

# Planera för parkering – Ett användbart verktyg för kommuner

En bil står i genomsnitt parkerad 95 % av sin tid och parkeringsbehoven kommer att öka i Sverige i takt med att bilnehavet ökar. I små svenska kommuner skapar parkeringar sällan några stora problem, i de större är parkeringsfrågan dock en viktig del för att trafiken i tätorten ska fungera. Två studenter från Lunds Tekniska Högskola, Olle Evenäs och Emily Petersson, bestämde sig därför för att göra en undersökning för att ta reda på hur de svenska kommunerna arbetar parkering idag och hur arbetet kan förbättras.

## Hur man reglerar parkering

Parkeringsavgifter är en av de vanligaste och viktigaste sätten att reglera parkeringsplatser med. Många människor och även handlare vill att parkering i de centrala delarna av en stad ska vara gratis. Att införa gratis parkering har i studier visat sig resultera i att stora delar av platserna upptas av långtidsparkerare, vilket innebär att det blir svårt för kunder eller besökare att finna en ledig plats.

På många parkeringsplatser finns det också en maximal parkeringstid. Tidsrestriktioner medför precis som avgifter att omsättningen på parkeringsplatser ökar. Denna åtgärd hindrar därmed långtidsparkerare att uppta parkeringsplatserna och ökar möjligheterna för andra att finna en plats.

Parkeringsnormer är ett visst antal parkeringsplatser som fastighetsägare minst måste anlägga vid en nybyggnation. De anges ofta per 1000 m<sup>2</sup> och varierar ofta beroende på vad och var man bygger. Normer behövs för att tillgodose parkering i anslutning till byggnader. Tack vare normer, med ett minimumvärde, för bostäder tillgodoser man parkeringsbehovet på privat mark så att gator inte helt tas upp av de boendes bilar. Genom att istället använda sig av normer med ett maximumvärde för arbetsplatser kan man minska andelen som kör bil. Normer kan också varieras beroende på hur goda kollektivtrafikförbindelserna är.

Studier visar att gatumarksparkering genererar mer sökande trafik än större parkeringsanläggningar. Parkering på gata kan i vissa fall också medföra försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet, framför allt för fotgängare och cyklister. För att få fler att parkera i parkeringsanläggningar krävs det att parkeringsavgiften är lägre där än vad den är för en plats på gata.

Studier visar att en arbetsplatsparkering bara nyttjas en tredjedel så många timmar som en välbesökt parkering på en gata i centrum. Genom att bilister delar en och samma parkering kan man minska behovet av parkeringsplatser, detta kallas för samnyttjande. I Västerås har man tack vare samnyttjande lyckats halvera parkeringsplatsbehovet vid nybyggnation. För att kunna använda sig av samnyttjande krävs det att olika grupper har olika parkeringsbehov under dygnet.

I vissa kommuner i Sverige kan fastighetsägaren välja att betala ett fast summa till kommunen och på så sätt själv slippa att uppfylla parkeringsnormen. Detta kallas för parkeringsköp och innebär att det istället blir kommunernas ansvar att bygga parkeringsplatser enligt parkeringsnormen. Genom att använda sig av parkeringsköp kan man i kommunen bestämma var och hur många parkeringsplatser som byggs. Följden kan i vissa fall bli långa gångavstånd för användarna. Detta kan påverka om de väljer att köra bil eller använda sig av ett annat färdmedel, eftersom det blir tidsödande att nå bilen.

Boendeparkering är ett system som ger de boende möjlighet att parkera vid bostaden till ett reducerat pris. Man kan i många kommuner ansöka och köpa ett speciellt tillstånd för detta. De boendes parkeringsplatser kan också regleras med avgifter och maximal parkeringstid för andra bilister. Genom att tillåta parkering för fler än de boende kan man mer effektivt utnyttja platserna.

När företagare erbjuder sina anställda fri parkering väljer många att ta bilen till arbetet. Detta är en bidragande orsak till trängsel vilket försämrar framkomligheten och ökar olycksriskerna. Har man tillgång till en gratis parkering vid sin arbetsplats är man i Sverige skyldig att skatta för denna förmån. Det finns exempel från USA där företagare erbjudit sina anställda en ekonomisk ersättning istället för fri parkering, så kallat Cash Out. I Nottingham i England måste alla företagare betala 6 200 kronor per parkeringsplats och år till kommunen. Intäkterna går till att stärka regionens kollektivtrafik. Målet med denna modell är att minska andelen bilresor till arbetsplatserna.

Två norska studier visar att var en arbetsplats är lokaliserad påverkar parkeringsutbudet. Antalet platser påverkar i sin tur hur många som väljer att ta bilen, ett läge utanför staden medför ofta flera parkeringsplatser och då också fler som kör bil. Vice versa gäller för ett centralt läge.

### **Hur arbetar kommunerna?**

En enkät skickades ut till tolv svenska kommuner med syftet att kartlägga hur de arbetar med parkering. Resultaten visar att parkering är en fråga som diskuteras mycket. Flertalet av de tjänstemän som besvarat enkäten anser att parkeringssituationen och trängsel i kommunens centralort är stora eller ganska stora problem. Av de totalt tolv tillfrågade svarar tre att deras kommun inte har ett nedskrivet arbetssätt för att uppnå en bra parkeringssituation. Av de nio som har en antagen strategi anser majoriteten att man inte arbetar med denna fullt så målmedvetet som man borde. Merparten anser ändå att arbeta med parkeringsfrågor är ett användbart verktyg i kommunens planering.

Efter enkäterna gjordes djupare intervjuer med representanter från Göteborg, Helsingborg, Linköping, Malmö, Umeå och Uppsala.

Målsättningarna med kommunernas parkeringsarbete varierar kommunerna

emellan i både innehåll och antal. Den vanligaste målsättningen är att de ska bli lättare att finna en parkering, och att det uppnås bäst med avgifter. I sju av de tolv kommunerna kostar det att parkera på samtliga centrala parkeringsplatser. Två av kommunerna har endast avgifter på 60 % av platserna, detta trots att de är stora städer. Den stora majoriteten av kommunerna använder sig av en maxtid som man får stå parkerad på en viss parkeringsplats.

Hur utförligt kommunerna redovisar sina parkeringsnormer och hur precisa de är varierar. Normerna är tämligen jämna kommunerna emellan. Samtliga kommuner använder sig av minimivärden, inga använder sig av maximivärden – dock överväger man i ett par att införa det i framtiden. Endast i en av kommunerna tar man hänsyn till kollektivtrafikutbudet när man bestämmer parkeringsnormen.

Samtliga kommuner vill att man ska kunna parkera i gata för kortare ärenden men i de flesta planerar man så att fler ska parkera i parkeringshus. Detta dels för att öka trafiksäkerheten, dels för att man ska få mer plats i gatan för gående och cyklister. I flera kommuner vill man att upplevelsen och trivseln i en stad ska bli bättre, något man tror blir bättre om färre parkerar i gatan.

Göteborg är den enda kommun där man inte använder sig av parkeringsköp, detta för att man har haft problem att tillgodose rimliga gångavstånd. I övriga kommuner tycker man att systemet med parkeringsköp fungerar väldigt bra. Parkeringsköp kan underlätta samnyttjande av parkeringsplatser. Linköping och Malmö är de enda kommuner där man idag använder sig av samnyttjande.

Boendeparkering används i samtliga kommuner undantaget Umeå. I Göteborg har man problem med att kunna erbjuda alla boende en det har tillkommit mycket nya bilar i centrum. I Helsingborg anser man boendeparkering tar upp för stora resurser, därför kommer att använda sig av de mer än vad de gör i dagsläget.

Man arbetar inte i någon av kommunerna med att försöka påverka företag att se över parkeringssituationen och på så sätt få folka att bil mindre till sin arbetsplats. I Malmö säger man sig dock arbeta med lokalisering av företag för att minska behovet av parkeringsplatser.

Av de tjänstemän som intervjuats anser ingen att arbetet de idag gör med parkering är tillräckliga för att uppnå de mål man har.

### **Mot ett bättre parkeringsarbete**

Vi har genom enkäterna och intervjuerna insett att det finns möjligheter att förbättra kommunernas parkeringsarbete. Vi anser det nödvändigt att:

- Kontroller hur många parkeringsplatser som är lediga av det totala antalet. Lagom många parkeringsplatser ska stå tomma.
- Förändra avgifterna för parkering så att man alltid kan finna en plats.
- Alla ska ha möjlighet att parkera vid sitt boende.
- Bättre anpassa parkeringsnormerna i bostadsområden
- Införa maximinormer för parkeringsplatser vid arbetsplatser. Färre parkeringsplatser innebär i sin tur att färre tar bilen till arbetet.
- Arbeta för att fler människor ska dela en och samma parkeringsplats.
- Ersätta delar av parkering på gata med fler parkeringshus.
- Göra parkeringsundersökningar bland allmänheten.
- Erbjuder företag konsultation hos kommunen. Påverka företagen så att de ser över sin parkering och kanske på så sätt påverka sina anställda att inte ta bilen till arbetet.
- Förändra lagstiftningen så att parkering styrks som styrmedel.

Av: Olle Evenäs och Emily Petersson