftsfri parkering i centrum?
4. **Om ja på föregående fråga**, hur var er inställning till parkeringsavgift före införandet av parkeringsavgift?
5. Hur påverkades ni av införandet av parkeringsavgifter?
6. Har ni sett någon skillnad på omsättningen i butikerna? På vilket sätt i så fall?
7. Skulle ni vilja att det införs parkeringsavgifter på fler parkeringar i centrum?
8. **Om nej på fråga 3**, vad anser ni om parkeringsavgifter rent generellt?
9. Vad är er allmänna åsikt om biltrafik i centrum? Om ni fick välja; vill ni ha bra tillgänglighet för bilar eller bra tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafik?
10. Upplever ni gågator som något positivt eller negativt för handeln? Har ni någon erfarenhet av gågator? Berätta gärna i så fall.
11. Om ni vill ha bra tillgänglighet för bilar, hur vill ni då att parkeringsfrågan skall lösas? Vill ni ha gatumarksparkering eller parkeringsanläggningar?
12. Har ni någon uppfattning om vilken kundgrupp som handlar för mest under ett år; bilister, gående, cyklister eller kollektivtrafikresenärer? Vad baserar ni ert antagande på i så fall?
13. Har ni några övriga åsikter om biltrafik och parkering i centrum?

Bilaga 6 – Brev till handels-/centrumföreningar

Hej!

Tack så mycket för att ni vill hjälpa oss med vår parkeringsundersökning bland handlare!

Nedan kommer en beskrivning av vårt examensarbete samt länken till vår enkät. Ni som skall svara för er centrumförening/handelsförening klickar bara på länken och fyller i enkäten. För er som tänkt skicka beskrivningen och länken till alla era medlemmar är det dels viktigt att ni meddelar oss hur många affärsinnehavare ni skickar till och dels viktigt att ni ENBART skickar det till affärsinnehavare. Detta är väldigt viktigt då vi vill veta hur stor svarsfrekvens vi har och att vi dessutom enbart får in svar från affärsinnehavare.

Vi kommer även om det behövs att skicka ut en påminnelse via e-mail en vecka efter utskicket av detta e-mail. Vi hoppas att ni som kommer att skicka vidare enkäten även kommer att skicka vidare denna påminnelse.

Återigen stort tack för att ni vill hjälpa oss och uppstår det några problem är det bara att höra av er till någon av oss.

Med vänliga hälsningar
Christina Fondell och Erik Björke

Våra kontaktuppgifter:

Christina Fondell
E-post: christina.fondell@ramboll.se
Telefon: 040-10 55 76

Erik Björke
E-post: erik.bjorke@ramboll.se
Telefon: 040-10 55 77

Hej!

Vi heter Christina Fondell och Erik Björke och vi är båda studenter vid Väg- och vattenbyggnadsprogrammet på Lunds Tekniska Högskola vid Lunds Universitet. Vi har båda valt att inrikta oss mot trafik- och stadsplanering och arbetar nu med vårt examensarbete, vilket vi gör på Rambölls trafikenhet i Malmö. Den övergripande frågan för vårt examensarbete är om parkeringsavgifter kan användas för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att centrumhandeln drabbas negativt. Detta försöker vi ta reda på genom att göra en litteraturstudie, expertintervjuer samt intervjuer av kunder och handlare.

Vi har påbörjat litteraturstudien, expert- och kundintervjuerna och vill nu ha din hjälp för att få reda på vad ni handlare anser om parkeringsavgifter. Därför vore det för oss väldigt värdefullt om du ville ta dig några minuter att fylla i den enkät du kommer till om du klickar på länken nedan. Förutom att vi vill veta din ort och vad du svarar som är enkäten anonym. Anledningen att vi vill ha reda på vart du är verksam och om du svarar som representant för centrumförening eller affärsman är att vi skall kunna veta hur många svar vi har fått från varje stad och dessutom vilka som har svarat.

Hoppas återigen att du känner att du har tid att svara på vår enkät!

Med vänliga hälsningar
Christina och Erik

Parkeringsreglering och handeln i staden
Erik Björke och Christina Fondell

Länk till enkäten:

<http://spreadsheets.google.com/viewform?formkey=dFVfVVE4LVZ1SVp4MWdieFRKNnJ0cXc6MA>

Våra kontaktuppgifter:

Christina Fondell

E-post: christina.fondell@ramboll.se

Telefon: 040-10 55 76

Erik Björke

E-post: erik.bjorke@ramboll.se

Telefon: 040-10 55 77

Bilaga 7 – Övriga åsikter om biltrafik och parkering i centrum, handelsundersökning

- *"Det finns ganska många parkeringar som inte är så dyra problemet är att få folk att inse detta."*
- *"Borås har en del 15 min-parkeringar som är gratis, önskar att det vore fler för de är riktigt bra."*
- *"Bilarna får inte bli ivägkörda från city, då ger de sig iväg till köpcentra. Bilen skall man kunna ta även till city, och väl där snabbt kunna bli av med den. Att minska ner platser leder bara till att folk kör varv efter varv och letar, vilket inte är miljövänligt."*
- *"Vill man ha butiker i centrum får man acceptera att vissa av kunderna kommer i bil. Alla bor inte på gångavstånd. Kollektivtrafik går inte till varje avkrok utanför stan, hur många vill bära runt på t.ex. golvlampor på bussen. Parkeringsplatser måste få finnas."*
- *"Det måste vara lätt och smidigt för alla att handla i centrum."*
- *"Lättillgänglighet är viktigt oavsett om det är P-hus eller gatuparkering."*
- *"Jag skadade ett knä i våras och gick med kryckor en tid. Jag blev skjutsad till min arbetsplats i centrum. F.ö. kunde jag inte besöka centrum under en och en halv månad pga skadan. Jag handlade på ställen där affärerna låg på "kryckavstånd" från där jag parkerat. Fick mig då en tankeställare betr. andra personer i samma situation som jag då befann mig i: Äldre med höftproblem, knäproblem, med rullator. De flesta av dem har ju inte tillstånd för handikapparkering. Diskriminering tycker jag!"*
- *"Båda måste finnas om vi som driver handel i city skall överleva."*
- *"Att det är viktigt med hur skyltningen och belysningen och utsmyckning form/färg spelar in i ett centrum, enkelheten i parkeringshusen inte för trångt. Tillgängligheten från parkeringshusen och gatuparkeringarna skall vara enkel."*
- *"Att kunder rör sig på stan till fots måste väl ge mer handel än att kunder som kommer förbi i bil måste stanna parkera så snart det finns en plats. Utveckla centrum för handlande gående."*
- *"God skyltning för tillgängliga parkeringar är ett måste! God skyltning av gågator. Väl utvecklade gågator, som ej främjar bilister, lastbilar att kunna köra, däremot framkomlighet före räddningsfordon. Varutransporter till olika affärer med större lastbilsfordon, måste ta hänsyn till tider för leverans"*
- *"Ja, parkering måste finnas nära centrum eller i centrum. Parkeringshus måste vara inbjudande och lättillgängliga med bra skylt om det är ledigt. Just nu föredrar många stora affärscentrum utanför centrum pga fri och lätt parkering. Därför bör P-skivan införas i centrum."*
- *"Nä, bara att det finns bra med parkering och själva huvudgatan är en gågata"*
- *"Eftersom inpendlingen av köpkraft är så betydande för centrum och ett levande centrum är en förutsättning för en attraktiv stad, måste stadsplanerare förstå att man måste planera för bilburna."*
- *"Alla måste få utrymme, samt att allt inte kan ligga utanför stan. Se till USA och London. Där börjar allt fler mindre butiker etablera sig och storköpshandeln minskar. Människor orkar inte att vara bland en massa folksamlingar, hela tiden."*
- *"Det är oerhört viktigt med bra parkering i centrum som ligger nära handeln, är prisvärd, säker och upplyst. Ett parkeringshus ska kännas tryggt. Dåliga parkeringsmöjligheter gör att handeln i centrum tappar mot storhandelsområden där all parkering är gratis."*
- *"Skapa mer gatumarksparkeringar, ta mark från kyrkan i centrum samt grönytan bakom sla huset mot garpa –parken SAMT görs det inget med torget, utan att det får se ut som det gör idag så kan det lika gärna vara parkering! OCH DET SKALL VARA GRATIS, PRECIS SOM PÅ KÖPCENTRUMEN. STÅR*

Parkeringsreglering och handeln i staden
Erik Björke och Christina Fondell

FOLK LÄNGE SÅ GÅR DET INFÖRA P-SKIVA Sedan är det superdåligt av commerce gallerinan att de har höjt parkeringspriset samt ej ser till så att deras digitala skyltar fungera, där man skulle kunna se om det finns plats "

- *"Mera parkerings platser."*
- *"Kan tänka mig mer parkeringar i centrum om det görs på ett snyggt sätt på ställen som är nära centrum men som ändå ligger lite vid sidan om."*
- *"Centrum måste kunna konkurrera på någorlunda lika villkor som köpcentrum som har gratis parkering och gott om platser."*
- *"GRATIS!!!!!!"*
- *"Bra tillgänglighet, nära till utbud - dyrt. Sämre tillgänglighet, avstånd till utbud - billigare eller gratis."*
- *"Gör parkeringarna större och fler i samband med stadskärnan. Framförallt inför p-skiva för parkering under 2 timmar och sänk avgifterna betydligt."*
- *"Bilen finns, vi kan inte vrida tillbaka klockan. Vi får inte försvåra för biltrafikanter ytterligare. Tror att det är ganska bra som det är men informera bättre om alla möjligheter och idéer."*
- *"Ska bra parkeringsplatser o cykelparkeringar. Ska vi bedriva handel i stan måste det vara tillgängligt lätt att hitta. ANNARS DÖR HANDELN UT I STAN"*
- *"Sundsvalls stad dör ut om man inte låter bilarna komma in i centrum! Öppna Ågatan för biltrafik!!! Bussar och bilar kan samsas där!"*
- *"Vi behöver fler parkeringar"*
- *"Nej, men tillgängligheten kunde bli bättre."*
- *"Sänk farten i Centrum och förbättra kollektivtrafiken"*
- *"Om inte centrum skall dö ut måste det vara tillgängligt för bilburna."*
- *"Gratis parkeringar"*
- *"Se tidigare svar dvs gör parkering längs hela Storgatan som är "huvudgatan" i centrum. Så länge det finns bra trottoarer och övergångsställen så störs ej gående av biltrafik är min uppfattning."*
- *"Förändra parkeringarna nära butikerna, billigt första timmen o dyrt sen typ 1 kr första timmen o 10 kr andra timmen då slipper man långtidsparkeringarna"*
- *"Folk är av naturen lata. Dom vill parkera nära sitt besöksmål. Staden ska upplevas som tillgänglig och ha gått om parkering. Skyltar är också oerhört viktiga. I sundsvall anser jag att vi saknar tillräklig med skyltning och information kring parkeringsområden."*
- *"Livsnödvändig för en varaktig handel."*
- *"Det måste skapas en balans mellan de olika grupperna och en dialog för att komma fram till lösningar. Pågatåg, en utbyggd kollektivtrafik måste ske för att nå fram till denna balans. Men då bilen fortfarande är den viktigaste biten för handel i centrum ser vi den som viktigaste för en fortsatt god utveckling av centrumhandeln."*
- *"För att cityhandeln ska bli större så måste det till bättre parkeringar. Som sagt tidigare är folk i allmänhet lata och därför måste lättillgängliga parkeringsmöjligheter finnas."*

Parkeringsreglering och handeln i staden
Erik Björke och Christina Fondell

- *"Mycket parkering ger mycket folk."*
- *"Centrum borde införa gratis parkering under helger så att kundernas val inte blir köpcenter!"*
- *"Har aldrig haft några problem med biltrafiken i city förut. Det har inte varit för mycket bilar, det har varit en jämn ström av kunder. Med alla nybyggen och ockerpriser på parkeringarna så tar det sakt men säkert död på city handeln. Helt sjukt att göra på detta sättet! Sänk priserna ordentligt på parkeringarna och det kommer bli fler kunder som parkerar/handlar och inte åker runt i onödan för att hitta p-plats."*
- *"Sänk avgiften! Shuttelbussar! Bygg inte över alla parkeringar"*
- *"Örebro har en sådan väldigt litet kärna så att göra den mysig med serveringar, konst/kultur och grönt på gågator är fullt genomförbart."*
- *"Parkeringsavgift är ok om det inte vore så dyrt och att alla parkeringsplatser tog all typ av betalning så man inte undviker staden för att det som nu blir ett besvär men kostnad och betalning."*
- *"Bilarna ska synas så lite som möjligt"*
- *"Tror jag redan har gett min syn på detta. Vill ha kvar parkering för bilister och bra tillgänglighet för mina kunder."*
- *"Öppna upp igen för fria parkeringar efter 18 i city. Bor själv i city och ser att det är många tomma parkeringsfickor efter 18. Argumentet att införa p-avgifter påstods behövas för att tillresta skulle få lättare att parkera vid teaterbesök."*
- *"Möjligheten att parkera utan att "leta plats" minskar trafikbelastningen kraftigt i citylägen. Den värsta trafiken är den som kör runt, runt, runt och letar efter parkeringsplats. Parkeringsgarage är en viktig faktor för att lösa grundproblematiken."*
- *"Nödvändigt att man kan ta sig till centrum med alla trafikslag. Bra om man enkelt kan hitta en P-plats och sedan gå vidare. Det är ofta överdrivet att tro på nödvändigheten av att nästan kunna köra in i butiken. För en stadskärna som inte bara har handel som dragningskraft kan det vara positivt att besökarna också flanerar lite vid besöken. Att överdrivet hindra bilburna besökare kan bli förödande."*