

Parkering i täta attraktiva städer

Dags att förändra synsätt



Medverkande

Trafikverket

Elin Sandberg

Projektledare

Utförare

Pelle Envall

Uppdragsansvarig

Foton i rapporten är tagna av Pelle Envall om inget annat anges.

Titel: Parkering i täta attraktiva städer: Dags att förändra synsätt

Beställningsnummer: 100599

Utgivningsdatum: Maj 2013

Utgivare: Trafikverket, 781 89 Borlänge

Kontaktperson: Elin Sandberg

Layout: WSP Sverige AB

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge

Telefon 0771-921 921, www.trafikverket.se

Innehåll

1 INLEDNING	4
2 HISTORIK OCH LAG	4
2.1 Parkering blir en stadsbyggnadsfråga	4
2.2 Nuvarande lagstiftning vid ny bebyggelse	4
3 RESULTAT AV TRE ÅRS ARBETE	5
3.1 Byt förhållningssätt och planeringsrutiner för bilparkering	5
3.2 Varför behöver planeringsrutinerna förändras?	5
3.3 Välj och välj bort bland nya åtgärder	10
3.4 Vilka bevis finns för att de nya åtgärderna fungerar bättre?	11
3.5 Vad är viktigt beslutsstöd för flexibla parkeringstal?	12
4 HUR KAN NYA ARBETSSÄTT SYSTEMATISERAS?	13
4.1 Förbättra fyra rutiner för myndigheters arbete inom parkeringsområdet	13
5 AVSLUTANDE REKOMMENDATION	14
6 REFERENSER	15



Bild 1. Vasagatan i Stockholm år 1962. Bildkälla: Stockholms Spårvägmuseum

Parkeringsnormen innebär att en byggherre måste bygga ett visst antal p-platser per lägenhet eller m² kontor för att få bygglov för ett nytt hus. Respektive kommun avgör parkeringsnormens nivå.

”Parkeringen är ett kraftfullt styrmedel men också det svåraste då det är så känsligt med bilen i staden.”

Intervjuad i projektet Parkering i storstad

1 INLEDNING

Denna rapport av resultatet från forskningsprojektet Parkering i storstad. Projektet har pågått 2010–2013 och finansierats av Trafikverket. Utförare är WSP Sverige AB och KTH. Huvudförfattare till rapporten är Pelle Envall, doktor i trafikplanering. Författaren svarar för innehållet i rapporten. Trafikverket och SKL har inte tagit ställning till slutsatserna.

2 HISTORIK OCH LAG

2.1 Parkering blir en stadsbyggnadsfråga

Bilparkering blev en angelägenhet för svenska stadsplanerare och myndigheter under 1950-talet, när bilarna blev allt fler och krävde allt större yta. För att tackla problemet hämtade svenska städer och inte minst Stockholm inspiration från billandet USA. I en stor svensk studie samlades data in om 311 amerikanska städers mininivåer för parkeringsnormer vid nybyggnad av hus (se Lundin 2008, sid. 84-85). Svenska myndigheter började på samma sätt som de amerikanska ställa krav på byggherrar att de skulle anlägga parkeringsgarage och ytor som skulle rymma de boendes och anställdas bilar. Även i Sverige började parkeringen vid nya hus regleras genom parkeringsnormer med miniminivå. Men det finns problem med detta sätt att hantera parkering i städer. Vi återkommer till det längre fram i rapporten.

2.2 Nuvarande lagstiftning vid ny bebyggelse

Parkering vid nybyggnad av hus och p-anläggningar regleras i plan- och bygglagen (2010:900) (PBL). I PBL kap. 8, 9 § anges att ”en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen” samt att det... ”på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”. Det är kommunen som i detaljplan kan bestämma vad som är parkering i skälig utsträckning och vad som är i närheten av tomten (kap. 8, 13 §). I PBL anges dock vissa prioriteringar mellan olika yt-anspråk. Om tomten ska bebyggas med bostäder eller med lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i

närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Det är friyta som ska ordnas i första hand, om det inte fanns tillräckliga utrymmen för både friyta och parkering.

Det är bilägarens ansvar att hitta en parkeringsplats (och att inte felparkera). I praktiken blev det emellertid i Sverige, precis som i USA, byggherren som fick på sin lott att erbjuda parkering för sina hyresgäster. Detta skedde genom statliga och numera kommunala krav på byggherren att bygga parkeringsplatser, så kallade miniminivåer på parkeringsnormer. Det är dock viktigt att poängtera att det i PBL inte står att en kommun måste ha miniminivåer för parkering. Lagen anger att det är kommunen som genom planmonopolet har möjlighet att styra bilparkeringens omfattning, uppåt eller nedåt för en viss nybyggnad av hus. Det är också viktigt att säga att kommuner och andra väghållare inte är ansvariga att ordna parkering på gatumark när det till exempel finns en parkeringsefterfrågan som överstiger utbudet på tomtmark i ett område, lika lite som kommunen är ansvarig för att bygga fler byggnader när efterfrågan på kontorslokaler ökar.

3 RESULTAT AV TRE ÅRS ARBETE

3.1 Byt förhållningssätt och planeringsrutiner för bilparkering

En viktig slutsats av projektet är att större städer behöver nya förhållningssätt och planeringsrutiner för bilparkering. En bakgrund till detta är att parkeringsnormer saknar stöd i forskning (se till exempel Shoup 1997 och Rekdal 1999). Den maximala efterfrågan på parkering varierar mycket även för samma typ av verksamhet beroende på till exempel kollektivtrafikutbud och parkeringsavgifter. Det gäller framför allt parkering vid arbetsplatser. Bevis för att det är så visas längre fram i rapporten.

3.2 Varför behöver planeringsrutinerna förändras?

I dag växer Sveriges storstäder, Stockholm, Göteborg och Malmö, liksom städer som Lund, Helsingborg, Uppsala och Linköping. Konkurrensen om ytan blir hårdare när många bor och reser till arbetet samtidigt. Många städer står därför inför utmaningar och behov av prioriteringar av hur resurser och mark kan användas optimalt.

"Vi har gjort på samma sätt i 40 år. Många inser att vi måste tänka mer innovativt."

Intervjuad i projektet Parkering i storstad



Bild 2. Två små bilar på samma yta som en stor.

"Att ta bort miniminivåer för parkeringstal skulle minska kostnaderna för stadsutveckling, förbättra stadsmiljön, minska bilberoende och verka återhållande på stadsutglesning."

Donald Shoup, professor i stadsplanering vid UCLA

Hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer, i tätort ofta under 3–4 kilometer (Regeringen 2008, sid. 150, Trafikverket 2012). Med andra ord har i snitt hälften av alla bilar du ser på en viss parkering färdats kortare sträcka än en halvtimmes promenad eller en 10–15 minuters cykelresa. Förändringar av tillgång och pris på parkering har stor potential att påverka olika färdmedels andel av stadstrafiken och mängden trafik i städerna.



Bild 3. Bilar på attraktiv kajkant

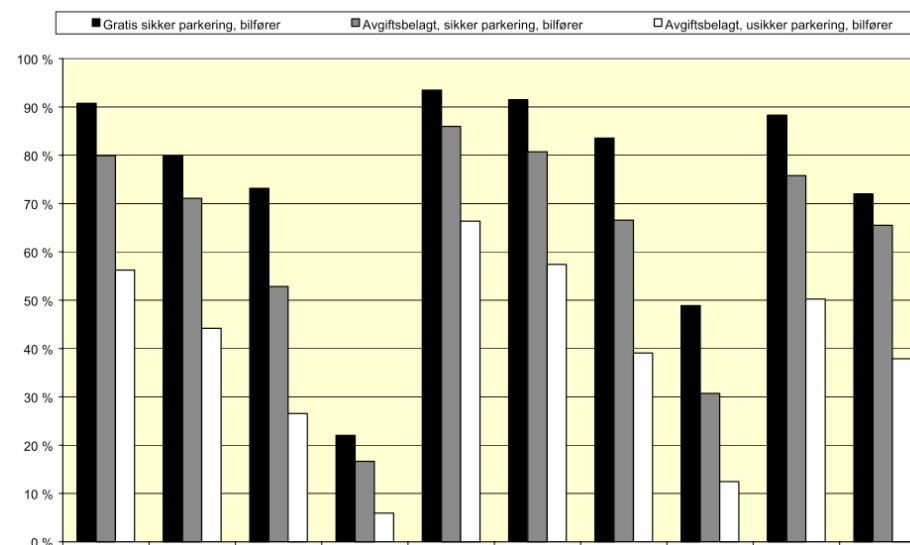
Vancouver, Berlin, Portland och Washington är exempel på världsstäder som har eller planerar att överge minnivåer för parkeringsnormer (se bl. a. Gifford & Ball 2012)

Efterfrågan varierar med utbud

Användningen av parkering på en viss plats styrs av utbud och efterfrågan. Det framgår av flera utländska och svenska studier (se till exempel ITE 1987, SATSA 2011, Wardman et al. 2007 och Hougie 2003). Några viktiga faktorer som påverkar är:

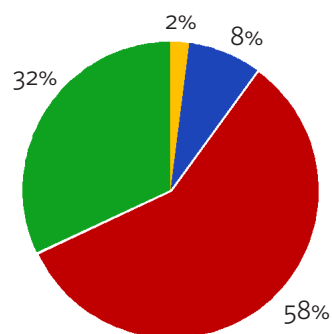
- pris och tillgång på bilparkering i området
- möjligheten att enkelt hitta p-plats (utan att leta)
- kollektivtrafikutbud
- tillgänglighet med cykel och kvalitet på cykelparkering
- antal boende inom gångavstånd
- typ av verksamhet och lägenhetsstorlek.

Rekdal (se Hanssen & Lerstang 2002) visar i en studie i Oslo att efterfrågan på parkering vid arbetsplatser varierar mellan 45–80 procent för lärare. Parkerings-efterfrågan per anställd är alltså nästan dubbelt så stort på vissa skolor som på andra med samma verksamhet. Detsamma gäller för många andra typer av verksamheter, se figur 1.

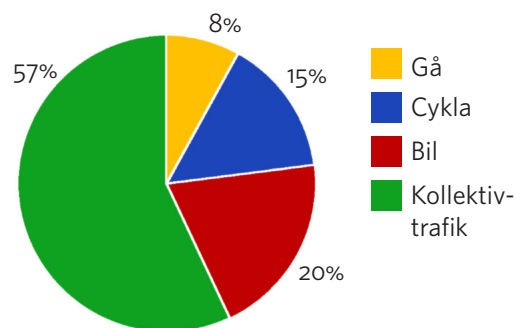


Figur 1. Andel som kör egen bil till arbetet i Oslo og beroende på om parkering vid arbeidsplass er gratis og enkel att hitta eller inte. Källa: Rekdal (1999).

För användaren fri parkering



Användaren får leta och betala för parkeringen



Figur 2. Sex av tio personer med fri parkering (58 procent) åker regelbundet bil till arbetet. För de som betalar för sin parkering är motsvarande andel två av tio (20 procent). Källa: Skillnad i resmönster vid arbetsplatser, undersökning med 1600 personer i Kista, Stockholm (SATSA 2011).

En viktig faktor som enligt Rekdals studie har samband med hög efterfrågan på är om parkering är gratis för användaren. Efterfrågan på parkering och därmed användningen av bil för resor till arbetet påverkas också av utbudet på parkeringsmöjligheter (om man riskerar att behöva leta efter en plats eller inte). Även kollektivtrafikutbudet och tillgängligheten med cykel är naturligtvis viktigt. Man måste ju ta sig till jobbet på något sätt.

Studien visar tydligt att när man själv måste betala för parkeringsplatsen vid arbetet så väljer många andra färdssätt än att köra ensam i bil (se även figur 2 med data från Kista). Många medborgare har på mer än ett trafikslag att välja mellan vid resor i städer. Därför är det inte möjligt att räkna fram ett generellt och fast behovstal, en norm, för antalet bilparkeringar.

Efterfrågan påverkas inte minst av hur mycket väghållare, byggherrar och hyresgäster tar betalt för att använda parkering. Den påverkas också av om hyresgästen i en kontorsfastighet vill ha kontorsrum eller mer ytsnåla kontorslandskap som rymmer fler personer på samma yta. Paradoxalt nog så minskar parkeringsefterfrågan för ett nytt kontor om det är ont om parkeringsplatser i närområdet (se till exempel Rekdal 1999). Behovet ökar om det är gott om lediga p-platser. Möjligheten för en byggherre att ta betalt för kostnaderna för parkeringsgaraget minskar däremot oftast om det är gott om parkeringsplatser.

Det är **inte** möjligt att fastställa generellt hur många parkeringsplatser det behövs baserat på ytan i till exempel ett nytt kontor, till exempel 30 p-platser per 1 000 kvadratmeter kontor.



Bild 4. Den täta staden

”Jag skulle vilja att man synliggör vad parkeringar kostar när man köper bostäder.”

Intervjuad i projektet Parkering i storstad

En kort bilresa kräver alltid minst två p-platser – lika många som en lång resa. Men olika typer av parkering påverkas olika av olika typer av åtgärder:

- Lastning- och lossning (angöring)
- Ärende- och besöksparkering
- Parkering vid bostaden
- Parkering vid arbetsplatsen



Figur 3. De p-platser i garage som omvandlats till lokaler för andra verksamheter på Södermalm i Stockholm motsvarar all gatumarksparkering på de sex rödmarkerade huvudgatorna. Totalt cirka 1300 platser.



Bild 5. Dukat bord

Genom att öka utbudet av transport- och mobilitetstjänster riktade mot de som avstår från eget bilägande minskar trafikbelastningen på vägnätet och en tät attraktiv stadsmiljö kan skapas på fler platser..

Miniminivåer måste ta hänsyn till pris

Parkeringsnormer baseras ofta på uppgifter om genomsnittliga mininivåer för parkering i några andra städer. Man tror att andra vet vad de gör. Men risken är uppenbar att man i stället upprepar andras misstag (Planning Advisory Service 1971). Det vanligaste misstaget är att man räknar behovet av parkeringsplatser utan att ta hänsyn till priset för att parkera (se Shoup 1997). Studier visar nämligen att det inte fungerar på längre sikt att använda parkeringsnormer för att reglera fram subventionerade bilparkeringar. Detta eftersom lokaler för parkering som inte följer marknadspriset på lokaler förr eller senare riskerar att omvandlas. Garaget kan bli en butik, lagerlokal, gym eller restaurang, se bild 6. I en svensk stadsdel har det dokumenterats att 37 garage med cirka 1300 p-platser har byggts om från bilgarage till annan användning (WSP 2012). Antalet omvandlade p-platser motsvarar en stor del av de parkeringar som finns på huvudgatorna i stadsdelen, se figur 3. I ett 20-årigt tidsperspektiv tycks det alltså inte fungera att reglera fram byggandet av p-platser i ny bostadsbebyggelse om följderna av regleringen blir p-platser som endast kan hyras ut till ett väsentligt lägre kvadratmeterpris än lokaler för lager, kontor eller butiker i närområdet som har liknande standard.

Miniminivåer kan ha negativa fördelningseffekter

Ytterligare ett skäl till att överge dagens fasta parkeringsnormer är att sådana normer i praktiken ofta har negativa fördelningseffekter. Det vill säga att p-nor-

Tabell 1. Anläggningskostnader per p-plats för bil (tusen kronor)

	<i>P-hus ovan jord</i>	<i>Garage under jord</i>	<i>Kommentar</i>
Stockholm	-	250 tkr	Generell kalkylkostnad i förstudieskede
Malmö	120 tkr	250-450 tkr	Inkl. markkostnader (lägre siffra finns också 150-300 tkr)
Göteborg	-	500 tkr	Göteborg har besvärliga grundförhållanden, kalkylkostnad

Kostnader för en nybyggd garageplats i Stockholm, Göteborg och Malmö. En billig p-plats kostar som en familjebil, en dyr p-plats betydligt mer. Källa: Envall (2010) och Nilsson (2013)

mer som kräver fler p-platser än en byggherre ser som ekonomiskt försvarbart ger upphov till subventioner.

Subventionen uppstår då månadsavgiften för en p-plats i ett nybyggt underjordiskt garage inte täcker anläggnings- och driftskostnaderna för garaget. Parkeringsplatser korssubventioneras för att inte stå tomma. Delar av kostnade läggs då gemensamt på en bostadsrättsförenings lån och tas ut via bostads- eller lokalhyra. Detta eftersom ett nära fullt garage med låga avgifter är bättre ekonomiskt än ett nästan tomt garage med högre priser. Hur parkeringskostnader hanteras i detaljplanering och byggande kan alltså även påverka den sociala sammanhållningen. Parkeringskostnader som läggs på till exempel en bostadsrättsförening och inte betalas av användaren riskerar att leda till priser som utestänger kapitalsvaga och "lånesvaga" grupper från nybyggda bostäder. Det saknas djupa studier av sådana kostnader i Sverige. Men det finns beräkningar som visar att korssubventioner av nybyggda garage kan röra sig om 500 kr i månaden som alla hushåll måste betala. De som inte äger bil eller är medlemmar i en bilpool betalar alltså för ett garage de inte använder (se till exempel Envall 2010).

Intervjuer med byggherrar i Stockholms län indikerar att korssubventioner för parkering är ett betydande problem för byggande. Problemet är större i städers yttre delar än i centrala delar (Bernhardsson & Envall 2011). Det beror på att boende i mindre täta stadsdelar lättare kan välja bort p-plats i garage och finna gratis parkering på gatan i närheten. I innerstäder är konkurrensen om

Cash out, flexibla parkeringstal, 'bilfritt' byggande och parkeringsreservat har dokumenterade och lovande effekter när de genomförs på rätt sätt på rätt plats.



Bild 6. Ett garage omvandlat till butik. Är det positivt eller negativt för tillväxt och stadens attraktivitet?

Byggherrar har en positiv syn på att utveckla det traditionella förfarandet med en norm beslutad av kommunen för antalet boendeparkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnad.

Bernhardsson & Envall (2011)



Bild 7. På senare år har behovet av cykelparkering uppmärksammats.



Bild 8. Istedgade i Köpenhamn med gatuparkering
Bildkälla: La Citta Vita @ Flickr CC-BY-SA 2.0

p-platserna på gatan större. Platserna har p-avgifter och många besökande konkurrerar om dem. Det ger bilägare som bor i innerstaden incitament att betala för en garageplats.

3.3 Välj och välj bort bland nya åtgärder

Vad är nästa steg? Varje stad behöver nu välja en ny policy och ett antal nya och kompletterande åtgärder inom parkeringsområdet. Den goda nyheten är att det finns ett antal nya åtgärder att välja bland, förutom traditionell parkeringsövervakning, samutnyttjande, faktiska parkeringsköp och p-avgifter. Exempel på nya typer av åtgärder:

- Cash out innebär att anställda ges möjlighet att välja mellan att ta bil till arbetet eller att få en daglig kontant ersättning om de cyklar eller åker kollektivt till jobbet. Ersättningen motsvarar hela eller delar av vad en bilplats kostar arbetsgivaren i kapital och drift per år.
- Flexibla parkeringstal som innebär sänkta p-normer där byggherren väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster, till exempel bilpool vid nybyggnad av bostäder. De ekonomiska resurser som frigörs kan man satsa på att öka mobiliteten utan att man behöver äga egen bil.
- Bilfritt byggande innebär att man bygger lägenheter utan parkeringsplatser och utan att boende har rätt till gatumarksparkering eller subventionerad boendeparkering. Vill man äga bil får man köpa eller hyra en p-plats på öppna marknaden.
- Parkeringsreservat innebär att man i en ny stadsdel bygger lite parkering i taget så att marknaden inte översvämmas av parkering som därmed subventioneras ekonomiskt.
- Koldioxiddifferentierade avgifter för boendeparkering syftar till att snabbare införa ny fordonsteknologi och att minska bilparkens klimatutsläpp per körd kilometer.
- Regionalt lagkrav innebär krav på att bilägare visar certifikat på att de hyr en parkeringsplats vid bostaden innan de köper bil (tillämpas i bland annat Japan).
- Fiktiva parkeringstal innebär att byggherren i detaljplan eller bygglov kan välja att bygga färre p-platser genom att betala in en fastställd summa pengar till en fond, ett fiktivt parkeringsköp. Fonden används sedan för att sörja för att det i skälig utsträckning erbjuds transportmöjligheter till och från den nya byggnaden, till exempel genom tillgång till bilpool eller kollektivtrafik.

Detta liknar flexibla parkeringstal men har en lösare koppling till åtgärder genomförda vid en viss byggnad.

Slutsatsen i projektet är att flexibla parkeringstal är huvudspåret för att förändra antalet parkeringsplatser vid nybyggnad bort från parkeringsnormernas mininivåer. Flexibla parkeringstal innebär åtgärder som gör att fler boende kan lösa sitt behov av rörlighet utan egen ägd bil. Flexibla parkeringstal kan införas stegvis. Det utesluter inte heller åtgärder som cash out, parkeringsreservat, "bilfritt" byggande eller fiktiva parkeringstal.

3.4 Vilka bevis finns för att de nya åtgärderna fungerar bättre?

Det finns goda utländska exempel och studier med bevis för att cash out, flexibla parkeringstal, "bilfritt" byggande och parkeringsreservat kan fungera bra. Enligt en studie som omfattande sex europeiska och tre amerikanska städer ersätter till exempel en bilpoolsbil cirka 7 bilar (se IEA 2009). Erfarenheter från Europa visar att upp mot 50 procent av de boende har anslutit sig till bilpooler i nya stadsdelar som har planerats för att göra bilpooler attraktiva (Berg 2011). "Bilfritt" byggande kan framstå som radikalt. Men observera att denna åtgärd med separata marknader för boende och bilparkering är en fungerande praxis i flera länder, om än i begränsad skala (se till exempel Ridge 2010). "Bilfritt" byggande innebär alltså att man får äga egen bil även när man bor i det bilfria huset. I anpassad form skulle det även fungera i Sverige, men det gäller att reglera gatumarksparkeringen på rätt sätt.

Även cash out bör fungera väl i Sverige (observera dock att fri parkering vid arbetsplatsen liksom fria kollektivtrafikresor är en förmån som förmånsbeskattas till marknadspris). Regionala lagkrav på p-certifikat för bilköp som i Japan framstår kanske som främmande för svensk bilkultur. Det finns oss veterligen inte heller några svenska utvärderingar av vad införande av ett sådant lagkrav skulle innebära. En utländsk studie indikerar att koldioxiddifferentierade avgifter för boendeparkering påverkar bilparkens miljöprestanda i positiv riktning. Införande av koldioxiddifferentierade avgifter för boendeparkering i Sverige skulle dock sannolikt kräva en lagändring (se SKL 2010, sid. 11).

Frågor att diskutera för varje byggobjekt:

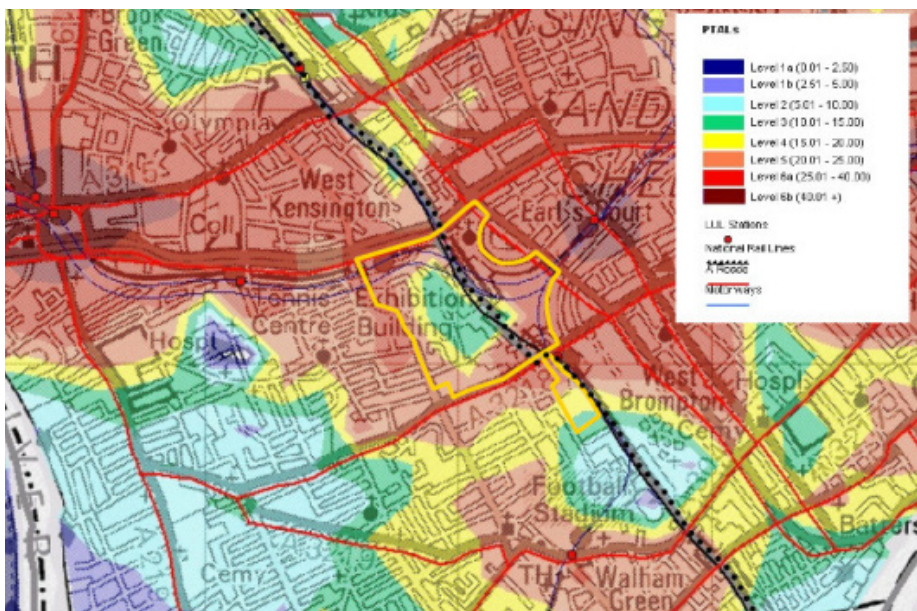
- Vad händer om antal p-platser i nybyggnad är för lågt?
- Vad händer om antal p-platser i nybyggnad är högre än efterfrågan?
- Vad blir konsekvenserna om byggherren inte klarar kostnaden för parkering

"Den springande punkten" när det gäller parkering på tomtmark har alltid varit frågan om finansiering, och bilisterna har varit obenägna att betala för parkering. Det har sagts att "en bilägare aldrig är så rik som när en bil för 10 000 kr inköps och aldrig så fattig som då 25 öre ska betalas för en parkeringsplats".

Ur Bilparkering i Stockholm – ett socialt dilemma.



Bild 9. Parkeringar vid arbetsplatser och i städer konsumerar stora ytor.



Figur 4. Kollektivtrafikutbud på olika platser i West Kensington, London. Mörkröd färg visar område där tillgängligheten med kollektivtrafik är hög. Bildkälla: WSP/ RBKC

Beräkningar av kollektivtrafikutbud med Public Transport Accessibility Level (PTAL) är ett viktigt underlag för bedömningar av lämpliga parkeringslösningar vid ny bebyggelse. Ett viktigt kompletterande nyckeltal är andelen bilresor i regionen där parkering är gratis för användaren.

eller vill ta ut hela kostnaden för parkeringen av användaren?

- Vad kan vi förutsäga om framtidens bilinnehav i förhållande till lägenhetsyta per person?
- Hindrar eller försvårar våra parkeringsnormer bostadsbyggande?
- Kan marknadspriser på parkering ge attraktivare boende- och stadsmiljöer och mobilitetslösningar?

Du kan läsa mer om utländska erfarenheter av cash out, bilfritt byggande och koldioxidifferentierad boendeparkering i rapporten Innovative parking policies: three examples from the United Kingdom (Ridge 2010).

3.5 Vad är viktigt beslutsstöd för flexibla parkeringstal?

Att analysera kollektivtrafikutbudet på en viss plats är sannolikt det enklaste sättet att ta reda på vad som är en lämplig parkeringslösning. God kollektivtrafikförsörjning är också ofta en förutsättning för att kunna sänka parkeringstal utan mobilitetsförluster och sänkt marknadsvärde på lokaler. Men hur ska kollektivtrafikutbudet beräknas? Vad är t.ex. ett tillräckligt bra kollektivtrafikutbud för ett bilfritt hus?

I fou-projektet har vi använt ett brittiskt mått på kollektivtrafikutbud kallat PTAL (Public Transport Accessibility Level). Det är ett relativt enkelt och praktiskt mått för att beskriva kollektivtrafikens kvalitet för resor till och från en viss plats. Måttet har också under lång tid använts i London för att ge underlag för lämpliga parkeringslösningar. Fördelen med måttet är att det fångar både turtäthet och avstånd till hållplats, till skillnad från äldre mått som "inom 400 m till närmsta hållplats". Skillnaden är naturligtvis stor mellan en buss per timme och femton bussar på samma tid på tre linjer. Att bara mäta att det finns en hållplats inom 400 m är inte tillräckligt bra. Figur 4 visar ett exempel på en PTAL-karta där både turtäthet och närhet till hållplatser har vägts in. Det går även bra att räkna ut PTAL för en plats i taget.

Utöver PTAL behövs minst ett andra kompletterande nyckeltal för arbetet med optimala parkeringslösningar vid ny bebyggelse. Det är uppgifter om andelen bilresor där parkering är gratis för användaren. Andelen bilresor med fri parkering i en region bör vara låg för att korssubventioner i bostadsgarage ska undvikas och bostadsbyggande inte ska hämmas av parkeringskostnader.

4 HUR KAN NYA ARBETSSÄTT SYSTEMATISERAS?

Ett viktigt budskap i denna rapport är att det finns mycket att vinna på att förändra det sätt som myndigheter och planerare arbetar med parkering. I detta avsnitt försöker vi kort beskriva hur arbetssättet är i dag och vad som behöver göras för att systematisera nya arbetssätt. Det är viktigt att ta till vara det som görs bra i dag och samtidigt våga tänka och göra på ett nytt bättre sätt.

4.1 Förbättra rutinerna inom fyra områden för myndigheters arbete med parkering

Förändringsarbetet kan delas in i fyra olika områden. För vart och ett av områdena måste nya och förbättrade rutiner skapas. Olika myndigheter och tjänstemän har naturligtvis hunnit olika långt i detta förändringsarbete.

1. Utveckla rutinerna och arbetssättet för reglering och övervakning av parkeringar så att framkomlighet och trafiksäkerhet upprätthålls för alla trafikantgrupper, inte minst fotgängare och cyklister. Detta arbete är väl etablerat hos de flesta väghållare, men när städer växer och blir tätare måste arbetet förnyas och effektiviseras. Det kan till exempel ske med nya it-stöd och utvärderingssystem (parkeringskameror, handdatorer, gps med mera).
2. Tydliggör rutin som styr mot att bilparkering betalas av de som använder parkeringen. Synliggör kostnader framförallt för boendegarage. Använd de nya dellösningarna som till exempel flexibla parkeringstal, bilfritt byggande och parkeringsreservat.
3. Skapa en 'ny' rutin i storstad som medvetet använder parkeringsinstrumentet för att styra trafikfördelningen i rusningstid. Det vill säga, vidta parkeringsåtgärder för att öka användningen av kollektivtrafik, cykel och resor till fots vid högtrafik. Syftet är att minska offentliga kostnader och trängsel och att stödja bostadsbyggande (fokus på parkering vid arbetsplatser). Ta fram och diskutera data över andelen bilresor i din region där parkering är gratis för användaren och introducera arbetsgivare och fastighetsförvaltare till cash out.



Bild 10. Gångfartsgator är ett förhållandevis nytt instrument för att skapa attraktiva stadsmiljöer där fotgängare och bilister kan samsas.



Bild 11. Carrer Enric Granados i Barcelona är planerad för att flera trafikslag ska kunna använda gatan på ett bra sätt. Bildkälla: Jamison Weser @ Flickr CC-BY-NC-SA 2.0

"Vänd på steken. Hur många bilar kan vi ha i staden? Vilka ska stå var och hur länge?"

Intervjuad i projektet Parkering i storstad

4. Inrätta eller förstärk rutinen för cykelparkering och att höj kvalitetsnivån på befintliga cykelparkeringar. Stöldsäker och trygg cykelparkering är viktigare än många tror (Envall 2011). Dessutom innebär trenden med dyrare cyklar och elcyklar att cykelställ ofta behöver bytas ut till ställ med högre stöldsäkerhet, framförallt vid kollektivtrafiknoder.

5 AVSLUTANDE REKOMMENDATION

Den enskilt viktigaste rekommendationen från projektet är att arbeta för att skilja marknaden för bostäder och bilparkering åt i växande storstäder. Endast på detta sätt kan ytor i staden på sikt användas på ett effektivt sätt (se WSP 2012 och avsnitt 3.2). Detta innebär att allt fler får köpa eller hyra sin parkering på öppna marknaden. Köper man en parkeringsplats kan priset gå upp eller ner. Ökar efterfrågan går priset upp. Då kanske man väljer att sälja sin bil för att använda pengarna på annat sätt.

Det är dock viktigt att sträva efter en balanserad övergång, en kontinuerlig process där byggherrar och planerare successivt kan lära sig mer. Det leder till en andra och tredje rekommendation:

- Bilda nätverk och utbyt erfarenheter av olika fastighetsobjekt mellan städer och byggherrar.
- Utvärdera det som byggs. Demonstration och utvärdering ger successivt bättre effektsamband (jämför att det saknas empiriskt stöd för erfarenheter med mininivåer för p-normer).

En hel del arbete återstår för att kalibrera de olika rabatter på parkeringstalet som olika mobilitetstjänster, till exempel bilpooler, ska ge i olika lägen. Återstår gör också att utarbeta balanserade och robusta former för de avtal mellan byggherre och planmyndighet som behövs inom flexibla parkeringstal, för bilfritt byggande och parkeringsreservat. Att hålla fast vid fasta mininivåer för parkeringsnormer är dock inte utan problem. Det är inte en bättre lösning.

6 REFERENSER

Berg J. (2011) Litteraturstudie över hur mobility management åtgärder använts i bilfria områden i Europa. WSP Sverige AB, Stockholm.

Bernhardsson A. & Envall P. (2011) PM: Intervjuer med byggherrar. Parkering i storstad. Daterad 2011-12-16. Uppdragsnummer 1012,1715. WSP Sverige AB, Stockholm

Envall P. (2010) Parkering i Norra Djurgårdsstaden: -Valmöjligheter och åtgärder inom parkeringsområdet för att svara mot uppställd miljöprofil. Slutlig version, december 2010. WSP Sverige, Stockholm

Envall P. (2011) Parkering i storstad: Litteraturstudie om cykelparkering. Slutversion 22 mars. Uppdragsnr 1012,1715. WSP Sverige AB, Stockholm. http://www.cycity.se/docs/2011-03-22%20Litteraturstudie%20om%20cykelparkering_Slutlig.pdf

Gifford K. & Ball C. (2012) Innovative parking solutions in new developments. Experiences from Berlin, Manchester and Vancouver. Carplus on behalf of TUB Trafikutredningsbyrån AB. Carplus, Leeds.

Hanssen J. U. & Lerstang T. (2002) Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken. Hvilke tiltak bør inngå i en regional parkeringspolitikk i Oslo/Akershusregionen? Rapport 584/2002, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Hougie, D. J. (2003). Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? Transportation Research Part D, 8, 53-67.

IEA (2009) Transport, Energy and CO2 – Moving Toward Sustainability. International Energy Agency, Paris.

ITE (1987) Parking generation. 2nd edition. Institute of Transportation Engineers, Washington D.C.

Ljungberg C. (2012) Bilens roll blir en annan. Sydsvenska Dagbladet 2 januari 2013. <http://www.sydsvenskan.se/opinion/aktuella-frigor/bilens-roll-blir-en-annan/>

Lundin P. (2008) Bilsamhället – Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige. Stockholmia Förlag, Stockholm

Nilsson J. (2013) Parkeringsköp för flexibilitet och effektivitet. Föredrag på Transportforum, Linköping, 10 januari 2013.

Planning Advisory Service (1971) An Approach to determining Parking Demand. Report no. 270. American Planning Association, Chicago.

Regeringen (2008) Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt Prop. 2008/09:35. Regeringskansliet, Stockholm.

Rekdal (1999) i Hanssen & Lerstang (2002)

Ridge J. (2010) Innovative parking policies: three examples from the United Kingdom. Uppdragsnr 1012,1715. WSP Sverige AB, Stockholm

SATSA (2011) Föredrag på spridningskonferens Samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen 25 oktober 2011. Trafikverket, Stockholm. Data from Kista Science City in Stockholm, n 1662. <http://www.tmr.sll.se/Global/SATSA-projektet/Dokument/spridningskonferens%202011/pass%205%2025%20okt%20SATSA.pdf>

Shoup D. (1997) The High Cost of Free Parking. Journal of Planning Education and Research. Vol. 17., pp. 3-20.

SKL (2010) Parkering på gatemark 2010: Statistik och fakta om kommunernas gatemarksparkering. Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.

Trafikverket (2012) Dina val gör skillnad. Uppdaterad 2012-05-09. Trafikverket, Borlänge. <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/>

Wardman, M., Tight, M., & Page, M. (2007). Factors influencing the propensity to cycle to work. Transportation Research Part A, 41, 339-350. Dickinson, J. E., Kingham, S., Copsey, S., Pearlman

WSP (2012) Parkering i storstad: Finns det tomma garage på hela Södermalm? Daterad 2012-08-27. Uppdragsnr 1012,1715. WSP Sverige AB, Stockholm.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se