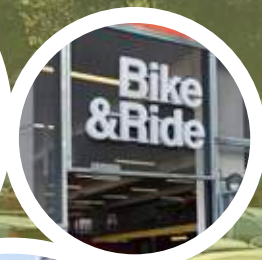


PLANERA FÖR  
**ATTRAKTIV  
PARKERING**



**Författare**

Johan Kerttu, Trivector Traffic  
Karin Neergaard, Trivector Traffic

**Uppdragsgivare: Region Skåne****Arbetsgrupp:**

Tobias Moberg, Region Skåne  
Inger Sellers, Region Skåne  
Linnéa Roddar, Region Skåne  
Henrik Jörgensen, Skånetrafiken  
Ebba Blomstrand, Skånetrafiken  
Karolina Nilsson, Skånetrafiken

**Konsulter Trivector Traffic**

Johan Kerttu  
Niklas Tengheden  
Kristoffer Levin  
Karin Neergaard

**Tryck**

Exakta print AB

**Upplaga**

500 exemplar

**Bildkällor**

Sidan 17: Lotta Wittinger, Helsingborgs stad  
Sidan 43: Eva Sunnerås, Helsingborg stad  
Sidan 59 Fojab arkitekter  
Sidan 62: TIP arkitekter

Övriga bilder och illustrationer: Trivector

**Utgiven av:**

Region Skåne, Avdelningen för regional  
utveckling, 2019



REGION  
**SKÅNE**



**Trivector**

# Innehåll

- 4-7 Inledning
- 8-11 Historik
- 12-17 Nuläge
- 18-23 Tre förhållningssätt till parkering
- 24-31 Mål och utmaningar
- 32-33 Trender
- 34-41 Parkering och centrumhandel
- 42-45 Cykelparkering
- 46-53 Pendlarparkeringar
- 54-63 Vägar framåt för Skåne

# Inledning

Detta TemaPM handlar om parkering, ett ämne som för många säkert framstår som relativt snävt, isolerat och med begränsad betydelse för trafikens, stadens och samhällets utveckling. Och samtidigt en självklarhet, något som ska finnas, där och när vi behöver det. Helst gratis och utan tidsbegränsning.

För de flesta som arbetar med trafikplanering är det dock lika självklart att parkering är väldigt betydelsefullt för hur trafiken fungerar och hur staden och samhället byggs. Ett kraftfullt styrmedel, som vi styr med, på ett eller annat sätt, vare sig vi själva är medvetna om det eller ej. Och som aldrig är gratis, frågan är bara vem som betalar för det.

Planera för Attraktiv Parkering samlar kunskaper och forskning om parkering, tillsammans med exempel på kommunala erfarenheter och förutsättningar för arbetet med parkering. Rapporten ska utgöra en kunskapsbank när det kommer till parkering, riktad till alla som vill ha mer kunskap om betydelsen av parkering och parkeringsplanering. Målet är att detta ska bidra

till att parkering i större utsträckning används som ett verktyg för att uppfylla de målsättningar som satts upp på kommunal nivå.

Innehållet täcker inte in alla aspekter av parkering och parkeringsplanering, utan lyfter ett antal frågor som identifierats som särskilt viktiga av projektgruppen, i samspråk med fyra exempelkommuner i Skåne: Burlöv, Helsingborg, Hässleholm och Sjöbo.

## Projektet och processen

Planera för Attraktiv Parkering är resultatet av en workshopserie, arrangerad under vintern och våren 2018/2019 av Region Skåne och Trivector. Arbetet har ägt rum inom ramen för Strukturbild för Skåne. Fyra stycken så kallade exempelkommuner har bjudits in för att bidra med sina erfarenheter, kunskaper och exempel på hur de arbetar med parkering. Under tre workshops har samtliga skånska kommuner, med flera relevanta aktörer, bjudits in för att diskutera olika teman som bedömts ha särskild relevans och intresse för kommunerna.



Projektet tar sitt avstamp i de perspektiv som lyfts fram i strategiska dokument som den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030, i Strukturbild för Skånes Strategier för Det flerkärniga Skåne, i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 samt i Stationsnära läge 2.0. Det handlar främst om att stärka tillgängligheten, att använda marken på bästa sätt samt om att på olika sätt stärka Skånes flerkärnighet.

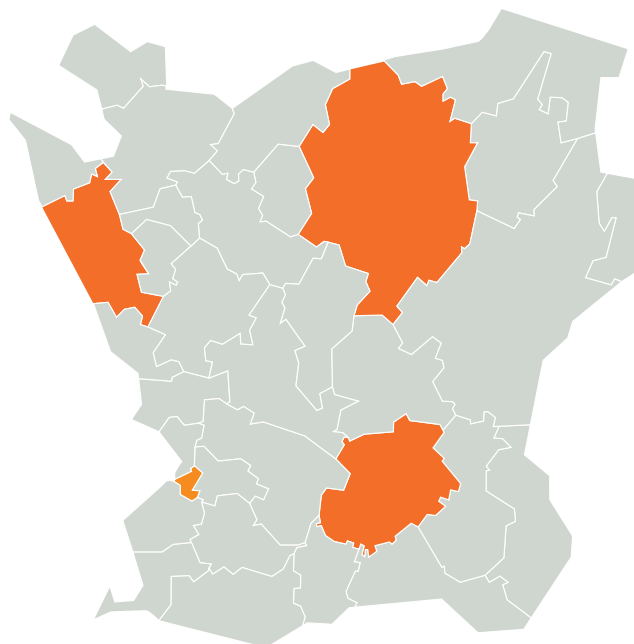
## Varför parkering?

Det finns ett antal goda skäl till att fokusera på parkering i allmänhet och på bilparkering i synnerhet. Få saker inom trafikplaneringen är så känsliga som planering och reglering av parkering – att betala 20 kr för centralt belägen parkering svider för många betydligt mer än att betala 40 kr för en kopp kaffe. Våra bilar står parkerade åtminstone 95 % av tiden och våra städer upptas till stor del av parkeringsyta, mark som haft ett mycket stort värde om den istället kunnat användas till bostäder, kontor, caféer och restauranger, etc.

Forskning, framför allt på senare år, har tagit fram ny kunskap om parkering, dess kostnader och påverkan på staden och på trafiksystemet. Resultaten visar att det finns mycket att vinna på att tänka om och planera nytt när det gäller parkering. Samtidigt måste vi ta hänsyn till den situation och det samhälle vi har idag, som ofta är anpassat efter den tillgänglighet som bilen ger, och därifrån hitta möjliga vägar framåt. Ett viktigt resultat från de workshops som anordnats inom projektet är att det finns en stor okunskap om parkering, på flera plan i samhället, och en ovilja och rädsla att ta betalt för parkering och använda parkering som ett styrmedel mot en mer hållbar och attraktiv stad och trafik.

Därför är det så viktigt att lyfta parkeringsfrågor och höja den allmänna kunskapsnivån på området. Det finns inte ett entydigt svar på hur parkering ska planeras för att möta dagens situation och uppnå uppsatta mål. Detta TemaPM försöker därför ge underlag för olika tänkbara svar och vägar för att komma tillrätta med de utmaningar och problem som finns idag.

## De fyra exempelkommunerna





## Parkeringstermer

**Parkeringsnorm** – Det dokument som innehåller parkeringstal och andra kommunala krav på parkering. Idag ligger fokus i de flesta fall på parkeringstalen och på lokalisering av parkering i form av minsta gångavstånd mellan parkering och målpunkt. En del kommuner inkluderar korta formuleringar om utformning av parkering, men vanligen är dessa krav mycket begränsade och mindre tydliga än kraven på antalet platser.

**Parkeringstal** – Det antal parkeringsplatser som ska förstås som "lämpligt utrymme för parkering" enligt Plan- och bygglagen. Vanligen uttryckt som antal platser per lägenhet eller per kvadratmeter BTA. Se Minimital och maximital.

**Minimital och maximital** – Minimital anger ett minsta antal parkeringsplatser som kommunen ålägger en fastighetsägare eller byggherre att tillhandahålla för att bevilja exploatering. Maximital anger istället det maximala antalet platser som tillåts.

**Flexibla parkeringstal** – En utveckling av minimital för bilparkering, som också innebär att fokus flyttas från att ordna parkering till att ordna mobilitetslösningar. Fortfarande innebär det ett minimikrav, på tillgången till mobilitetstjänster (där parkering för egen bil är en av flera tjänster). Utgångspunkten är ett minimital för bilparkering, som kan sänkas under förutsättning att en byggherre eller fastighetsägare åtar sig att tillhandahålla andra mobilitetstjänster istället. Vanligen handlar det om att göra plats för bilpoolsfordon och inkludera bilpoolsmedlemskap i månadskostnaden för boende, särskilt omsorgsfullt utformad cykelparkering med tillhörande utrymnen (för exempelvis service och ombyte), välkomsterbudanden till kollektivtrafiken och informationsinsatser. Mobilitetstjänsterna regleras genom Plan- och Bygglagen (PBL) om de innebär fysiska åtgärder, eller genom civilrättsliga avtal om det handlar om sådant som inte byggs (exempelvis bilpoolsmedlemskap och information om resmöjligheter).

**Parkeringstal 0** – Innebär egentligen att kommunen inte har några minimital för bilparkering, utan lämnar åt byggherren eller fastighetsägaren att själv avgöra hur mycket parkering som kommer att efterfrågas av en viss fastighet. Det betyder bara att kommunen inte ställer krav på ett minsta antal platser, inte att parkering inte får eller inte kommer att anläggas. Förespråkarna för detta upplägg menar att parkeringsutbudet bättre regleras av marknaden än av kommunala normer.

**Beläggningsgrad** – Den andel av parkeringsplatserna på en yta eller inom ett område som används vid en given tid. Kan variera stort under dygnet och mellan olika dagar.

**Omsättning** – Beräknas som det totala antalet parkerade fordon på ett givet antal parkeringsplatser under en given tid och anges vanligen som det genomsnittliga antalet fordon per parkeringsplats och dag. Ett mått på hur effektivt parkeringsplatsen används och hur många olika personer den betjänar, till exempel antalet potentiella kunder till handeln.



## Parkeringstermer (forts)

**Tomtmark/Kvartersmark** – Parkering på tomtmark eller kvartersmark, som tillkommer i samband med detaljplan och bygglov enligt Plan- och Bygglagen (PBL). Reglering och avgiftsuttag bestäms av fastighetsägaren. Till skillnad från gatumarksparkeringen, som kommunen råder över, står i regel en övervägande majoritet av tomtmarksparkeringen under olika privata aktörers rådighet.

**Gatumarksparkering** – Parkering längs gatan, på allmän platsmark, vilket innebär att den regleras av kommunen i enlighet med Lokala Trafikföreskrifter och Trafikförordningen (SFS 1998:1276). Enligt den så kallade "Kommunala avgiftslagen" (SFS 1957:259) får avgift tas ut i syfte att styra trafiken. Särskilda regler för parkering får antas för boende inom ett visst område, en viss trafikantgrupp eller ett visst fordonsslag. Som det ser ut idag så innebär det att gatumark får regleras så att boende i området ges fördelar framför andra grupper (till exempel genom förmånligare avgift per dygn eller månad istället för per timme), medan däremot bilpoolsbilar inte kan reserveras plats på gatumark.

**Parkeringsköp** – Parkeringslösning som innebär att en byggherre eller fastighetsägare uppfyller parkeringstalen genom att betala en avgift för att parkeringsplatser tillhandahålls på en annan fastighet, antingen av kommunen eller av en privat aktör. Om pengarna betalas till kommunen, eller till ett kommunalt bolag är det vanligt att dessa medel används för att finansiera framtida parkeringsanläggningar. I Umeå arbetar man med så kallade gröna parkeringsköp som innebär att fastighetsägaren genomför parkeringsköp hos det kommunala parkeringsbolaget mot rabatt på parkeringstalen och att en del av pengarna för parkeringsköpet används för mobilitetsåtgärder riktade mot fastigheten.

**Alternativkostnad** – Kostnad i form av utebliven intäkt eller nytta av en alternativ användning av resurser. Exempelvis är alternativkostnaden av ett inköp av en bil den nytta som kunnat erhållas av en annan användning av pengarna. Det kan vara nyttan av att istället köpa en annan bilmodell, en cykel eller intäkterna från att investera pengarna. För parkering är alternativkostnaden i regel nyttan och värdet av en alternativ markanvändning, exempelvis bostäder eller kontorslokaler, på tomtmark, och uteserveringar eller cykelbanor, på gatumark.

**Parkerings kostnader** – Att konstruktioner och byggnader medför stora kostnader är naturligtvis inget unikt för parkering. Däremot är förståelsen för dessa kostnader sällsynt liten när det kommer till just parkering och betalningsviljan för att parkera är ofta betydligt lägre än de faktiska kostnaderna för parkering (inklusive alternativkostnad, anläggning och drift och underhåll). En markparkering i tätort kostar uppemot 700 kr/månad, i ett parkeringshus 1 500-2 500 kr/månad och i underjordiskt garage kan den kosta 4 500 kr/månad, beroende på markförhållanden. För markparkeringen är det främst alternativkostnaden, markvärdet, och drift och underhåll som är kostnadsdrivande, medan det för flervåningsanläggningar framför allt rör sig om höga anläggningskostnader.

# Historik

Bakgrunden till den parkerings- och trafiksituation som råder i svenska städer idag står i mångt och mycket att finna i den utveckling som skedde efter andra världskriget, då antalet bilar och resandet ökade kraftigt i Sverige. Från att ha utgjort omkring 30 procent av de motoriserade resorna 1950, växte andelen bilresor till 70 procent 1960. Allt fler bilar ställde krav på plats i städerna och parkeringssituationen försämrades snabbt i en del städer. Redan 1947 hade den, enligt polisintendenten i Stockholm Erik Forsselius, utvecklats till en ”allas strid mot alla.”

Den anbefallna lösningen blev att skapa parkeringsutrymme på tomtmark, för att minska efterfrågan på gatuparkering. Lagstiftning och regelverk på området uppdaterades successivt. I 1947 års Byggnadsstadga (§80, 2 mom.) gavs byggnadsnämnden rätt att kräva utrymme för parkering av fordon på tomt vid nybyggnation. 1959 hette det istället att byggnadsnämnden hade rätt att medgiva undantag från kraven på parkeringsutrymme på tomt (SFS 1959:612, §53, 3 mom.).

För att avgöra hur stora kraven på parkering skulle vara tillsattes en statlig parkeringsutredning som 1956, baserat på studieresor och erfarenheter från amerikanska städer, föreslog preliminära parkeringsnormer för bil i svenska städer. Parkeringstalen sattes mycket högt, med svenska mått mätt. Trots den preliminära statusen spreds normerna och användes i stadsplaneringen över hela landet.

Nya, provisoriska parkeringsnormer togs fram 1960, med ännu högre parkeringstal än i föreslagen norm från 1956. Ett mer vetenskapligt arbete med att beräkna parkeringstal inleddes därefter och resulterade 1967 i vad som nu kallades riktlinjer istället för normer. Tanken var att förse de kommunala planerarna med beräkningsverktyg för att ta fram lokalt anpassade parkeringstal, snarare än ett och samma fasta tal över hela landet. Reaktionen blev dock att detta var för komplicerat och tidskrävande, särskilt i mindre kommuner, varför nya riktlinjer med fasta tal togs fram året därpå. Parkeringstalen baserades på en antagen biltäthet om 500 bilar/1 000 invånare år 1990. Att jämföra med dagens cirka 470 bilar/1 000 invånare i Sverige som helhet.

På detta sätt, med begränsad anpassning till lokala förutsättningar och med styrning mot prognoser snarare än mål, har parkeringsnormerna i allt väsentligt fungerat i Sverige fram till relativt nyligen.



IDAG



1960

Vy över Stortorget, Helsingborg  
1960 och 2017



## Kritik mot parkeringsplaneringen

Redan de första förslagen till parkeringsnormer kritiserades för att ha negativ påverkan på samhällsutvecklingen. Gösta Bohman, dåvarande representant för handelskollegium i Stockholm, uttryckte sig 1956 på följande vis:

**” Rиск kan förmodas föreligga att de föreslagna detaljerade normerna kommer att låsa bebyggelseutvecklingen**

(citerad i Lundin, 2014)

Stig Nordqvist, ingenjör och en av de drivande krafterna i planeringen av det svenska bilsamhället, menade att de första förslagen till parkeringsnormer inte var perfekta men de var i alla fall ”bättre än ingenting” (citerad i Lundin 2014).

Tillkomsten av den parkeringsplanering som blev praxis i Sverige från 1970-talet fram till omkring 2010, med fasta minimala var också ifrågasatt och långt ifrån självklar. En del experter som arbetade med de statliga parkeringsutredningarna menade att syftet var att ta fram stöd för att räkna fram parkeringstal, medan andra, däribland kommunala planerare, menade att det som behövdes var enkla, entydiga krav på hur många parkeringsplatser som skulle anläggas.



För mer om den historiska utvecklingen av parkeringsnormer i Sverige, se Per Lundins avhandling Bilsamhället. ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige

## Plan och bygglagen

Lagstodet för kommunerna att ställa krav på parkeringsplatser finns idag i Plan- och bygglagen (PBL). Att kommunen ska ställa krav på ett minsta antal parkeringsplatser är dock en tolkning som har mer att göra den historiska hanteringen av parkeringsfrågan än med lagen i sig:

**4 kap. 13§** - Kommunen får i detaljplan bestämma vilka krav som ska gälla för parkeringsutrymme, lokalisering och utformning av parkeringsplatser, samt vilken markyta och byggnader som inte får användas för parkering.

**8 kap. 9-10§** - Tomter (obebyggda och bebyggda) ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering. Om en tomt innehåller bostäder, fritidsbem, skola eller liknande ska friyta, som är lämplig för lek och utevistelse, prioriteras framför utrymme för parkering, om det inte finns tillräckligt utrymme för båda.

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900), PBL, inleds med att klargöra att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten (1 kap. §2). Lagen reglerar tillskapandet av parkering och klargör kommunens ansvar och mandat i fråga om parkering, för både tillkommande och befintlig bebyggelse. Parkering omnämns i fyra olika paragrafer i Plan- och Bygglagen (PBL), i två olika kapitel:

- 4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser
- 8 kap. Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser

En av paragraferna (4 kap. §34) handlar om krav på miljökonsekvensbeskrivning och är i detta sammanhang inte av samma relevans som övriga tre.

I korthet ska Plan- och bygglagen förstås så att tomter (obebyggda och bebyggda) ska ordnas så att det finns lämpligt utrymme för parkering (8 kap. §§9-10). Vad som är lämpligt har kommunerna att besluta om (4 kap. §13) och det görs vanligen genom kommunala parkeringstal. Lämpliga parkeringstal beror på kommunala målsättningar och platsens förutsättningar och kan därför vara alltifrån minimala, till inga parkeringstal alls eller maximala. Som i all kommunal verksamhet är det viktigt att ta hänsyn till likställighetsprincipen, vilket i detta fall innebär att kraven på byggherrar och fastighetsägare är konsekventa och baseras på samma förutsättningar.

Om det uppstår konflikt mellan kravet på att anordna parkering och utrymme för lek och utevistelse på en tomt så ska utrymme för lek och utevistelse prioriteras (8 kap. §9). Vid sidan om storleken på parkeringsutrymmet (antal platser) får kommunen också bestämma parkeringens placering och utformning, samt vilka ytor och byggnader som inte får användas för parkering (4 kap. §13).

### I praktiken

Tillämpningen av PBL när det kommer till parkering har historiskt inneburit att kommunerna tagit fram parkeringsnormer innehållande minimala för krav på bilparkeringsplatser vid nybyggnation. På senare år har samma principer börjat tillämpas i allt större utsträckning för cykelparkering. Att tolka ”lämpligt utrymme” som något annat än ett minimala, en lägstanivå för det antal platser som ska tillskapas, möjligen kombinerat med flexibla parkeringstal, är än så länge mycket sällsynt i Sverige.

Tydligt uttalade krav på utformning och lokalisering av bilparkeringsplatser förekommer i princip heller inte, fränsett krav på maximalt gångavstånd mellan parkering och målpunkt.

För cykelplatser är det dock betydligt vanligare att krav ställs på hur en parkeringsplats ska utformas – stödsäkert och med väderskydd.

Att kraven på parkering ska gälla även för redan bebyggda tomter innebär i praktiken i regel aldrig att kommunen faktiskt ställer krav på att en fastighet i efterhand ska förses med parkeringsplatser. Även om lagen skulle kunna tolkas ge stöd för detta så är det högst osäkert att ett sådant agerande skulle klara en juridisk prövning. En orsak till detta är att den som förvaltar en fastighet i många fall inte varit den som från början bebyggt fastigheten. Detta gör att många kommuner istället för att tillåta bebyggelse med färre parkeringsplatser, ställer krav på gott om parkering eller åtminstone att mark undantas från övrig bebyggelse för att kunna användas för parkering i framtiden om sådan efterfrågan skulle finnas.



**Läs mer:**

PBL Kunskapsbanken  
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/>

# Nuläge

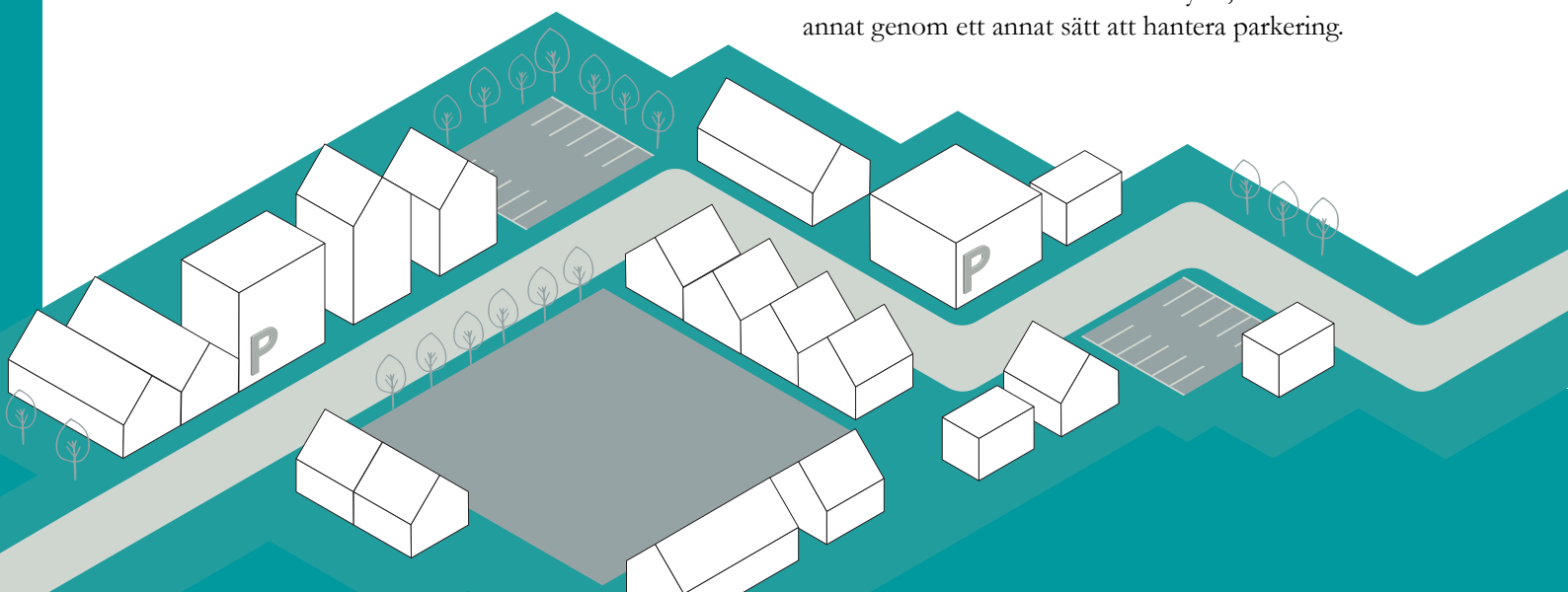
Planeringen och hanteringen av parkering har i Sverige huvudsakligen handlat om att säkerställa ett tillräckligt utbud för att möjliggöra för prognosticerade höga nivåer av bilägande och bilanvändning. Därigenom har man försökt bidra till en hög biltillgänglighet till olika målpunkter, som bedömts vara nödvändig för samhället. Att styra trafiken i städerna och se till att kostnaderna för parkering blir buren av användarna har, med få undantag, inte varit i fokus förrän på senare år.

## Konsekvenser

Plan- och bygglagen (2010:900) realiseras i många kommuner genom parkeringsnormer, med minimala som anger hur många parkeringsplatser som minst måste anläggas för att bygglov ska ges. Detta hanterar risken att det byggs för få parkeringsplatser, men har istället på många håll lett till negativa konsekvenser till följd av för många parkeringsplatser. Det har gjort stadsbyggandet dyrare, glesare och med inbyggda incitament för att äga och använda bil framför andra färdmedel.

## Större ytor, längre avstånd

En studie av ytanvändningen i Lund visar till exempel att den andel av stadens yta som används till markparkering ökat, från mindre än en procent 1940 till 5 procent 2010. Samtidigt har tätortsytan per person räknat ökat med drygt 80 procent. Den stad som planerats och byggts sedan andra halvan av 1900-talet har alltså gett ökat utrymme åt parkerade bilar och skapat längre avstånd mellan människor. Det är naturligtvis inte så att utrymmet mellan människorna i staden ökat endast till följd av fler parkeringsplatser för bilar. Den glesare staden har dock både möjliggjorts av ökad tillgång till bil och minskat befolkningsunderlaget för handel och serviceinrättningar. De ökade avstånden mellan människors bostäder och målpunkter har gjort det svårare att uträtta ärenden utan bil. Det har i sin tur ökat efterfrågan på att äga och använda bil och på parkeringsplatser runtom i staden. Parkering är en viktig del i ett större sammanhang av återkopplande utvecklingar som leder till att samhället blir mer och mer anpassat till och beroende av bilen. Det är emellertid ett mönster som kan brytas, bland annat genom ett annat sätt att hantera parkering.



## Ökade kostnader, minskat byggande

På fastighetsnivå innebär kommunernas krav på bilparkering att kostnaderna ökar, vilket i sig har att göra med dess ytanspråk:

- Antingen löses bilparkering i markplan, vilket innebär att en given fastighet rymmer mindre av övriga funktioner (bostäder, kontorslokaler, butikslokaler, etc.) och därmed ger mindre intäkter för en byggherre,
- eller så löses bilparkering mer yteffektivt, på höjden i parkeringshus eller i underjordiska garage. Emellertid gäller som regel att ju mer yteffektivt, desto högre byggkostnader.

De minskade intäkterna och högre kostnaderna innebär i förlängningen ökade kostnader för alltifrån bostäder till varor och tjänster och ett minskat byggande. Denna konsekvens förutsågs redan på 1950-talet och har sedan bekräftats flera gånger.

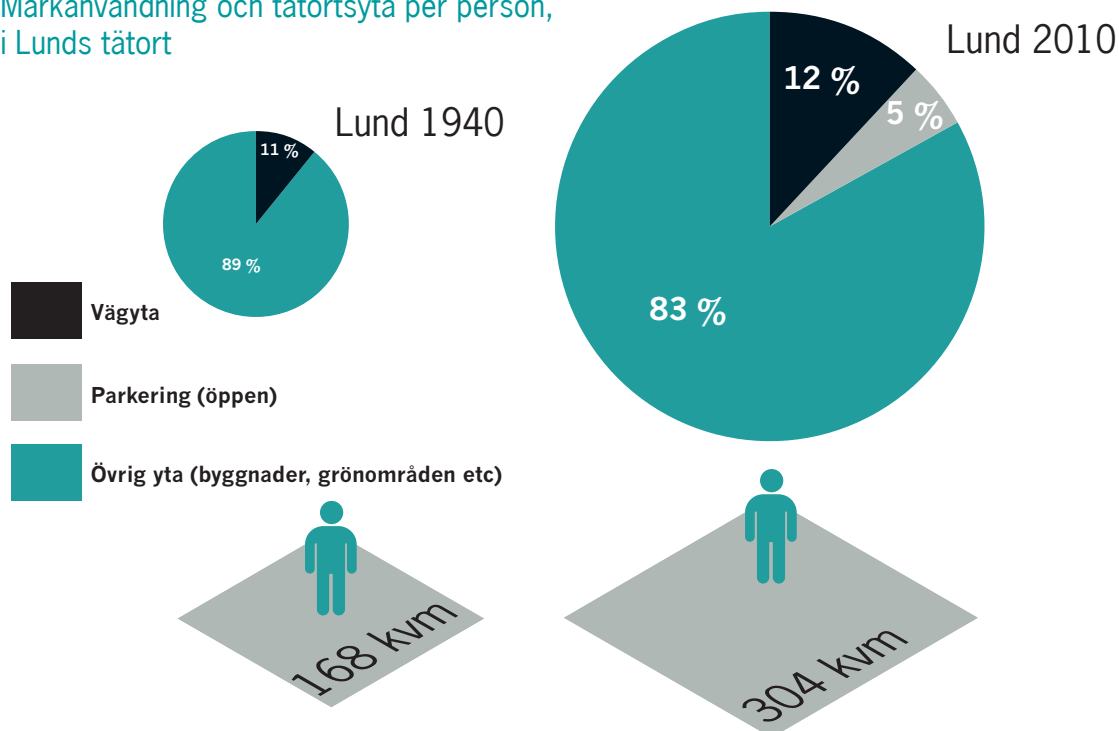
” Det råder inga tvivel om att parkeringvillkoret i detaljplanerna är en fördyrande faktor för bostadsproduktionen. Höga parkeringsnormer gör bostadsproduktion mindre attraktivt

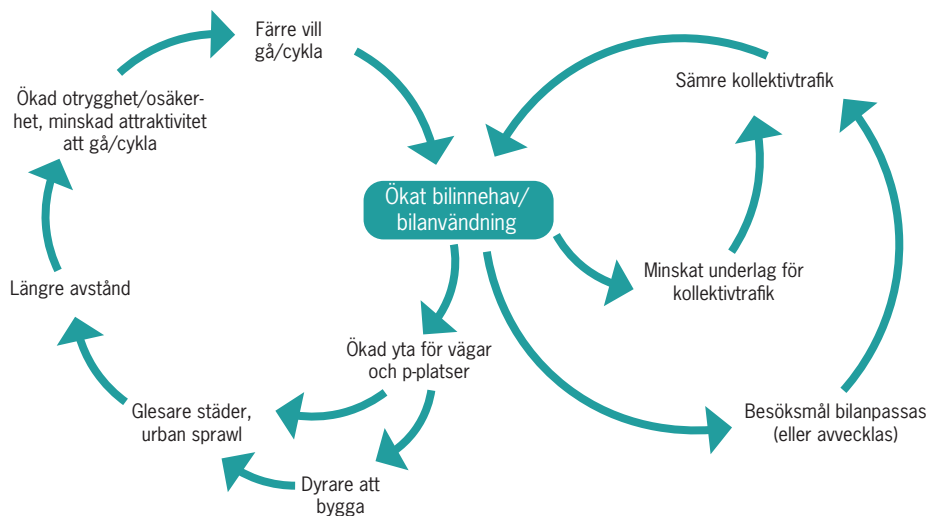
(Nybyggarkommissionen, 2014)

I Oakland (Kalifornien) studerades effekterna av införandet av kraven på en bilplats per lägenhet på 1960-talet. Byggkostnaderna ökade med 18 %, medan bebyggelsestätheten minskade med 30 %, investeringarna i nybyggnad med 18 % och markvärdet med 33 %.

Nyare beräkningar visar att minimalt motsvarande omkring 0,6-0,7 bilplatser per lägenhet leder till hyreshöjningar på åtminstone 20 till 60 %, beroende på om parkeringen anläggs i flera plan ovan mark (P-hus) eller i underjordiska garage. Markparkering kan ge

## Markanvändning och tätortsyta per person, i Lunds tätort





## Principskiss över bilsamhällets orsakssamband

ännu större negativa effekter om det rör sig om centralt belägna tomter med höga markvärden. Dessutom leder minimalt på sikt också till ett minskat byggande. Minimikrav på antal bilplatser gör alltså plats för bilar framför människor i våra städer.

### Subventionering

Parkeringsnormer med minimalt innebär en begränsning av marknaden att tillhandahålla så många eller få platser som efterfrågas av den målgrupp man vänder sig till. Planeringen utifrån minimalt bygger på grundantagandet att en viss del av befolkningen kommer att äga och resa med bil, oavsett hur förutsättningarna för resande och parkering ser ut. Byggherrar och fastighetsägare har då begränsad möjlighet att avgöra hur mycket parkering de ska tillhandahålla för att skapa attraktiva bostäder och verksamhetslokaler.

På många håll har denna planering lett till ett överutbud av parkering, vilket i sin tur får följdkonsekvenser. Ju mer av en vara eller tjänst som tillhandahålls, desto lägre blir den värderad vilket innebär att parkeringstalen har sänkt betalningsviljan för parkering. Ingen är helt enkelt beredd att betala det verkliga priset för parkering eftersom det finns för mycket av det.

Kraven på att parkering, som regel, ska anläggas på den fastighet som ska tillgodoseas gör också att den kommunala rådigheten över det samlade parkeringsutbudet i staden minskar över tid. Istället sprids denna rådighet ut på en mängd privata aktörer, alltifrån parkeringsbolag till bostadsbolag och större och mindre bostadsrättsföreningar. Aktörer med varierande kunskap om parkeringens kostnader, dess betydelse för samhället och därmed vilja att ta rätt betalt för den.

Denna privatisering och koppling av parkering till andra verksamheter inom samma fastighet, tillsammans med den sänkta betalningsviljan, gör att priset för parkering sjunker. Kostnaderna för att bygga parkering tas istället ut i form av högre priser på andra varor och tjänster, till exempel högre hyror och bostadspriser. Parkeringskostnaderna betalas därför av alla medborgare, oavsett om de nyttjar parkering eller ej. Dagens parkeringsnormer tvingar på detta sätt fram en privat subventionering av bilinnehav och bilanvändning.

Dessutom riskerar parkeringstalen leda till att tomter planeras och bebyggs så att den alternativa användningen av resurser går

förlorad. När parkering byggs på exempelvis förgårdar eller i underjordiska garage innebär det att tomtmark eller ekonomiska medel används som sedan inte kan nyttjas för andra ändamål även om det vore önskvärt. Resultatet blir en mark- och resursanvändning som vi inte kan förändra utan att riva hela fastigheter. Denna sänkning av parkeringens alternativkostnad bidrar till att ytterligare sänka priset på parkering. Användarna betalar mindre och subventioneringen från övriga medborgare ökar. Samtidigt upplevs det ofta från kommunalt håll att subventionering av parkering förvisso är något önskat men också något som kommunen inte kan styra över.

**” ”** *[Subventionering av parkering] är dock något som kommunen inte kan styra över, men fastighetsägare bör sträva efter att parkeringskostnaderna i första hand tas av nyttjarna*

(Lunds kommun Stadsbyggnadskontoret, 2018)

Detta är dock inte en nödvändig sanning – det går att tänka om och planera annorlunda än vad vi gjort historiskt och fortfarande gör idag.

Hur stor denna subventionering är, är svårt att säga med exakthet, men kan ungefärligen illustreras med ett räkneexempel. I Skåne finns totalt drygt 310 000 bostäder i flerbostadshus, varav drygt 60 % i Malmö, Helsingborg och Lund. Om dessa bostäder antas ha ett genomsnittlig parkeringstal på 0,7 bilplatser per bostad så blir det totalt ca 220 000 bilplatser. Med en genomsnittlig månadsavgift för dessa platser på 200 kr och en genomsnittlig månadskostnad (för anläggning, markvärde och underhåll) på 1 000 kr, så blir den samlade årliga subventioneringen drygt 2 miljarder kr. Eller motsvarande knappt 7 000 kr per hushåll och år. Till detta ska läggas parkeringsplatser på allmän platsmark, som kommunen förvaltar och driftar.

## Flexibla parkeringstal

Flexibla parkeringstal är en vidareutveckling av minimaltal för bilparkering, som innebär att en andel av bilplatserna kan ersättas av åtgärder som bedöms minska efterfrågan på parkering. Vid målpunkter innebär detta åtgärder som minskar bilanvändningen och vid bostäder åtgärder som minskar bilinnehavet.

Principen bakom flexibla parkeringstal är densamma som för den historiska parkeringsplaneringen. Nämligen att det finns ett grundläggande behov som ska tillgodoses. Antingen genom parkeringsplatser och egen bil, eller genom andra åtgärder för att säkerställa människors mobilitet.

Åtgärder för reduktion av bilparkeringstal kan grovt delas in i tre olika grupper:

- Åtgärder som har stöd av PBL, det vill säga fysiska åtgärder. Exempelvis extra omsorgsfullt utformad cykelparkering med omklädningsrum och ytor för cykelservice
- Åtgärder som delvis har stöd av PBL, till exempel bil- eller cykelpoollösningar som kräver särskilt avsatta ytor på tomtmark
- Åtgärder som regleras i civilrättsliga avtal mellan kommun och byggherre/ fastighetsutvecklare som villkor för bygglov. Exempelvis avtal om bil- eller cykelpool och medlemskap för boende eller verksamma i fastigheten, kampanjer för att marknadsföra hållbart resande.

Från kommunens sida handlar det om att stödja dessa åtgärder, framför allt genom att ta ut parkeringsavgifter på allmän platsmark. Dels för att visa vad parkering faktiskt kostar att tillhandahålla och dels för att inte göra det möjligt att undkomma parkeringsavgifter på tomtmark genom att parkera på gatan.

Sundbybergs stad har tagit det ett steg längre och pratar inte längre om en parkeringsnorm med flexibla parkerings(minimi)tal, utan väljer att kalla det för mobilitetsnorm. Syftet är

att poängtera att det inte främst handlar om parkering utan om mobilitet. Upplägget och logiken är dock densamma som för andra kommuner som tillämpar flexibla parkeringstal, det vill säga att det ska anläggas bilparkering i en specificerad volym eller genomföras mobilitetsåtgärder som bedöms minska parkeringsefterfrågan.

## Läs mer om flexibla parkeringstal

Boverket, PBL Kunskapsbanken  
[https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering\\_hallbarhet/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/)

Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad  
<https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/trafik-gator-parkering.html>

Se faktarutor om Transport som tjänst och Mo-Bo för vidareutveckling av koncept med mobilitetstjänster istället för bilparkering.



**Henrik Lindén**  
VD Sundprojekt

”Det är svårt att förutsäga det framtida parkeringsbehovet då det idag förändras snabbt. Vi vet inte hur många som kommer att äga sin egen bil i framtiden eller hur stora bilar de kommer att ha. Att bygga kostsamma underjordiska garage som sedan inte används och som är svåra att använda till annat än parkering måste undvikas.

Kravställningen från kommunerna måste förändras för att få till ökad flexibilitet och en bättre fungerande bygg- och bostadsmarknad. Det gäller dels kraven på parkeringsköp, som idag inte sällan innebär att byggherrar tvingas att göra parkeringsköp i anläggningar som kan ligga uppemot en kilometer bort. Konsekvensen av detta blir att byggherrar köper P-platser av någon som tjänar pengar utan att egentligen avkrävas någon motprestation i form av att faktiskt tillgodose en viss fastighet med parkering.

Likaså är kraven på 10-åriga bilpoolsavtal redan i bygglovsskedet orimliga att ställa idag när vi vet att vi står inför stora förändringar av både efterfrågan och utbud på mobilitetstjänster. Långa avtal leder till mindre flexibilitet och möjlighet att tillhandahålla nya lösningar.

Jag tror på att vi istället ska söka få till stånd flexibla parkeringslösningar som kan förändras över tid. Det kan vara P-hus som kan byggas på eller monteras ned om parkeringsbehovet förändras. Gärna med mer attraktiv bottenvåning i form av service av olika slag. Ensidiga mindre bostäder kan också tillåtas på lämpliga fasader.”





Sundsgaraget Helsingborg

# Tre förhållningssätt till parkering

Det finns olika sätt att förhålla sig till planering för parkering. Här beskrivs tre huvudsakliga förhållningssätt som i olika grad finns representerade i parkeringsstrategier, parkeringsnormer och forskning om parkering. De finns också närvarande i olika delar av en kommun eller en tätort. Vart och ett av förhållningssätten kan sägas ge sitt svar på frågan om vad som är ”lämpligt utrymme” och ”i närheten av tomt” enligt PBL.

Tre huvudsakliga förhållningssätt till parkering och vad som kännetecknar dem (bearbetning av Barter, 2010)

	<b>SÄKERSTÄLL UTBUD</b>	<b>PARKERING SOM STYRMEDEL</b>	<b>PARKERING SOM MARKNADSTJÄNST</b>
<b>PROBLEMET ÄR...</b>	...för få parkeringsplatser, vilket orsakar överspillning och konflikt	...en parkeringssituation som inte går i linje med övergripande mål	...gatumarksparkering med avgift under marknadspris vilket orsakar söktrafik och underminerar en fungerande marknad för parkering på tomtmark
<b>ÖVERSPILLNING...</b>	...ska undvikas genom att se till att varje fastighet tar hand om sin egen efterfrågan	...är en källa till konflikt, som bör hanteras genom åtgärder för minskad efterfrågan och planering för samnyttjande	...är en välkommen signal från marknaden om att efterfrågan på parkering motiverar ett högre pris eller att det finns möjlighet att tjäna pengar på att tillhandahålla nya parkeringsplatser
<b>PARKERINGS- UTBUDET BESTÄMS GENOM...</b>	...krav på fastighetsägare och byggherrar att tillhandahålla plats för att täcka all tänkbar efterfrågan	...planering och mobilitetsåtgärder som bidrar till uppfyllnad av övergripande mål	...marknadsprissättning av gatumarksparkering och regelverk som möjliggör lokala marknader för parkering på tomtmark
<b>ALLMÄNT TILLGÄNGLIG, SAMNYTTJAD PARKERING...</b>	...förekommer i regel inte eftersom varje fastighet täcker sin egen efterfrågan	...är ett användbart verktyg som kräver noggrann planering	...är regel, framför reserverad parkering



Säkerställ utbud

Parkering som styrmedel

Parkering som marknadstjänst

P-huset Hyllie, Malmö

## Säkerställ utbud

Det vanligaste sättet att planera för parkering, från mitten på 1900-talet och framåt, är och har varit att säkerställa ett minsta utbud, med hjälp av minimala för bilparkering. Historiskt sattes minimaltalen utifrån prognosticerat framtida bilinnehav och bilanvändning. Detta för att försäkra städerna och kommunerna om att varje verksamhet och fastighet skulle ha ett tillräckligt utbud av parkering för att kunna ta hand om alla de som i framtiden väntades äga eller använda bil.

Det huvudsakliga problemet som planeringen ska lösa enligt detta förhållningssätt är ett otillräckligt parkeringsutbud som riskerar leda till så kallad "överspillning" av parkeringsefterfrågan till närliggande fastigheter. Överspillning betyder i detta sammanhang att bilister inte kan tillgodose sin efterfrågan på parkering inom den fastighet de bor i eller besöker utan istället parkerar på närliggande fastighet eller på gatumark.

Kommunala parkeringsnormer har höga minimala för bilparkering och det stora utbudet av parkering som detta resulterar i leder till att samnyttjande av parkering i regel inte behövs eftersom varje fastighet har gott om platser. Ofta är det heller inte möjligt eftersom parkeringsplatser tenderar att reserveras för särskilda grupper, vanligen boende eller anställda. Slutresultatet blir ett stort antal parkeringsplatser och en ineffektiv markanvändning, eftersom en stor del av platserna på en fastighet står tomma när bilarna står parkerade någon annanstans.

Den ineffektiva användningen av marken innebär vidare att det på många platser skapas stora asfalterade ytor och långa avstånd mellan målpunkter vilket gör det svårare att skapa trygga, attraktiva gatumiljöer och gynna andra färdmedel än bil.

En annan negativ effekt är att parkering

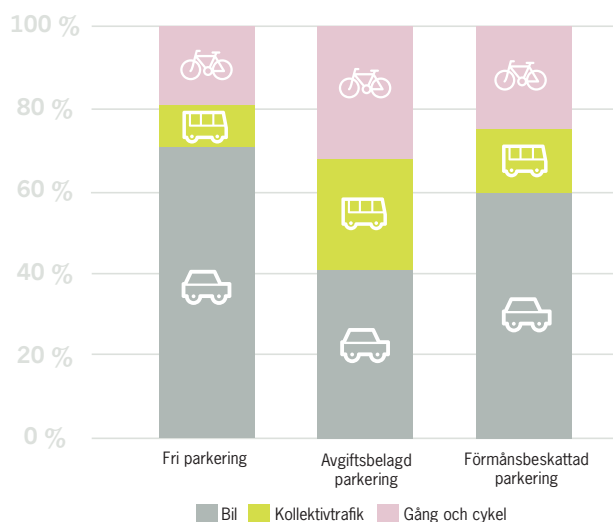
upptar värdefull mark eller byggs i kostsamma anläggningar. Det stora utbudet av parkering reducerar betalningsviljan, vilket gör att kostnaderna måste tas igen på andra sätt – genom dyrare bostäder, högre hyror och dyrare varor och tjänster generellt.

## Parkering som styrmedel

Att betrakta parkering som ett styrmedel innebär att utbud, lokalisering och reglering av parkering används för att på olika sätt styra trafiken. Ett antal forskare har pekat ut möjligheten att använda parkeringsreglering som ersättning för vägtullar i städer där det av olika anledningar inte är möjligt att ta betalt för användning av vägarna.

Det kännetecknande för detta förhållningssätt är att det egentligen inte är parkering som är det centrala, utan andra övergripande mål, som kan hjälpas eller stjälpas beroende på hur vi hanterar olika parkeringsfrågor. Överspillning ses även här som ett problem, men istället

## Effekter av parkeringsreglering vid arbetsplatser (bearbetning av RVU Skåne 2013)



för att öka parkeringsutbudet hanteras det genom att försöka minska efterfrågan eller skapa förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser.

Studier visar att styrning med parkering (utbud och reglering) ofta har stor effekt på färdmedelsfördelningen, till exempel för resandet till och från arbetsplatser.

### Styra innehav eller användning?

En central fråga i detta sammanhang är den om i vilken grad parkering ska användas som styrmedel för att påverka bilinnehavet (parkering vid bostaden) respektive bilanvändningen (parkering vid målpunkt). Ur ett trafikperspektiv är det givetvis bilanvändningen som är intressant att påverka. Det är det som målsättningar för år 2030 och 2050 i Region Skånes mobilitetsplan handlar om. Och givet den generella trenden med ett ökande bilinnehav och en stagnerande bilanvändning så är det rimligt att anta att det finns en större acceptans för åtgärder som påverkar bilanvändningen än för sådana som påverkar bilägandet.

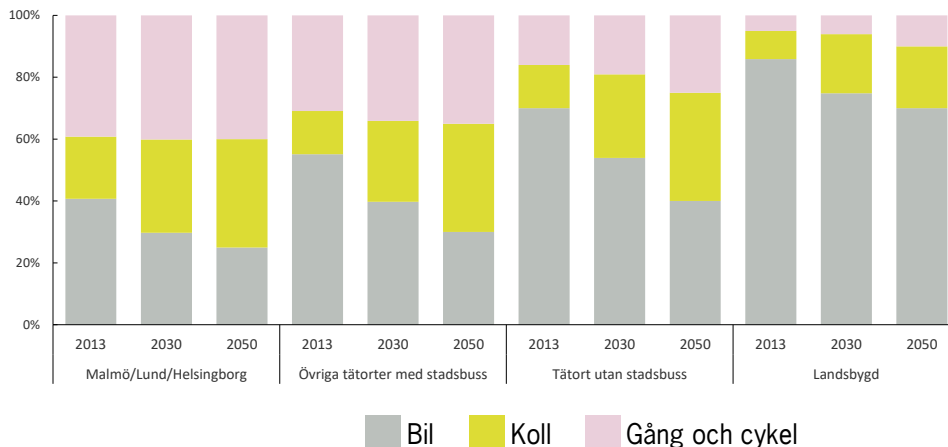
Ett par saker är dock värda att tänka på. För det första arbetar flera kommuner och städer

med att skapa tätare och mer funktionsblandade stadsmiljöer. En förutsättning för detta är att parkering kan anläggas på ett utrymmeseffektivt och attraktivt sätt utan att dominera stadsbilden. Med ett stort antal bilar, som används mer sällan, minskar potentialen att samnyttja parkeringsplatser och på det sättet minska parkeringsytorna i staden.

Att istället försöka minska bilanvändningen indirekt, genom att arbeta med åtgärder som påverkar parkeringsmöjligheterna vid den egna bostaden har, enligt forskningsresultat från USA och Norge, stor potential att minska bilanvändningen. Ju större andel hushåll vars kostnad för parkering ingår i boendekostnaden, desto högre bilinnehav och fler körda mil i bil. Det vill säga, när kostnaden för parkering vid bostaden osynliggörs och upplevs vara lägre än den i själva verket är så väljer fler att skaffa bil och hushåll med bil kör mer än hushåll utan bil.

Analyser av den norska nationella resvaneundersökningen visar att parkeringsmöjligheterna vid bostaden är av större betydelse för valet att resa med bil än parkeringsmöjligheterna vid målpunkten. Naturligtvis beror detta på att bilägande hushåll företrädesvis väljer att bosätta sig där

## Mål för färdmedelsfördelningen i Skåne (Region Skåne, 2017)



parkeringsmöjligheterna är goda. Det centrala resultatet från dessa och liknande studier är att bilinnehavets nivå är en av de viktigaste faktorerna bakom bilanvändningen och genom att bygga och tillhandahålla bostäder med fler eller färre parkeringsplatser skapar vi olika förutsättningar för att nå uppsatta färdmedelsmål.

Ett annat sätt att förstå denna logik är att studera kostnaderna för arbetspendling med bil respektive med kollektivtrafik för personer som äger bil, i olika pendlingsrelationer. Den stora kostnadsposten för de flesta bilägare är de fasta kostnaderna (inköp, skatt och försäkring), medan marginalkostnaderna för användning är små. Detta gör att kostnaden för bilresor upplevs som jämförbar med kostnaden för att resa med kollektivtrafiken. Om inte kollektivtrafiken upplevs som ett mycket bättre alternativ så finns det därför ett starkt incitament för bilägare att ta bilen istället för bussen eller tåget.

Det som krävs för en ändamålsenlig styrning av trafikutvecklingen med hjälp av parkering är ett parallellt arbete med parkering vid bostäder och målpunkter. Avgiftsreglerade parkeringsplatser vid bostäder kan förvisso minska bilinnehavet, men riskerar samtidigt att skapa incitament att arbetspendla med bil om parkeringen är gratis vid arbetet. Den ideala situationen är en månadsavgift för parkering vid bostaden och en dygnsavgift för parkering vid arbetet, så att på en gång parkeringens kostnader tydliggörs och det finns ett tydligt incitament att varje dag överväga andra färdmedel till arbetet än bil.

## Parkering som marknadstjänst

Det tredje huvudsakliga förhållningssättet har egentligen inte med planering att göra, eftersom det handlar om att minimera den offentliga styrningen av parkeringsutbudet och istället låta den privata marknaden tillhandahålla det utbud som olika fastighetsägare bedömer önskvärt och ekonomiskt lönsamt. Kommunens roll i detta är att istället reglera gatumarken på ett sätt som skapar tillgänglighet (med ”lagom höga parkeringsavgifter”).

” ” *Det råder ingen brist på parkering förrän avgiftsintäkterna från befintliga parkeringsplatser motsvarar intäkterna från annan användning av likvärdig mark*

(Glassborow, citerad i Roth, 1965)

Den som tydligast och ihärdigast argumenterat för detta förhållningssätt är den amerikanske stadsplaneraren och ekonomiprofessorn Donald Shoup. Han sammanfattar sin filosofi när det gäller parkering i tre reformer:

- Sätt marknadsmässiga parkeringsavgifter på gatumark, det vill säga avgifter som är så låga att parkeringsplatserna är attraktiva och nyttjas frekvent och så höga att det alltid finns ledig kapacitet för nya bilburna besökare. En gatusträckning mellan två korsningar eller en parkeringsyta bör eftersträva en beläggningsgrad runt 85 %. Då är parkeringsplatserna till nytta för många, samtidigt som det finns lediga platser så att nya besökare slipper köra runt och leta efter parkering.
- Ta bort parkeringstalen på tomtmark och låt fastighetsägare tillhandahålla så många eller så få parkeringsplatser som de själva finner behov av.

- Använd intäkterna från gatumarksparkeringen för att investera i närsamhället, i form av exempelvis underhåll av trottoarer, vegetation längs gatorna, bänkar, belysning, etc.

Den sista punkten kan motiveras av betydelsen att skapa en bred acceptans för parkeringsavgifter. Tanken med de två första punkterna är att det ska skapas en marknad för att tillhandahålla och ta betalt för parkering där efterfrågan är stor, i städer, om kommunen inte tvingar fram ett visst antal platser på tomtmark.

En ytterligare effekt av detta är att en fungerande marknad för parkering, där utbud och pris bestäms i relation till efterfrågan, leder till en situation där kostnaderna för parkering tas ut av användarna i form av parkeringsavgifter så att behovet av subventioner från övriga medborgare minskar.

Medan målsättningen för en planering som säkerställer ett minsta utbud är att skapa tillgänglighet för biltrafiken så söker en målstyrande planering att nå en önskvärd andel biltrafik. Den som förhåller sig till parkering som en marknadstjänst ser det som ett mål att parkering tillhandahålls endast där det finns en betalningsvilja som motsvarar parkeringens fulla kostnader.

Bedömare av det marknadsmässiga förhållningssättet och av Shoups reformer påpekar emellertid att utgångsläget i de flesta städer gör att uppkomsten av en fungerande marknad låter vänta på sig, även om kommunen skulle ta bort parkeringstalen och ta ut marknadsmässiga avgifter för gatumarksparkering.

Årtionden av god tillgång till billig parkering har gjort att betalningsviljan är låg och förväntningarna på fortsatt god tillgång höga. Man brukar säga att det moderna samhället är anpassat för bilen och det gäller även ur

ett psykologiskt perspektiv. Vi förväntar oss i regel att det ska vara möjligt att ta sig och parkera överallt med bil och att vi ska kunna äga och parkera en bil vid vår bostad till en rimlig kostnad. Att betala 1 000 kr per månad för att parkera i ett underjordiskt garage tycker vi är dyrt, även om vi då kanske bara betalar en tredjedel av den sanna kostnaden. Det gör det svårt för fastighetsägare och byggherrar att bygga och sälja eller hyra ut bostäder och verksamhetslokaler med få och dyra parkeringsplatser. Sannolikt kan vi fortsatt förvänta oss kraftiga subventioner av parkering, även i städernas centrala delar, även om kommunerna minskar eller helt tar bort sina parkeringstal för bil.

En stor del av det befintliga parkeringsutbudet är också tillskapat på ett sätt som innebär att det går långsamt att inlemma i en större marknad och att dess alternativkostnad i princip är lika med noll. I många fall är parkeringsplatserna reserverade för specifika användare och därmed finns ingen konkurrens om platser och ingen möjlighet att använda befintlig ledig kapacitet för ökad tillgänglighet. Parkeringsplatser under jord, i parkeringshus och inklämda på förgårdar eller innergårdar upptar resurser (mark eller kostsamma konstruktioner) som ofta är svåra att använda för andra ändamål. Det gör det svårt att uppskatta de fulla kostnaderna och ta ut marknadsmässiga avgifter för det parkeringsutbud vi redan har.



Donald Shoup  
<https://www.shoupdogg.com/>

Reinventing parking  
<https://www.reinventingparking.org/>

# Mål och utmaningar

Region Skåne har brutit ner de nationella målsättningarna för transportsektorns utveckling och kommit fram till att andelen bilresor i Skåne behöver minska från knappt 60 procent år 2013 till 33 procent år 2050. Istället måste framför allt resandet med kollektivtrafik öka. Målen för biltrafikens andel 2050 är anpassade efter de varierande förutsättningarna i de tre största städerna, övriga städer med stadsbusstrafik, övriga tätorter, respektive landsbygd.

Att arbeta med planering och reglering av bilparkering kommer att vara ett viktigt styrmedel för att uppnå målet om minskad biltrafik, inte bara i Skåne. I en nyligen genomförd studie av svenska kommuner svarade 149 kommuner att de har genomfört en eller flera åtgärder för att minska biltrafiken:

- Drygt 40 % av dessa kommuner svarade att de har förändrat sin parkeringsnorm,
- knappt 40 % svarade att de tagit bort parkeringsplatser och
- omkring 25 % svarade att de höjt parkeringsavgifter

Det finns samtidigt många andra mål och utmaningar kopplade till parkering, vilket kan göra det svårt att fullt ut använda parkering för att styra mot minskad biltrafik. Inte minst

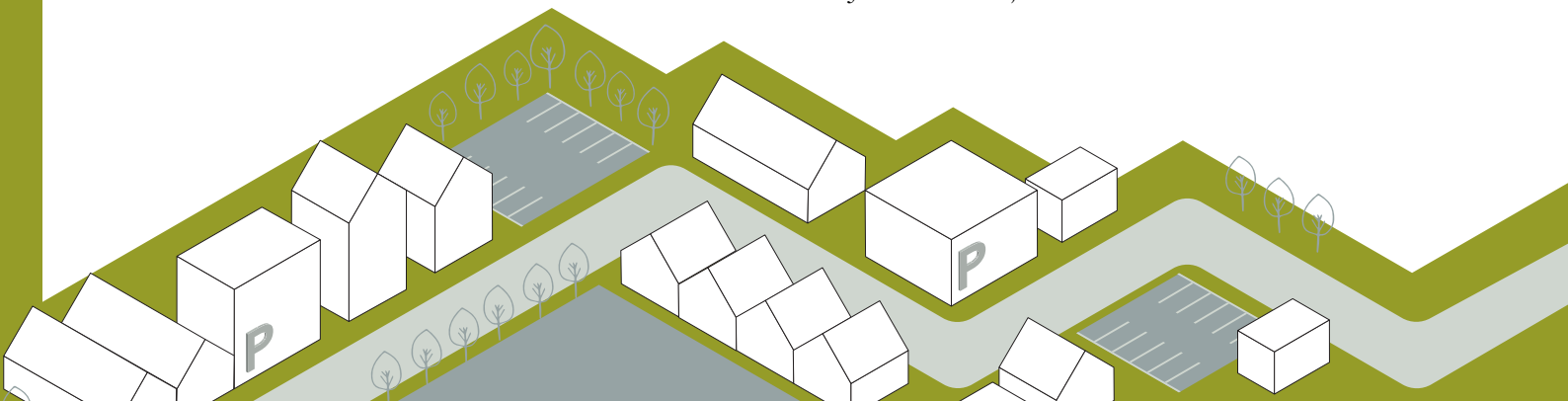
finns en utbredd uppfattning om att städernas centrumhandel är beroende av god tillgång till billig bilparkering för att kunna locka till sig kunder. Detta trots att flera studier visar att det går att skapa en framgångsrik centrumhandel genom satsningar som prioriterar tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel (inklusive cykelparkering) framför tillgänglighet för biltrafik. Här finns uppenbarligen ett behov av ökad dialog och samverkan mellan olika aktörer.

Ytterligare en utmaning för möjligheterna att styra med parkering är att bilinnehavet i Skåne fortsätter att öka, vilket talar för mindre stöd bland allmänheten för åtgärder som gör det svårare eller dyrare att parkera.

## Skånska kommuners arbete med parkering

Under projektets inledande workshop identifierades sex övergripande mål för kommunernas utveckling framåt, som planering och hantering av parkering har stor betydelse för:

- Effektiv ytanvändning, förtätning
- Ändrad färdmedelsfördelning (minskad biltrafik)
- God tillgänglighet för centrumhandeln
- Trygghet, trafiksäkerhet och hälsa
- Flexibelt parkeringsutbud
- Jämlikhet och jämställdhet







P-ledsystem och applikationer

Mer cykelparkering, utrymme för lådcyklar

Differentierade parkeringstaxor

Tidsreglering



Längre avstånd mellan bilparkering och målpunkter

P-avgifter

Pendlarparkeringar

Samla parkering i P-hus för samnyttjande

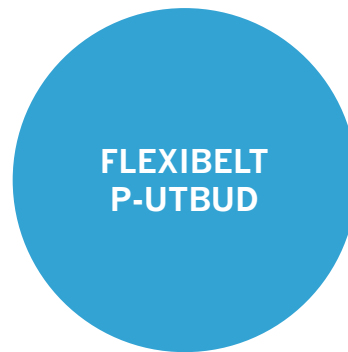


Förtäta på markparkering

P-hus som kan byggas om till andra funktioner

Öka kvaliteter för boende, mer grönytor i städer

Multifunktionella P-anläggningar



Flexibla P-tal, fler mobilitetsåtgärder



Integrera parkering i stadsmiljön

Få bort skrotbilar/målvaktsbilar

Förbättra cykelparkering



Workshop-deltagarnas utvalda mål, tillsammans med identifierade åtgärder för att uppnå målen

Workshop-resultaten visar att kommunernas arbete med policys och (parkerings- och cykel-)strategier på många håll fungerar bra redan idag. De utgör också betydelsefulla grundläggande steg mot uppsatta mål. Då det strategiska arbetet upplevs fungera bra idag dras slutsatsen att det inte är på denna nivå som de största och viktigaste utmaningarna finns. Workshopdeltagarnas svar visar att utmaningarna istället främst står att finna dels på en ”lägre”, mer konkret nivå och dels på en högre nivå. Det handlar om både konkreta bestämmelser och beslut om parkering (avgiftsreglering, parkeringstal, åtgärder för att få till samnyttjande) och om en övergripande förståelse och samsyn kring samhällets utveckling och parkeringens roll i det. Detta kan sammanfattas med att det behövs större ”mod att ta beslut som går emot rådande samhällsnormer.”

Det finns en motsägelse inbyggd i att de strategiska dokumenten och övergripande målen pekar ut en riktning för utvecklingen, men att normer och beslut går i en annan riktning eller åtminstone handlar om att inte förändra det rådande transportsystemet. Eller möjligen handlar det om ett alltför stort glapp mellan de övergripande målen och besluten på detaljnivå, ett glapp som fylls i av rådande politiska värderingar och förutfattade meningar om parkering, som innebär att fattade beslut strider mot uppsatta mål.

I flera mindre kommuner handlar det också om att det inte finns en organisation och kompetens för att skapa förutsättningar för en mer ändamålsenlig planering av parkering. Det saknas erfarenhet av att hantera parkeringsköp och finansiera större parkeringsanläggningar, som kan samnyttjas och kommunen saknar rådighet över parkeringsutbudet.

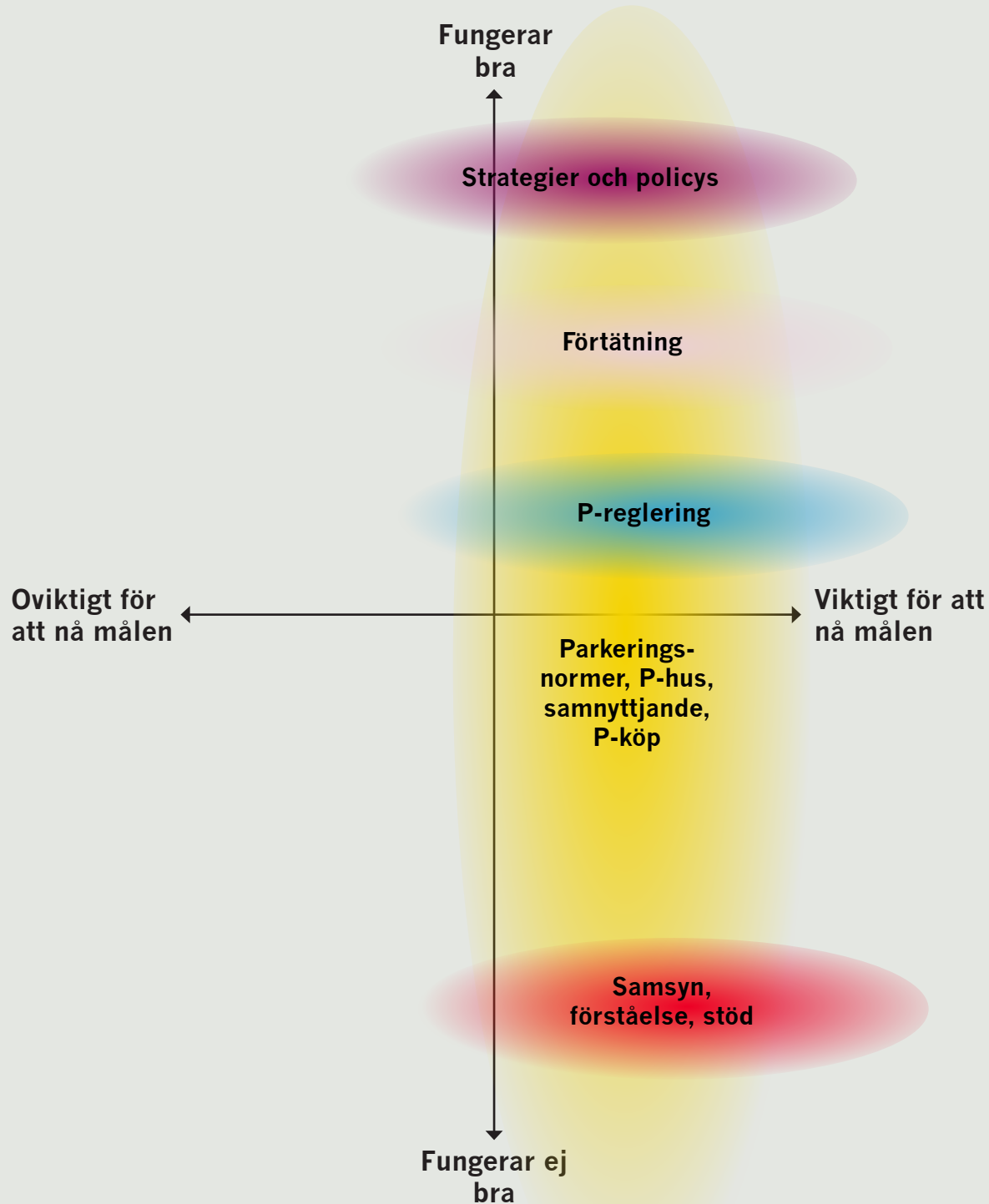


**Fanny Jakobsson**

Landskapsarkitekt  
Burlövs kommun

”En stor utmaning är att hantera parkering i planeringen av den blandade och förtätade staden. Vi måste förändra vanor och synen på parkering. Många förväntar sig att det ska finnas ett stort utbud av parkeringsplatser, gratis och i direkt anslutning till exempelvis bostad, arbete och handel. Men parkering tar mycket plats och ska vägas mot många andra intressen som också behöver få plats i staden. Det är svårt för oss som liten kommun, utan parkeringsbolag och vana att hantera parkeringsköp, att få till gemensamma parkeringsanläggningar som kan samnyttjas.

Att skapa goda förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt och att planera utifrån stationsnära lägen är ett sätt att minska behovet av bil och därmed även parkeringsefterfrågan. Det behöver också vara ett större fokus på bra cykelparkeringar och lösningar för nya typer av fordon. Här är många olika aktörer inblandade – kommunen, Region Skåne, Trafikverket och bostadsbolag.”



Områden som utpekats som viktiga för att nå uppsatta mål och hur arbetet inom dessa områden fungerar idag

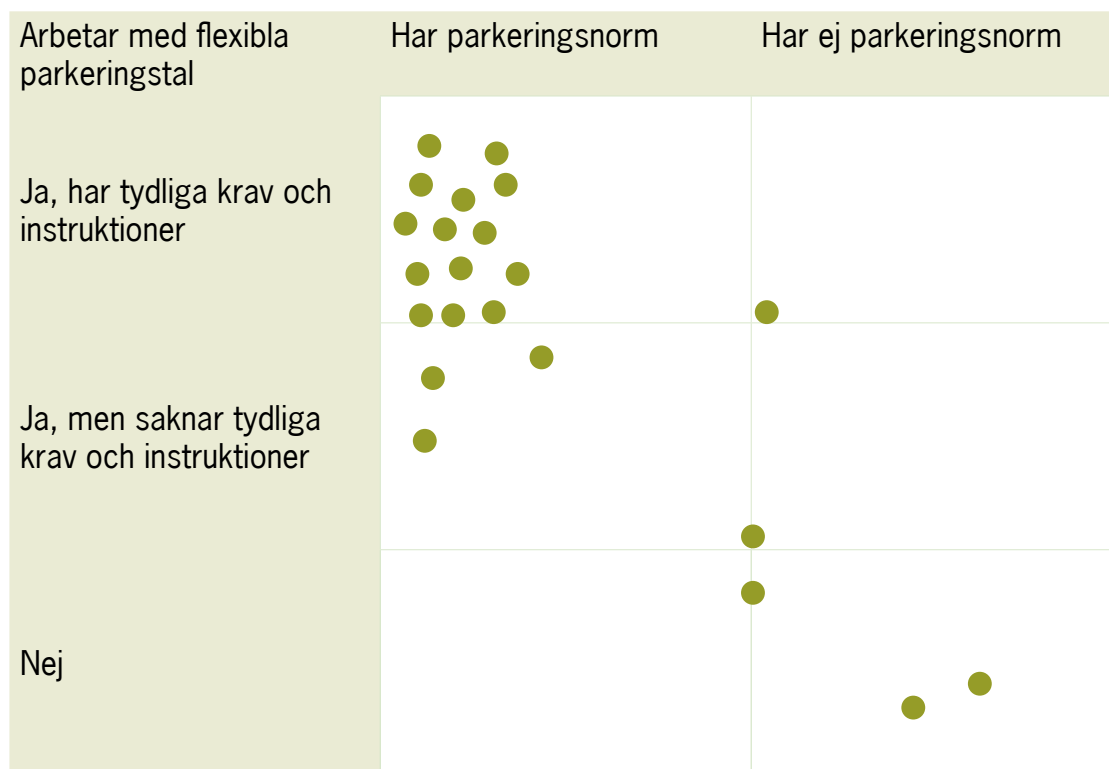
## Parkeringsnormer i Skånes kommuner

En workshop som specifikt behandlade parkeringsnormer i skånska kommuner visar att en majoritet av kommunerna har en parkeringsnorm och dessutom tillämpar flexibla parkeringstal. Instruktionerna och kraven på mobilitetsåtgärder för reducerat antal bilplatser upplevs av kommunernas tjänstepersoner i de allra flesta fall vara tydliga. Endast ett fåtal svar indikerar ett det inte finns en parkeringsnorm i kommunen och att det inte ges möjlighet till reduktion av parkeringstalen för bil. Den generella bilden är alltså att det idag finns en tydlig kravställning från kommunerna när det gäller parkering.

När den kommunala kravställningen granskas ytterligare visar det sig dock finnas stora skillnader kommunerna emellan. Parkeringstalen för bil upplevs vara höga i de flesta kommuner, medan kraven på antal cykelplatser uppvisar

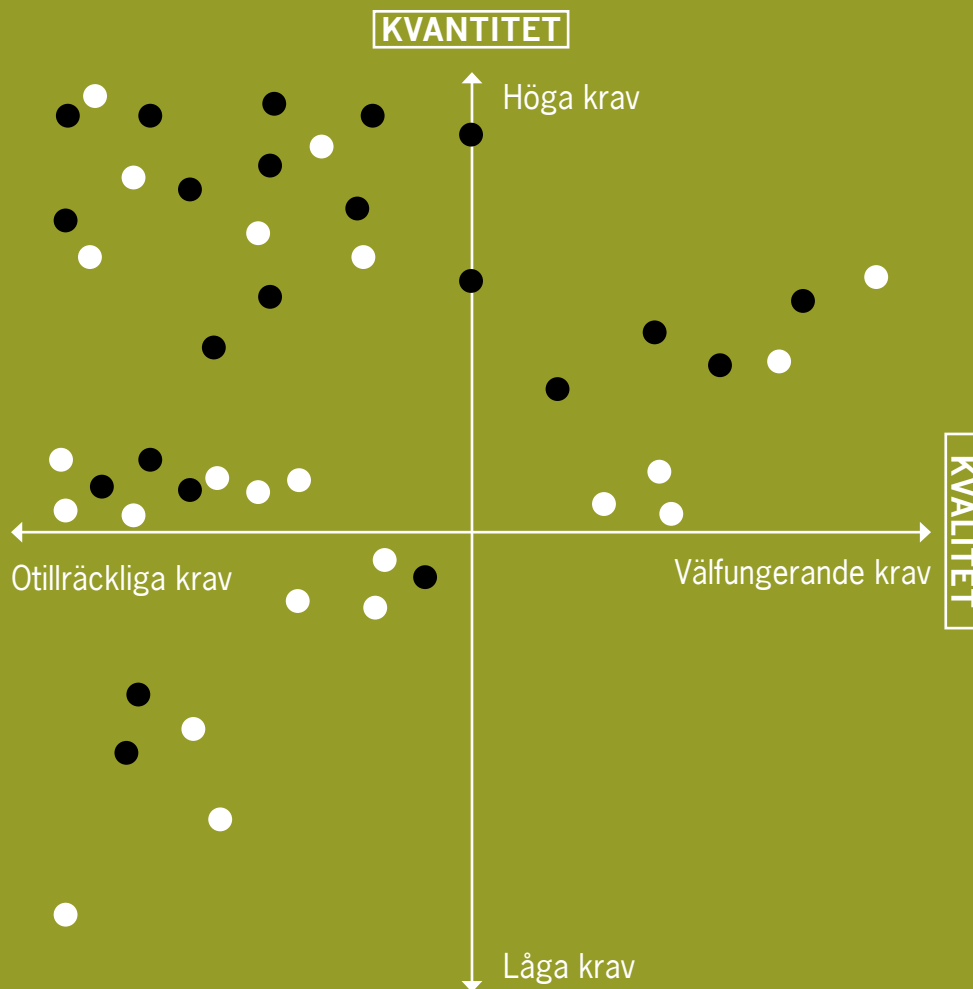
större variation. Detsamma gäller för kvaliteten, eller utformningskraven, på parkering. Kraven på cykelplatsernas utformning sträcker sig mellan otillräckliga och välfungerande, medan kraven på bilplatser oftare är otillräckliga. Det skulle kunna bero på att cykelparkering oftare är föremål för detaljutformning, medan fokus för bilparkering generellt ligger på att få till tillräckligt antal platser.

Lite tillspetsat kan man säga att vi är noga med att bygga gott om parkering, men bryr oss för lite om hur det sedan ser ut och hur resultatet påverkar stadsbilden.



Parkeringsnormer i Skånes kommuner

- Bil
- Cykel



Kommunala krav på cykel- respektive bilparkering i Skånes kommuner



## Varför ser parkeringsnormen ut som den gör?

Hur kommer det sig då att kravställningen på parkering ser ut som den gör i skånska kommuner? Varför ställs det så ofta väldigt höga krav på antal bilplatser, medan utformningen av både bil- och cykelparkering i regel glöms bort?

Enligt workshop-resultaten finns det fyra olika typer av svar på dessa frågor:

- Yttre faktorer och historiska förklaringar
- Politik, norm, kultur
- Bristfällig kunskap
- Riskminimering och ansvarsflykt

### Yttre faktorer och historiska förklaringar

Kommunerna och samhällsbyggnaden har under lång tid anpassats till ett transportsystem som förutsätter bilresor och ett högt bilnehav – ett bilberoende. Orter och samhällsfunktioner, såsom bostäder och arbetsplatser, har planerats på avstånd från varandra så att arbetsmarknad och människors vardagliga ärenden är beroende av frekventa och ibland långa transporter. Tätorter har tillåtits att växa i perifera lägen som inte försetts med kollektivtrafik, etc. Därtill har man inte vågat eller velat ta ut rimliga parkeringsavgifter, vilket stimulerat en onaturligt hög efterfrågan på parkering. Särskilt sant är detta vid arbetsplatser, där parkering ofta är gratis och där kommunens rådighet är liten.

### Politik, norm, kultur

Parallellt med den beskrivna yttre anpassningen av samhället till bilen har det skett en inre anpassning. Det handlar om människors förändrade värderingar och perspektiv på vad som är rimligt och ” normalt”, bland annat avseende parkering. Parkering har i de flesta kommuner blivit...

” ...en politiskt het fråga där tyckande går före kunskap och forskning

och något som

” ” ...betrakts som en mänsklig rättighet

(svar från workshopdeltagare)

Detta gör att kommunernas strävan att styra mot mål om minskad biltrafik på sikt fastnar i det kortsiktiga perspektivet. Man känner sig tvungen att prioritera att tillgodose det som upplevs som ett ”behov” av parkering idag framför långsiktiga mål.

Förändring och en mer framåtsyftande parkeringsplanering försvåras också av att det saknas politisk stabilitet vilket gör att det krävs ett stort mod för att våga förändra det rådande och gängse. Ingen vågar ta ansvar för att styra med parkering på grund av oro för långtgående konsekvenser i ett system som verkar vara helt beroende av biltransporter och goda (gratis) parkeringsmöjligheter för att fungera – fysiskt, socialt och politiskt.

### Bristfällig kunskap

En förklaring till att det saknas mod att ta ansvar för förändring och tänka nytt kring parkering är bristfällig kunskap om parkering på beslutsfattande nivå.

Parkeringsnormens fysiska påverkan på staden problematiseras inte, utan beskrivs på ett förenklat sätt. Osäkerheten och bristen på kunskap gör att kommunerna inte vet hur de ska hantera parkering på andra sätt än de hittills gjort, vilket gör att de blir passiva och avvaktar att andra kommuner agerar, för att se hur det går för dem. Ingen vill vara först med något nytt.

### Riskminimering och ansvarsflykt

När kommunerna avvaktar varandra så fortsätter de att använda sitt mandat att ställa

krav (på antal bilplatser) enligt PBL, som de alltid har gjort. På detta sätt minimerar de risken att det blir brist på platser och att kommunen själv behöver ta ansvar för att bygga parkering på tomtmark eller hantera en större efterfrågan på gatumarksparkering.

Eftersom många kommuner upplever sig begränsade, bland annat av att inte ha något parkeringsbolag som kan arbeta mer strategiskt med att planera parkeringsutbudet så blir höga minimala det enda verktyg som kommunen känner sig bekväma med att ta till. Det är den bekväma lösningen för att skapa tillgänglighet och möjliggöra mobilitet, när kollektivtrafiken och cykelvägnätet inte räcker till. Det blir då inte heller aktuellt att fokusera på utformning eller på reglering och trafikstyrning, utan bara på att säkerställa ett visst antal platser.

## Pågående förändring

Vid sidan av de lösningar och hinder som upplevs i kommunerna finns emellertid även en pågående förändring av arbetet med cykelparkering.

I många kommuner har planering av cykelparkering tills nyligen fått stå tillbaka för bilparkering. På senare år har kraven på antal cykelplatser börjat öka och cykeln börjar i allt större utsträckning betraktas som ett ”riktigt” färdmedel, som kan ersätta bilen för vissa ärenden. Som tidigare beskrivits har dock kraven på fungerande utformning (bland annat avseende stöldsäkerhet) än så länge inte kommit upp i en fungerande nivå.

Kraven på cykelparkering ökar parallellt med skarpare mål om minskad biltrafik i städernas centrala delar. Parkeringsnormerna ses därför över för att ta större hänsyn till platsens förutsättningar, mål om ett minskat framtida bilinnehav och en strävan att ta ut faktiska marknadspriser för parkering. Samtidigt finns en oro för att dagens situation med överutbud kan förbytas i en platsbrist, till följd av förtätning.



**André Blohmé**

Trafikingenjör  
Sjöbo kommun

”Sjöbo kommun står inför möjligheten att förtäta de centrala delarna av Sjöbo. Idag är det öppna ytor som delvis utgörs av parkering. Platsen räcker inte till både bostäder och en bilplats per bostad. Att planera för färre parkeringsplatser blir en utmaning men är ett måste för att utveckla centrum. Samtidigt finns det stora möjligheter. Planering av den fysiska miljön kring busstationen med bl.a. gena cykelvägar och säkra cykelparkeringar blir viktigt för att främja hela resan-perspektivet.

Vi måste titta på alternativa lösningar och diskuterar hur vi ska tänka kring exempelvis lägre parkeringstal och mer yteffektiva anläggningar samt var dessa ska placeras. Mer hårdgjord yta riskerar att göra området otryggt. Parkeringshus är en förutsättning för en långsiktigt hållbar stadsutveckling och ett mer hållbart resande.

Vi försöker hitta sätt att bygga nytt, med färre parkeringsplatser, men saknar erfarenhet av vilka konsekvenserna blir av förtätning centralt. Vi vet inte hur människorna som ska bo där kommer att leva och resa. Bland annat diskuteras hur parkering på tomtmark och gatumark ska hanteras för en hållbar parkeringssituation. Vi behöver en tydlig plan för hur parkeringen i centrum ska utvecklas.

Frågan om parkering har hittills inte diskuterats i kommunen på det sätt som krävs nu, när det blir konkurrens om centralt belägen mark. Parkeringsfrågan är känslig och måste kommuniceras både internt inom kommunen och externt. Diskussionen sträcker sig över förvaltningsgränserna; såväl Tekniska förvaltningen som Stadsbyggnadsförvaltningen är delaktiga.”

# Trender

Till kommunernas utmaningar kommer även osäkerheter i form av trender och utveckling på lång sikt, vilket har betydelse för dagens planering och byggande av parkering eftersom det ofta rör sig om kostsamma investeringar i långlivade anläggningar.

## Ökad e-handel

E-handelns ökade betydelse för handelns omsättning leder rimligen till minskad parkeringsefterfrågan vid butiker då transporter av inköpta varor sköts av e-handelsföretagen istället för av privatpersoner. Den ökade e-handeln kan också ha positiva effekter på centrumhandeln (se vidare i nästa avsnitt).

## Digitalisering

Nya, digitala metoder för delning av varor och tjänster har även nått parkeringsbranschen och utlovar, åtminstone i teorin, en optimering av användandet av parkeringsplatser, så att samma yta kan användas av fler bilar och ge ökad tillgänglighet. En utmaning ligger här i att fysiskt och juridiskt tillgängliggöra det befintliga parkeringsutbudet så att denna nya teknik når sin fulla potential.

Även nya tjänster för delning av privatägda fordon kan komma att få påverkan på parkeringsefterfrågan, om det blir så pass vanligt att den befintliga bilflottan i framtiden används av fler personer och utför ett större transportarbete än idag. Då ökar möjligheterna till samnyttjande av parkering, samtidigt som ökad tillgång till bil för fler personer inte behöver leda till fler bilar som behöver parkering.

## Elektrifiering

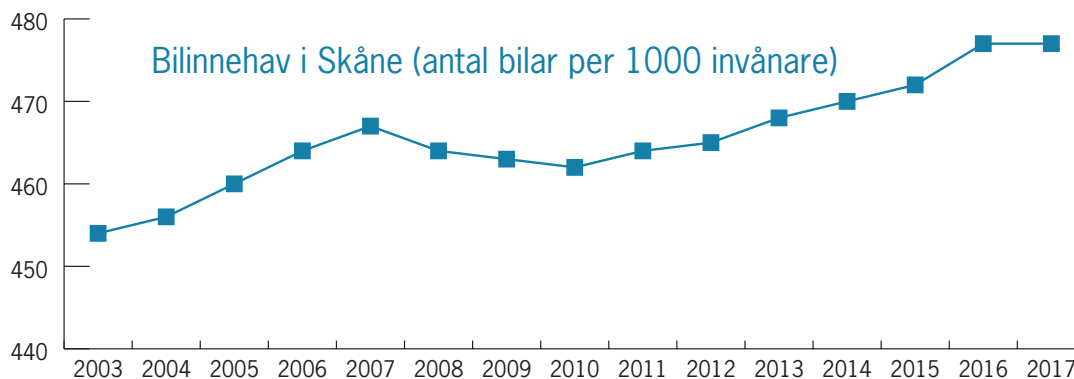
Fler eldrivna bilar har ingen uppenbar betydelse för parkeringsefterfrågan eftersom bilar behöver parkeras oavsett vilket drivmedel de använder. Det som är intressant med en elektrifiering av fordonsflottan är istället att eldrivna fordon kan parkeras inomhus och dela utrymme med andra funktioner, vilket skapar nya förutsättningar för att anordna och samnyttja parkering (se faktaruta om Mo-Bo i delen *Vägar framåt för Skåne* sidan 62).

## Fler bilar, minskad bilkörning?

I Skåne har bilinnehavet fortsatt att öka under 2000-talet, samtidigt som körsträckan per bil har minskat, något som bör innebära en ökad efterfrågan på parkering vid den egna bostaden. Den egna bilen verkar alltså vara fortsatt viktig, även om den inte används frekvent. Parallellt med denna trend ser vi att unga tar körkort i allt senare ålder, vilket pekar åt motsatt håll. Forskning visar också att bilanvändningen i olika åldersgrupper har förändrats. De äldre idag kör mer idag än vad äldre gjorde för 40 år sedan, medan de yngre grupperna istället kör mindre och reser mer med kollektivtrafik.

Huruvida dessa resvanor håller i sig över tid återstår att se, men en möjlig slutsats är att vi i framtiden kommer att ha en äldre generation som kör mindre bil än vad dagens äldre gör. Om viljan att äga egen bil inte minskar i samma utsträckning så får vi en situation med en ökad efterfrågan på parkering, framför allt vid bostäder, och minskade möjligheter att samnyttja parkeringsplatser. Då blir det svårare





och dyrare att förtäta våra städer, vilket i sin tur bromsar upp utvecklingen mot tätare städer med kortare gångavstånd och bättre underlag för kollektivtrafik.

## Fordonsdelning och självkörande fordon

Den stora förändringen av transportsystemet väntas dock komma i form av ökad fordonsdelning och självkörande fordon. Delade, självkörande fordon, som i praktiken utgör en enda stor bilpool, skulle kunna minska antalet bilar markant. Eftersom dessa bilar skulle användas under en mycket större del av dygnet skulle efterfrågan på parkeringsplatser för stillastående bilar minska drastiskt i våra städer. Det är dock oklart när och i vilken omfattning en sådan utveckling är att vänta och exakt hur den kommer att se ut.

Om ökad delning löper parallellt med utvecklingen mot självkörande fordon så kan, som sagt, bilnehavet minska markant, trots ökad rörlighet. I en rapport om hur delade självkörande fordon skulle kunna öka kollektivtrafikens upptagningsområde redovisas beräknade privatekonomiska besparingar i transportkostnader motsvarande drygt 3 000 kr/månad och löntagare i Sverige. Detta gäller alltså om utvecklingen går mot fler delade fordon som kompletterar kollektivtrafiken.

Om, å andra sidan, självkörande fordon utvecklas utan att åtföljas av en ökad fordonsdelning så finns istället en risk att bilresandet ökar på bekostnad av

kollektivtrafiken. Lägre transportkostnader tack vare automatisering medför tilltagande stadsutglesning och ökade avstånd.

Oavsett utfall är det sannolikt att självkörande fordon kommer att minska efterfrågan på parkering. För branschorganisationen Fastighetsägarna betyder detta att eftersom nya byggnader och anläggningar mycket väl kan stå kvar om 100 år, så bör de förses med ett mycket begränsat utbud av parkering. Parkeringsutbudet bör också vara möjligt att ställa om till annan användning, vilket bland annat betyder att underjordisk parkering undviks.

## Läs mer

The future of mobility:  
<https://www2.deloitte.com/insights/us/en/focus/future-of-mobility/transportation-technology.html>

Från Ta-sig-till-hållplats till Hämtas-hemma:  
[https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2018/06/hamta\\_hemma\\_final\\_lowres.pdf](https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2018/06/hamta_hemma_final_lowres.pdf)

Från parkering till mobilitet:  
<https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/fran-parkering-till-mobilitet.pdf>

# Parkering och centrumhandel

Det har sagts att handeln bygger staden, att handeln är en motor för stadens utveckling, och att det krävs en hög tillgänglighet till centrum, både för handelns och för besökarnas skull. Centrumhandeln är beroende av att besökare och kunder kan komma till den och centrumhandeln fungerar också som en resurs för ett större omland. Eftersom mindre orter och landsbygd i regel är sämre försörjda med kollektivtrafik och avstånden till större städer och handelsutbud ofta är stora blir bilen för många det självklara valet. Och då blir parkering en central del av centrumets tillgänglighet.

Bilburna kunders betydelse ska emellertid inte överskattas och god tillgänglighet till centrum inte likställas med god tillgång på avgiftsfria parkeringsplatser.

När allt kommer omkring så är alla handelns kunder gående, om det så är bara från den parkerade bilen på gatan precis utanför butiksentrén, vilket betyder att centrum måste vara en attraktiv miljö att gå och vistas i. Precis som ett köpcentrum, med ett stort utbud av butiker som ligger tätt i en väderskyddad miljö och där det finns möjlighet att sitta ned och vila sig eller ta en fika.

**» »** *Ju viktigare platsen är desto viktigare blir parkeringsmöjligheterna. På en tråkig plats vill man ha en parkeringsplats precis vid sin målpunkt.*

(Kent, citerad i Wormser, 1997.)

På en intressant och attraktiv plats kan det vara ett nöje för många att bara gå en längre promenad och titta på människor eller i butiksfönster. Parkering behöver naturligtvis inte vara inkompatibelt med attraktiva miljöer, men det måste lösas på rätt sätt.

## Fakta om parkering och centrumhandel

Studier visar att olika färdmedels tillgänglighet är av stor vikt för centrumets livskraft och här är bilparkering en viktig pusselbit. Däremot överskattas både parkeringens och de bilburna kundernas betydelse för centrumhandeln. Ett vanligt antagande, särskilt bland handelns företrädare, är att bilisterna handlar mer och därmed är bättre kunder än andra. Flera studier, från olika städer, visar dock att kunder som kommer med andra färdmedel står för en lika stor eller större andel av handelns totala omsättning än bilister. Den generella tendensen är att bilburna kunder gör större enskilda inköp men att de handlar mer sällan än kunder som kommer med andra färdmedel.

Omvänt betyder detta att när vi gör mer plats för andra färdmedel än bilen och framför allt mer plats för människor snarare än motorfordon, så gynnar vi också handeln. Erfarenheter visar till exempel att cykelparkering centralt i staden kan generera större intäkter för handeln än motsvarande yta för bilparkering.

Givetvis är det skillnad på större och mindre orter. Mindre orter är generellt glesare och har ett mindre lokalt kundunderlag för handeln,



## Cykelparkering genererar större intäkter för centrumhandeln än bilparkering, per kvm räknat

vilket gör bilen och dess tillgänglighet viktigare. Men det går inte att skapa en fungerande handel bara med bilparkering, utan bilparkering blir en viktig fråga först när handeln och centrum upplevs som intressanta att besöka för tillräckligt många personer.

I ett exempel, från en mindre (20 000 inv.) stad i Sverige, gjorde Trivector en beräkning som visade att det skulle behövas minst 800 ytterligare bilparkeringsplatser för att centrum skulle kunna ta emot tillräckligt många kunder för att säkra handelns omsättning. Beräkningen baserades bland annat på att dagens genomsnittliga parkerade tid skulle vara densamma även i framtiden. De 800 parkeringsplatserna skulle kräva att minst 5 000 kvadratmeter i centrum uppläts för parkering, förutsatt att platserna anlades i ett parkeringshus med 5 våningar.

Närmare studier av användningen av parkeringsplatserna visade emellertid att det fanns gott om ledig kapacitet för betydligt fler bilburna kunder redan idag, tvärt emot vad handlarna trodde. En slutsats som kan dras härifrån är att stadens och centrumhandels attraktivitet inte var otillräcklig på grund av bristfällig tillgång på bilparkering. Frågan är

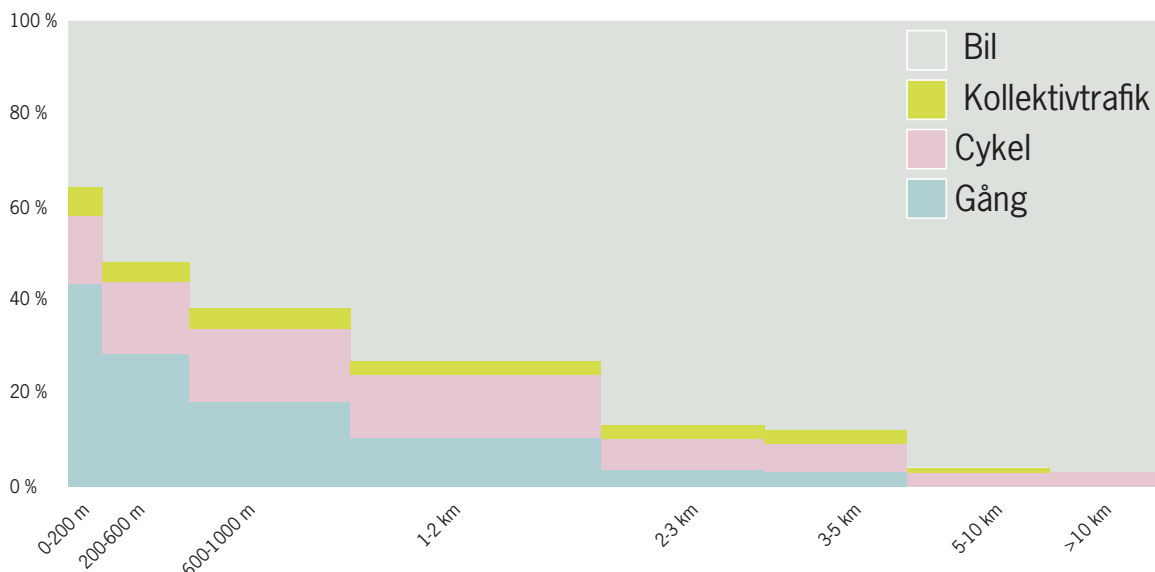
om inte de 5 000 kvadratmeterna skulle kunna användas på ett mer ändamålsenligt och mer kostnadseffektivt sätt för att stärka centrum.

Vi behöver inte välja mellan att ha gott om bilparkering i centrum eller ingen alls, utan det är en fråga om att hitta goda lösningar och framför allt att prioritera vad gäller lokalisering – rätt sak på rätt plats!

### Parkerings värde

En studie av parkeringens värde i Göteborg från 2014 visar att en bilplats i centrum är värd i storleksordningen 400 000 – 1 600 000 kr per år i omsättning för handeln. Om vi antar att den lägre änden av spannet – säg 500 000 kr – är ett genomsnitt för de flesta svenska städer, så är en parkeringsplats på tomtmark värd omkring 17 000 kr/kvm och år (en plats upptar ca 30 kvm, inklusive manövreringsutrymme). Detta ska jämföras med värdet för samma yta använd som lokal för handeln. Enligt Svensk Handel var detaljhandelns medianomsättning i Sverige år 2013 drygt 30 000 kr/kvm och år.

En tumregel kan alltså vara att centralt belägen tomtmark inte bör användas för parkering. Detsamma kan gälla även för parkering på allmän platsmark, under de delar av året när den



Färdmedelsfördelning och avstånd till livsmedelsbutik, i orter med 10 000 - 50 000 invånare. Bearbetning av siffror i Wårnhjelm, 2015.

istället kan användas för uteserveringar. I första hand bör bilparkering istället samlas i större anläggningar i anslutning till stadskärnan, i syfte att säkerställa både tillgängliga och attraktiva miljöer.

I den engelskspråkiga litteraturen talar man om "Park once districts", vilket på svenska skulle kunna fångas av något i stil med – "En parkeringsplats, flera ärenden". Konceptets tre delar är:

#### Minska ytor för markparkering:

- Samla parkering i anläggningar
- Tillgängliggör befintlig, privat parkering
- Förtäta på markparkering
- Sänk/ta bort P-tal för centrumverksamheter

#### Anpassning till gatumiljön och oskyddade trafikanter:

- Ta bort parkeringsplatser mellan butiksentréer och gata
- P-anläggningar med aktiva gatuplan
- Minimera antalet infarter och avbrott i trottoarer
- Säkra smidiga gångvägar till och från P-anläggningar

#### Förädla gatumiljön:

- Planteringar, bänkar, väderskydd, etc.
- Belysning och renhållning
- Innovativ, tillfällig användning av gatumarksparking

På detta sätt skapas ett centrum som genom ett större utbud, butikstäthet och levande stadsmiljöer utan avbrott inbjuder till promenad och vistelse, samtidigt som det är tillgängligt för bilburna kunder.

Studier av åtgärder för att skapa mer attraktiva miljöer i centrum att röra sig genom till fots, visar också att det ökar centrumhandels omsättning, även när det sker på bekostnad av tillgängligheten med bil. I London lyckades man med att fördubbla antalet personer som vistades på gatorna och tredubbla deras sammanlagda vistelsetid, samtidigt som antalet vakanta lokaler minskade och värdet på lokalerna ökade. Detta genom att ta plats från biltrafiken för att skapa mer trivsamma miljöer för gående och cyklande.

#### Parkeringsreglering

Om centrumhandeln delvis är beroende av tillgänglig bilparkering så är tillgänglig bilparkering i sig beroende av att det både finns lediga platser och att platserna har hög omsättning på bilister.



Ökat antal gående,  
stående, sittande,  
väntande

+ 93 %

Besökare  
tillbringade mer tid  
på platsen, i affär, på  
kafé, etc.

+ 216 %

Ökat hyresvärde på  
butikslokaler

+ 7,5 %

Minskat antal  
vakanta lokaler

- 17 %

Samlade resultat av åtgärder  
för att öka trivseln och  
utrymmet för oskyddade  
trafikanter i stadsdelscentra i  
London (Carmona, mfl. u.å)

Ökat hyresvärde på  
kontorslokaler

+ 4 %

Tillgänglig parkering innebär att det finns lediga platser på olika håll runtom i staden, runt 85-90 % är en god beläggningsgrad att eftersträva på varje enskild parkeringsyta eller gatusträckning. Då finns det alltid en plats i närheten för besökare så att söktrafik undviks. Om beläggningsgraden är högre än så bör parkeringsregleringen ses över för att öka antalet lediga platser.

Lediga parkeringsplatser skapar tillgänglighet till handeln, för bilisterna. Hög omsättning på parkerade bilar möjliggör för fler potentiella kunder till handeln. En parkeringsplats som används av sju olika kunder under en och samma dag är mer värd än fem platser som upptas av samma personer under hela dagen, och en åtgärd som leder till ökad omsättning så att befintliga parkeringsplatser kan användas av fler är betydligt mer kostnadseffektiv än att bygga nya platser.

Parkeringsplatser i centrum ska alltså regleras så att platserna används och har en hög beläggningsgrad, men aldrig är helt fullbelagda, och så att de parkerande kunderna byts ut så ofta som möjligt och lämnar plats för nya. I ett första steg kan det vara lättast att vinna acceptans för införande av tidsreglering, på helt oreglerade platser. Det bör också ge en rimlig omsättning på bilister givet att regleringen efterlevs. Avgiftsfri parkering brukar dock bli fullbelagd och därigenom otillgänglig, varför avgift bör införas eller höjas på ytor med hög beläggningsgrad. Det ger också en intäkt som kan användas för att underhålla parkeringsplatser, trottoarer och andra delar av gatumiljön för ökad trivsel.

Avgiftsreglering har också den fördelen att det möjliggör för längre parkering, för den som har behov av det och är villig att betala mer för att parkera längre, vilket inte är möjligt på tidsreglerade platser.

Vad är då en rimlig avgiftsnivå för parkering i centrum? Baserat på markvärdet i skånska

## Parkerings betydelse i Ängelholm och Trelleborg

En studie av centrumhandeln och parkeringsregleringen i Ängelholm och Trelleborg redovisar ett antal intressanta resultat kopplat till parkeringens och parkeringsregleringens betydelse för centrumhandeln.

Ängelholm och Trelleborg har flera yttre likheter och är ungefär lika stora befolkningsmässigt (knappt 30 000 invånare i tätorten), men skiljer sig åt beträffande hur den allmänt tillgängliga parkeringen i centrum är reglerad. Ängelholm har avgiftsbelagd och tidsreglerad parkering på gatumark och på tomtmark i centrum, medan Trelleborg inte har några parkeringsavgifter på gatumark. När parkeringsplatserna i de båda städerna studerades visade det sig att omsättning på parkeringsplatser var högre i Trelleborg än i Ängelholm, vilket pekar på att avgiftsregleringen i Ängelholm inte bidrar till ökad omsättning på parkerade bilar. Istället verkade tidsregleringen vara av större betydelse i de två städerna.

Eftersom centrumhandels omsättning är större i Ängelholm än i Trelleborg så tyder resultaten också på att parkeringsregleringen i centrum är av begränsad betydelse, åtminstone som det ser ut idag. Istället är det andra faktorer som skiljer städerna åt, som är av större betydelse.

Parkeringsregleringen och omsättningen på parkerade bilar kan alltså inte förklara skillnaden mellan Trelleborg och Ängelholm avseende handels omsättning. Detta går i linje med andra studiers resultat att parkeringsavgifter inte påverkar centrumhandeln negativt och att handels omsättning beror på så mycket mer än de bilburna kunderna.

tätorter och kostnaden för att underhålla en parkeringsplats bör det inte kosta mindre än 5 kr/timme att parkera centralt. Vid låg beläggingsgrad på platser med lägre avgift bör det övervägas om platserna kan användas till annat än parkering. Vid hög beläggingsgrad trots högre parkeringsavgifter bör det övervägas om avgiften ska höjas alternativt parkeringsintäkterna användas för att investera i nya parkeringsplatser i anslutning till centrum.

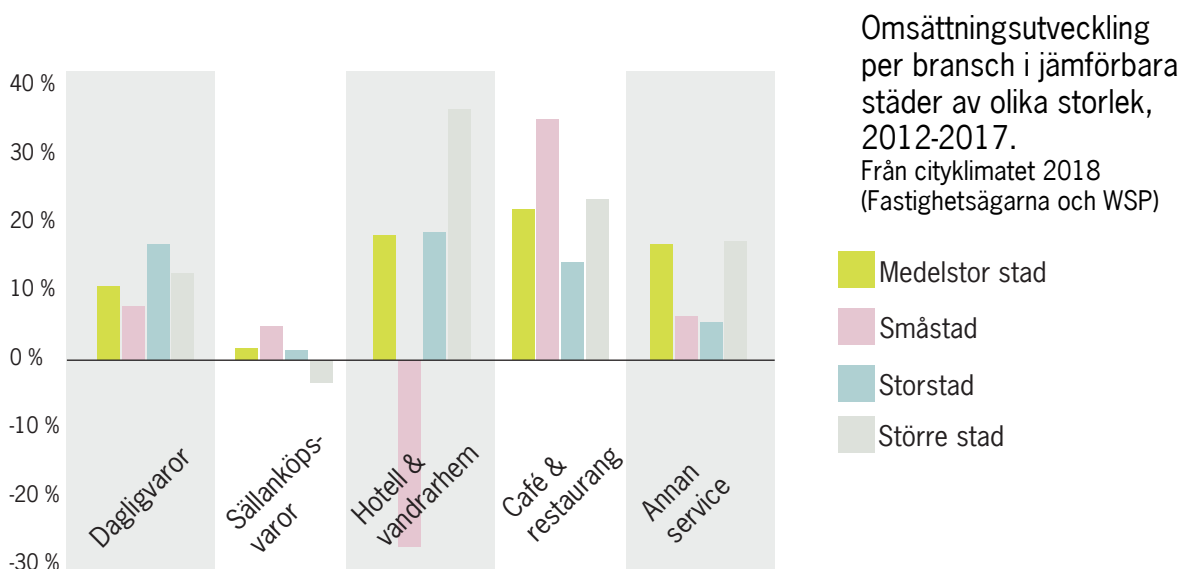
## I praktiken

I många städer styrs inte tillgången på parkering i första hand av antalet befintliga parkeringsplatser eller av deras avgift, utan av hur stor del av det samlade utbudet som reserveras för särskilda grupper – vanligen boende och anställda i centrum.

I städer finns ofta en stor del av parkeringsutbudet i parkeringsanläggningar reserverade för vissa användare. Studier av dessa visar ofta att beläggingsgraden är låg och att möjligheten till samnyttjande är god. I förlängningen kan detta göra att befintlig parkering på tomtmark eller gatemark kan ersättas med andra funktioner för en mer attraktiv stad. Detta förutsätter att en större del av parkeringsutbudet görs allmänt tillgängligt.

## E-handeln och centrumhandelns omstrukturering

I mångas ögon framstår den pågående utvecklingen, med allt mindre av sällanköpsvaruhandel i centrum, som osäker och skrämmande. Den som ser utvecklingen ur ett större perspektiv blir möjligen mindre oroad och ser det istället bara som den senaste i raden av centrums omstruktureringar. I slutet av 1800-talet kom varuhusen till centrum och idag är det externa köpcentra och e-handel som konkurrerar och skapar nya förutsättningar. Medan sällanköpsvaruhandeln flyttar ut på nätet ökar emellertid dagligvaruhandeln i centrum, liksom omsättningen inom café och restaurang. Det handlar inte så mycket om att centrum med säkerhet går under, utan om att innehållet förändras. Som Björn Bergman, VD i Svenska Stads kärnor, uttryckt det: *"Vi tar igen på kvällen det vi förlorar på dagen!"*. Flera handelsexperter menar också att E-handeln kan gynna centrumhandeln när mycket av varuhandeln digitaliseras och det som efterfrågas på de traditionella fysiska handelsplatserna istället handlar mer om upplevelser.



Det viktiga är, återigen, att arbeta för att staden och centrum ska vara en attraktiv miljö att vistas i – det blir om möjligt än viktigare framöver – och då handlar det om att lösa parkering på ett attraktivt sätt. Staden är både en byggd miljö och en samling sociala fenomen. Beslutsfattare och planerare kan påverka den byggda miljön, men knappast det sociala liv som levs i den. Och det kanske heller inte är önskvärt, staden måste få leva sitt eget liv och få rum att utvecklas. Planering för attraktiv parkering betyder i detta sammanhang att tillhandahålla en stödjande funktion, utan att dominera och ta plats och fokus från staden i sig.

## Parkering för ett attraktivt centrum

### Ta reda på nuläget:

- Ta reda på hur det samlade parkeringsutbudet ser ut och hur det är reglerat (avgift, tid, reserverade platser)
- Undersök beläggningsgraden och omsättningen på befintliga parkeringsplatser
- Undersök hur, med vilka färdmedel kunderna tar sig till centrum (anta inte att alla kommer med bil förrän detta faktiskt studerats)

### Effektivisera användningen av parkeringsplatserna:

- Öka omsättningen på befintliga platser
- Reglera bilparkering så att den är tillgänglig för besökare och har hög omsättning. Reserverade parkeringsplatser är svårt att kombinera med attraktiv och effektiv markanvändning i centrum

### Prioritera besökare och kunder till centrum framför andra grupper:

- Arbeta för att tillgängliggöra de parkeringsplatser som finns i privata anläggningar för allmänheten och se till att de platser som tillskapas är allmänt tillgängliga
- Se över parkeringsavgifter på centrala platser – boendeparkering och annan periodbetalning av parkering på gatumark innebär vanligen en kraftig rabatt jämfört med de avgifter som besökare betalar per timme. Detta leder till begränsad tillgänglighet för besökare och kunder

### Lokalisera och utforma parkering på rätt sätt:

- Lokalisera parkeringskapacitet till anläggningar i utkanten av centrum, så att de inte stör och bryter upp gatumiljön och tar plats från viktigare funktioner i staden – det som människor faktiskt kommer för att besöka
- Utforma parkeringsanläggningar med aktiva bottenplan så att de tillför nya kvaliteter till stadens centrum.

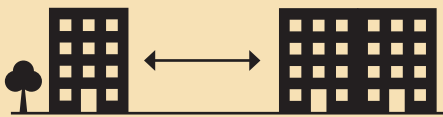


## Läs mer

Walkable Parking: How to Create Park-Once-and-Walk Districts:  
<https://www.parking.asn.au/walkable-parking-how-to-create-park-once-and-walk-districts/>

Street appeal:  
<https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/economic-benefits-of-walking-and-cycling>





**Parkering riskerar att skapa hål i stadsmiljön och påverka attraktiviteten negativt.**

Stora Gråbrödersgatan, Lund

# Cykelparkering

Historiskt och fram till nyligen har parkering i de flesta kommuner främst handlat om bilparkering. De negativa effekterna av parkering, med höga kostnader, utrymmeskrav och negativ påverkan på stad och trafik, beror också i huvudsak på bilparkering. Därför har cykelparkering i denna rapport behandlats separat.

Cykelparkering betraktas ännu på många sätt mer som en mobilitetsåtgärd än som parkering, mer som ett verktyg för att gynna cykling och minska efterfrågan på bilparkering än som en anläggning som tar plats och kostar pengar. I princip kan dock samma aspekter anläggas som på bilparkering. Sannolikt kommer synen att förändras i takt med att parkeringstalen och utformningskraven för cykelparkering i många kommuner höjs.

Det som talar för att behandla parkeringsplatser för cykel på ett i grunden annorlunda sätt än bilparkering ligger i de samhällsekonomiska effekterna av cykel- respektive biltrafik. Kortfattat leder cykling till stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad hälsa, medan kostnaderna i form av utrymmeskrav är mycket mindre. I genomsnitt går det åtminstone sex cykelplatser per bilplats.

## Generellt

För att främja cykling krävs välplacerade och planerade cykelparkeringar. Om placeringen inte är rätt, används de inte. Gemensamt för alla cyklister är att närhet mellan målpunkt och parkeringsplats är en mycket viktig faktor. Generellt gäller att ju kortare ärende, desto närmare målpunkten vill man parkera

sin cykel. För att tydligt prioritera och göra cykling attraktivt bör cykelparkeringen alltid ligga närmare målet än bilparkeringen. För att undvika att alla besökare vill parkera precis vid målpunkten kan man arbeta med olika standard på parkeringen, så att lite mer avlägsen parkering görs mer attraktiv genom högre standard.

Cykelparkeringen bör också placeras på cyklisternas naturliga väg till målet, dvs i anslutning till cykelnätet, och väl synlig så att cyklisterna direkt ser var det går att parkera. Det måste finnas gott om plats, så att cykeln kan stå stabilt och helst ges möjlighet att låsa fast ramen. Minimimått på cykelparkering bör vara minst 0,6 m bredd för vanliga cyklar, 1,2 meter bredd för lådcyklar (om vinkelrät).

## Vid bostäder

Cykelparkering för boende bör alltid ge möjlighet till ramlåsning och helst vara väderskyddad. För att nå en hög standard bör en stor andel förläggas som inomhusparkering i markplan, med automatiska dörröppnare till de dörrar som måste passeras och extra bredd för att medge passage med lådcykel. En viss andel av platserna bör ge utrymme för lådcyklar. För god standard kan antas omkring 10 procent, men det beror också på målgruppen. Enklare parkering för besökande, och i viss mån boende, bör finnas i anslutning till entréerna (inom 0-15 m) och parkering av högre standard inom 35 meter.



## Vid arbetsplatser och verksamheter

Cykelplatser vid arbetet bör placeras i nära anslutningar till entréer och alltid erbjuda minst ramlåsning, men gärna även väderskydd och möjlighet att låsa in cykeln. Inomhusparkering främjar ett flexibelt resande eftersom man tryggt kan lämna cykeln kvar under natten. Hög standard på cykelparkeringen kan motivera ett längre avstånd (35-50 meter). Det är också viktigt att tänka på att även ett längre gångavstånd kan accepteras om det går att cykla hela vägen till parkeringen och om parkeringen ligger på vägen till målet. För besökande till verksamheter bör cykelplatser ligga lätt tillgängliga i anslutning till entrén. En viss andel av platserna bör ge utrymme för lådcyklar. Hur stor andel beror på målgruppen. Vid exempelvis förskolor är det särskilt viktigt att tänka på att även lådcyklar och cyklar med cykelkärror ska få plats.

## Vid korttidsparkering

Vid korta ärenden, exempelvis längs handelsstråk, bör cykelparkering i princip alltid anläggas i direkt anslutning till entréerna. Hellre flera små parkeringar längs en gata än en stor. Avståndet bör vara 0-15 meter från entréerna. Enkla cykelställ där cykel står stabilt, snyggt och ordnat är viktigt vid handelsstråk där många rör sig. Ramlåsning behövs ej vid korttidsparkering.

## Vid stationer och bytespunkter

### Potential

Erfarenhetsmässigt kan ofta en stor andel tänka sig att cykla till stationen istället för att ta bilen om det finns bra förutsättningar att cykla. Försök vid regionala busshållplatser visar att andelen anslutningsresor med cykel ökar med i genomsnitt 14 procent när det anläggs cykelparkering där.

## Principer för utformning vid stationer

Cykelställen ska vara sådana där cykeln står stabilt och ger möjlighet till ramlåsning

Stora cykelparkeringar kan kräva färgkodning eller liknande för att det ska vara lätt att komma ihåg var man parkerat

All parkering ska vara väl upplyst och väl underhållen. Det ökar attraktiviteten och ger bättre framkomlighet för personer med dålig syn. Cykelställ som inte har kontakt med marken gör det lättare att hålla snyggt

Tillgång till WC, cykelverkstad, cykelpump, ytor för att göra enklare service själv samt cykeluthyrning eller låncyklar

Plats för olika typer av cyklar såsom lådcyklar

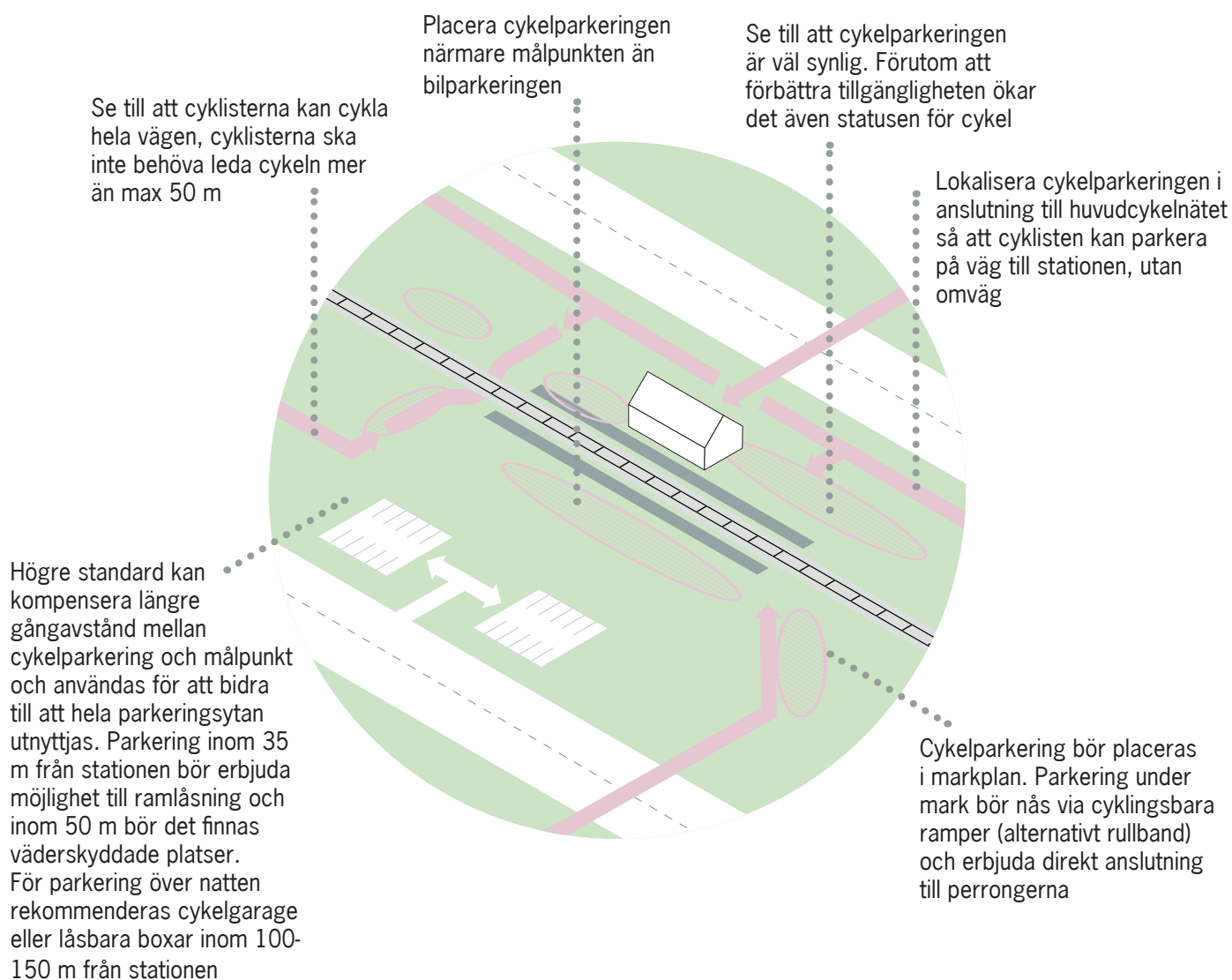
Klimatanpassningsaspekten bör beaktas, gärna avgränsningar med häckar, genomsläpplig markbeläggning, gröna tak och så vidare

## Principer för lokalisering vid stationer

Precis som vid övriga målpunkter är närhet den absolut viktigaste faktorn för att främja cykling till stationer. Det innebär att det är bättre med flera små cykelparkeringar i direkt anslutning till varje ingång än en stor. En högre standard kan dock motivera lite längre gångavstånd.

Det finns många olika undersökningar och rekommendationer om hur nära målpunkten som cykelparkeringen bör placeras. En undersökning i Malmö visar att 60 procent tycker att avståndet mellan parkering och målpunkt är viktigt eller mycket viktigt. En av fem är villig att parkera högst 50 meter från stationen eller busshållplatsen om väderskyddad parkering finns, och ytterligare en av tre kan tänka sig att gå 100 meter. Den danska cykelparkeringshandboken anger max 35 meter till målpunkt som riktmärke för dagsparkering och upp till 100 meter för låst nattparkering.

En annan viktig faktor är att cykelparkeringen ska ligga i anslutning till cykelvägarna så att det blir lätt att ta sig dit och på vägen till plattform eller hållplats.



# Pendlarparkering

Tanken med pendlarparkeringar är att utöka kollektivtrafikens upptagningsområde och utgöra ”ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenärens hela resa.” (Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, 2018)

Fler resenärer ska få tillgång till god kollektivtrafik, genom att en del av resan görs med bil eller cykel och kollektivtrafiken får ett utökat resandeunderlag och kan koncentrera sina resurser till starka stråk. Samtidigt kopplas boende i mindre orter samman med arbetsstillfällena i större orter, utan att fler måste ta sig in i städernas centrala delar med bil.

## Arbetspendling i Skåne

Efterfrågan på pendlarparkering påverkas av kollektivtrafikresandets utveckling och var vi väljer att bo och arbeta. I Skåne har arbetspendlingen över kommungräns under lång tid ökat. Detsamma gäller resandet till och från befintliga tågstationer, samtidigt som antalet stationsorter ökat. Sannantaget bör detta innebära en ökad efterfrågan på pendlarparkering, för både bil och cykel. Antalet utpendlare över kommungräns har ökat i samtliga skånska kommuner under perioden 2000-2017. Andelen som bor och arbetar i samma kommun har minskat, med knappt 10 % i hela länet. För vissa kommuner är denna minskning runt 25 %. Enda undantaget är Vellinge kommun, där andelen som både bor och arbetar i kommunen ökat med 6 %.

Under perioden 2000-2015 nära tredubblades tågresandet i Skåne, samtidigt som 18 nya stationer tillkom (och 5 lades ned). Merparten av dessa nya stationer ligger i mindre orter, som därmed kan fungera som viktiga noder för vidare färd med tåg till större orter. Även busshållplatser kan fungera på detta sätt, även om regionbussresandet ökat betydligt mindre (+45 %) än tågresandet i länet, under perioden 2000-2015.

## Pendlarparkeringar i Skåne

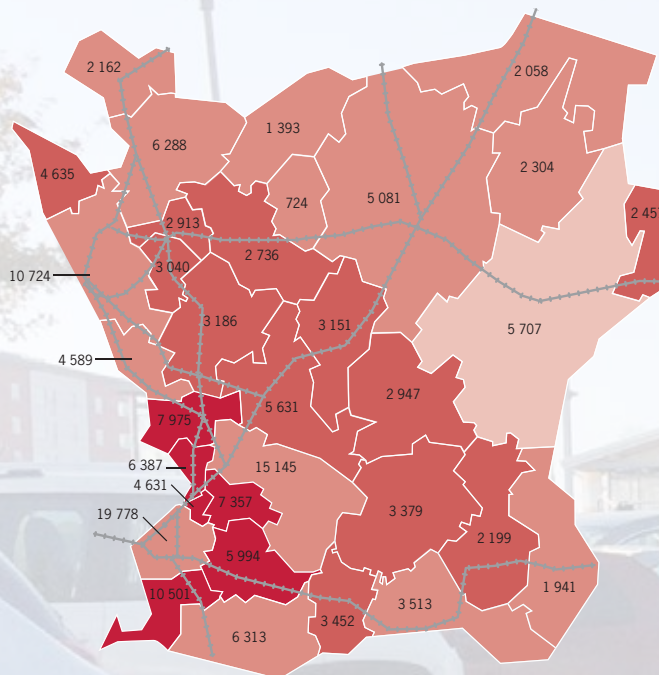
Ett stort antal pendlarparkeringar för både buss och tåg, samt parkeringar för samåkning i bil, i Skåne studerades i ett examensarbete från 2005. Då gjordes också en enkätstudie med personer som kom till parkeringarna med bil, med frågor om rest avstånd, ärende, parkeringsmöjligheter, med mera. År 2018 gjordes en studie av pendlarparkeringar vid 67 tågstationer i Skåne, det vill säga samtliga då trafikerade stationer, exklusive Malmö C, Triangeln, Hyllie, Lund C och Helsingborg C.

Dessa studier, tillsammans med ytterligare ett antal studier från Skåne, ger oss en översiktlig bild av hur pendlarparkeringarna fungerar i länet.

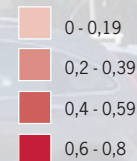
## Fler parkeringsplatser

Först och främst har pendlarparkeringarna byggts ut med fler platser, för både bil och cykel. År 2005 hade 9 av 10 pendlarparkeringar vid tågstationer cykelparkering och 2018 hade samtliga parkeringar minst 10 cykelplatser och 9 av 10 parkeringar hade fler än 25 cykelplatser. Vid 13 stationer, som redovisas särskilt 2005,

## Utpendling över kommungräns år 2000

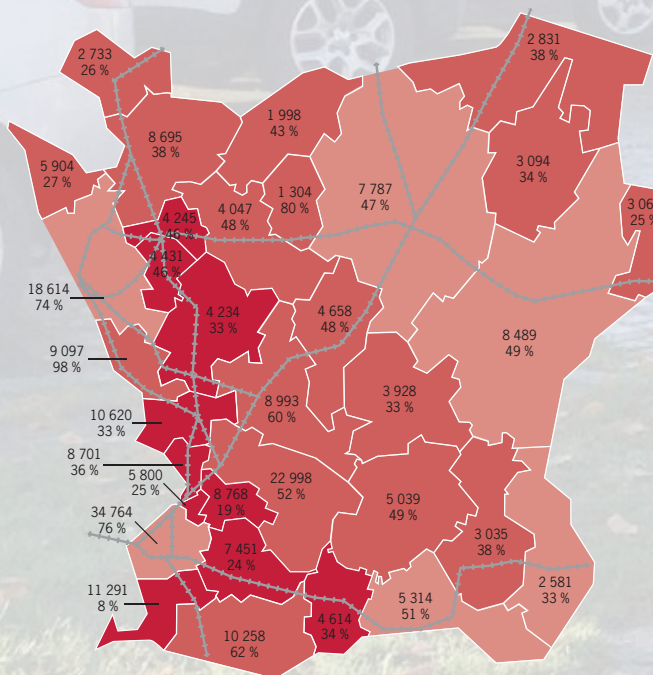


Utpendling per förvärsarbetande boende i kommunen

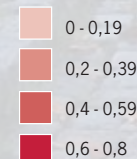


1 000 Utpendling över kommungräns

## Utpendling över kommungräns år 2017



Utpendling per förvärsarbetande boende i kommunen



1 000 Utpendling över kommungräns

% Ökning 2000-2017

Utpendlare över kommungräns  
Utpendling över kommungräns i skånska kommuner år 2000 och 2017. Mörkare färg indikerar högre andel utpendlare av kommunens förvärsarbetande.

var det sammanlagda antalet parkeringsplatser för bil knappt 1 500 fler under 2018 års inventering. Om detta gäller för samtliga pendlarparkeringar vid tågstationer så har antalet bilplatser mer än fördubblats.

Den genomsnittliga belägningsgraden på bilparkeringarna var densamma 2005 och 2018, runt 60 %. Belägningsgraden för cykelparkeringarna 2018 var 56 % (undersöktes inte 2005), vilket innebär att det finns ledig kapacitet för fler pendlare att kombinera kollektivtrafik med antingen bil eller cykel.

### Pendlarparkörerna

Enkätstudien som genomfördes 2005 vände sig till personer som anlänt med bil till pendlarparkeringarna. Dessa var i 9 fall av 10 på väg till/från arbete eller studier. Hälften av dem hade kunnat resa kollektivt hela vägen. Ett viktigt skäl till att använda en pendlarparkering istället för att resa med bil hela vägen uppgavs vara att undvika parkeringsavgifter vid målpunkten. Ändå svarade närmare 4 av 10 att de hade gratis parkering vid målpunkten.

Det noterades ett antal brister avseende tryggheten på pendlarparkeringarna under 2005 års inventering. Bland annat gällde det växtlighet som skymde sikten och ödsligt belägna parkeringar med dålig insyn utifrån. Av de tillfrågade pendlarna hade 14 % någon gång utsatts för inbrott i sin bil på en pendlarparkering.

Den genomsnittliga resan från bostad till målpunkt tog drygt 50 minuter och bestod av 10 km resa med bil till en pendlarparkering, följt av 40 km resa med kollektivtrafik och knappt 1 km gång från station till målpunkt.

## Studier av pendlarparkeringar

Ett antal generella slutsatser kan dras från genomförda studier av pendlarparkeringar i olika delar av världen. Eftersom studierna huvudsakligen handlar om att utvärdera lösningar för att locka bilister att ställa bilen en del av resan ligger fokus främst på bilparkering:

- Lokalisering – upp till 15 km mellan bostad och pendlarparkering gör det attraktivt att parkera bilen och fortsätta med kollektivtrafik. Vid längre anslutningsresor tenderar pendlarna att istället göra hela resan med bil. Pendlarparkeringar lokaliseras med fördel så att andra ärenden möjliggörs i kombination med arbetspendling, till exempel handel eller skolor, vilket också möjliggör till samnyttjande
- Kollektivtrafik – avgångar minst var 30:e minut och en konkurrenskraftig restid i förhållande till bilen är ett måste för att pendlarparkeringen ska upplevas som ett bättre alternativ än att resa hela vägen med bil. Restidskraven ställer i sin tur krav på få stopp på vägen och prioriterade körvägar för kollektivtrafiken, såsom spårburen trafik eller egna kollektivtrafikkörfält
- Information – både kollektivtrafikavgångar och information om vägtrafikläget, tillgängligt i realtid och i flera olika kanaler, stärker pendlarparkeringens attraktivitet och användbarhet
- Utformning – pendlarparkeringar utgörs ofta av stora, ödsliga ytor, vilket kräver väl underhållna ytor och vegetation, samt god belysning för att skapa trygghet. Närhet till bebyggelse kan förstärka trygghetskänslan, men pendlarparkeringar kan också behöva övervakas av kamera eller personal. Cykelparkering bör utformas med låsta cykelrum eller möjlighet till ramlåsning
- Reglering vid målpunkt – ett avgiftsbelagt och begränsat parkeringsutbud eller regleringar för att begränsa biltrafiken, exempelvis trängselavgifter, anges ofta som skäl för att använda pendlarparkeringar



## Negativa effekter

Flera studier redovisar erfarenheten att attraktiva pendlarparkeringar riskerar leda till ökad biltrafik. Detta eftersom de gör det smidigare att resa med bil en del av resan, vilket lockar även de som tidigare rest kollektivt, gått eller cyklat till stationen eller hållplatsen.

För att pendlarparkeringar ska bidra till en minskad biltrafik måste de kompletteras med andra åtgärder, till exempel förbättrat anslutande gång- och cykelvägnet.

## Potential för ökad cykling

Ett viktigt resultat från flera studier är att det finns en stor potential att öka andelen anslutningsresor med cykel och minska andelen bilresor.

I början av 1990-talet var andelen pågatägsresenärer som cyklat till stationen runt 30 %. Om antalet parkerade cyklar vid stationer 2018 används för att beräkna andelen cykelpendlare till tåg har andelen sjunkit till cirka 15 %. Även om siffrorna inte är helt

jämförbara så verkar det som om tågresandet har ökat snabbare än cyklingen till och från stationerna. Samtidigt ser andelen bilresor till och från skånska stationer ut att ha ökat från 5 % till 9 %, från 1990-talet fram till idag.

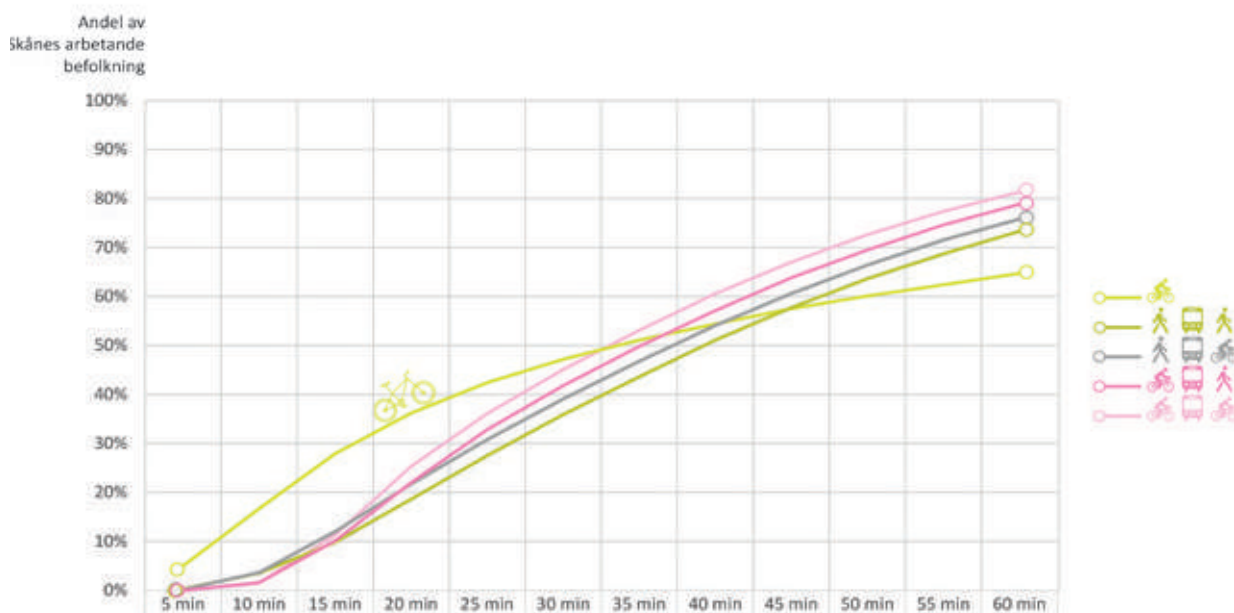
En studie från Norge visar exempelvis att hälften av de som reser med bil till pendlarparkeringar bor inom 3 km avstånd, ett fullt cyklingsbart avstånd för många. Av de som bor inom 5 km svarar drygt 40 % att de hade velat cykla eller gå mer till stationen och drygt 20 % att de hade cyklat mer om cykelparkeringen varit bättre.

I Skåne når omkring 80 % av befolkningen sin arbetsplats inom 60 minuter med kollektivtrafik och anslutande cykelresa. Exempel från skånska pendlarparkeringar visar att 30 % av bilisterna bor inom 3 km avstånd.

## Nyttor och kostnader

Pendlarparkeringar har betydelse för många större och mindre orter och deras trafiksituation. Hur deras nyttor och kostnader

Andel av Skånes arbetande befolkning som når sin arbetsplats inom olika tidsintervall, med olika färdmedelskombinationer. (Cykelstrategi, Region Skåne)



fördelar sig inom Skåne beror dock på om de är belägna på landsbygd vid det större vägnätet, eller i tätort.

På lokal nivå tar de ytor i anspråk som hade kunnat användas till andra ändamål, exempelvis förtätning. Pendlarparkeringar vid skånska tågstationer utanför Malmö, Helsingborg och Lund upptar totalt omkring 74 hektar. Detta motsvarar bostäder för 20 000 nya invånare i stationsnära läge (utifrån antaganden om 100 kvadratmeter mark per person och bebyggelse i 3 våningar).

Samtidigt skapar pendlarparkeringar i mindre orter förutsättningar för arbetspendling utan att biltrafiken ökar i de större städerna. För kollektivtrafiken ökar upptagningsområdet och resandeunderlaget och för boende på landsbygd ökar möjligheterna att få tillgång till arbete och service utan att behöva resa långa sträckor med bil.

Under en av projektets workshoppar skattade deltagarna nyttor och kostnader med pendlarparkeringar, i tätort respektive på landsbygd, samt hur dessa fördelar sig lokalt respektive regionalt. Resultaten redovisas nedan.

## Nyttor

Nyttorna med pendlarparkeringar är ett ökat underlag för närbelägen handel och service i mindre tätorter, samt naturligtvis för kollektivtrafiken i de större stråken. I tätort möjliggörs också samnyttjande av parkeringen mellan pendling och annan verksamhet. Om andelen anslutningsresor med cykel kan ökas kan det ge positiva folkhälsoeffekter.

Pendlarparkeringar bidrar också till ökad tillgänglighet för boende på landsbygd och i mindre tätorter, samt till alternativ till bilresor vilket kan ge minskad miljöpåverkan och minskad efterfrågan på parkering vid målpunkter runtom i regionen.

## Kostnader

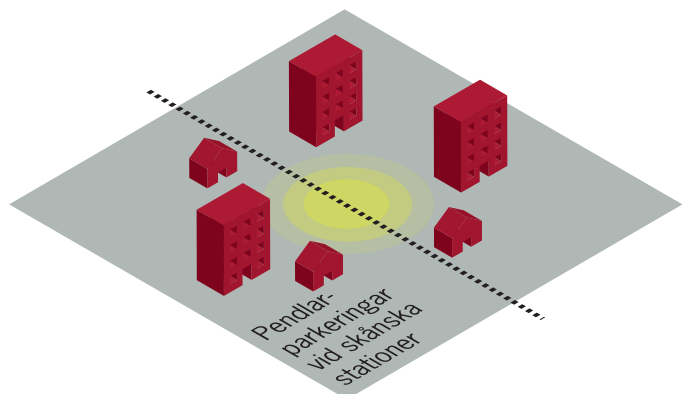
Identifierade kostnader associerades främst till pendlarparkeringar i tätort och den lokala nivån, alltså kostnader som belastar stationsorten/hållplatsorten ifråga. Där innebär en pendlarparkering ökad biltrafik (buller, försämrade lokal luftkvalitet) och stora hårdgjorda ytor i attraktiva lägen som skapar otrygghet och kostar underhåll. Från ett håll poängterades att även pendlarparkeringar utanför tätort tar mark i anspråk i form av skogs- och jordbruksmark.

## Fördelning

Workshop-deltagarnas skattning av hur nyttor och kostnader för pendlarparkeringar fördelar sig, lokalt respektive regionalt, visar att det finns behov av en övergripande regional strategi. För pendlarparkeringar på landsbygd, i anslutning till det regionala och nationella vägnätet, bedömdes kostnader och nyttor var lika stora både lokalt och regionalt. Nyttorna väger alltså upp kostnaderna.

För pendlarparkeringar i tätort, däremot, bedömdes det finnas en ojämn fördelning som innebär att den lokala nivån bär en större del av kostnaderna, medan de största nyttorna

**Pendlarparkeringar vid skånska tågstationer 2018 (exkl. Malmö, Helsingborg, Lund) skulle kunna rymma bostäder för 20 000 personer**



## Tätortslokalisering

## Landsbygdslokalisering

### NYTTOR

#### Lokala nyttor

- Effektivare markanvändning (om samnyttjande, och frigörande av gatumark)
- Ökat underlag för handel och service
- Ökad tillgänglighet
- Breddad arbetsmarknad
- Ökad hälsa (om cykling)

#### Regionala nyttor

- Minskad miljöpåverkan
- Ökad hälsa: Ökad trafiksäkerhet och mindre buller
- Minskad biltrafik och efterfrågan på parkering vid målpunkt
- Ökat kollektivtrafikunderlag
- Ökad tillgänglighet
- Breddad arbetsmarknad
- Minskat slitage på det regionala vägnätet

#### Lokala nyttor

- Möjliggör mer miljövänligt resande för boende utanför tätort
- Ökad tillgänglighet för boende på landsbygd

#### Regionala nyttor

- Ökar tillgängligheten till regionala tillväxtmotorer
- Ökat fastighetsvärde tack vare möjlighet till kollektivtrafikpendling
- Minskad biltrafik på det regionala vägnätet i större städer
- Skapar plats åt de som har störst nytta av parkeringsplats vid målpunkt
- Minskad klimatpåverkan
- Ökat underlag för kollektivtrafiken
- Minskat slitage på det regionala vägnätet
- Minskad bostadsbrist i större städer
- Ökad tillgänglighet

### KOSTNADER

#### Lokala kostnader

- Ökad biltrafik i ortens centrala delar
- Mer buller, utsläpp och minskad trafiksäkerhet
- Parkeringsytor i stationsnära läge
- Otrygga, stora, öppna, hårdgjorda ytor
- Anläggning, drift och underhåll
- Risk för minskad tillgänglighet om den lokala kollektivtrafiken ersätts av pendlarparkering

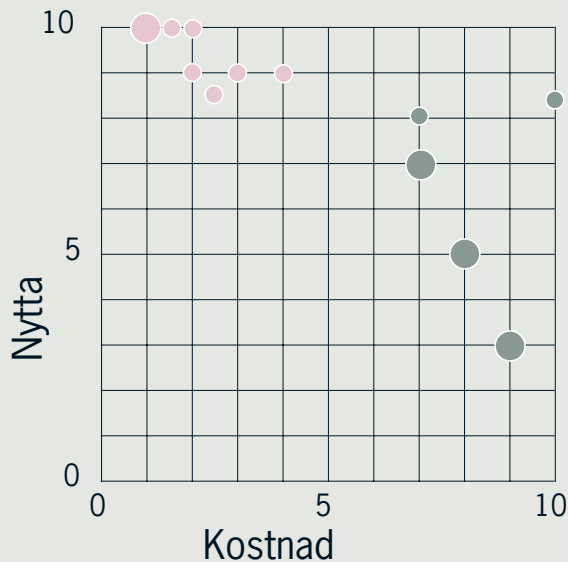
#### Regionala kostnader

#### Lokala kostnader

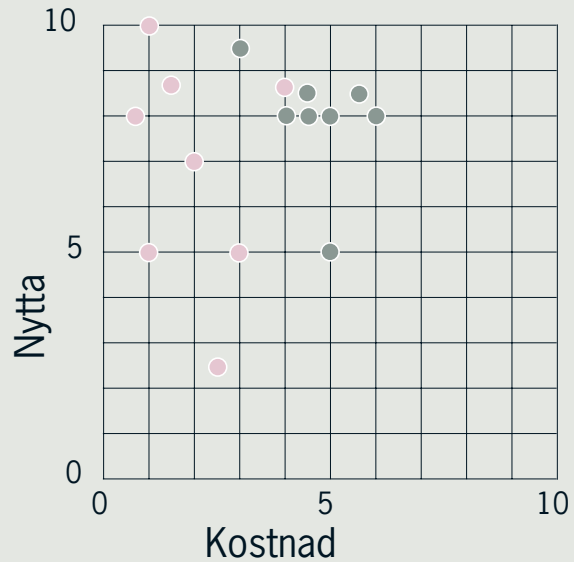
#### Regionala kostnader

- Skogs- och jordbruksmark tas i anspråk

### TÄTORT



### LANDSBYGD



● Cykel ● Bil ● 2 röster

Skattade nyttor och kostnader för pendlarparkeringar, för bil respektive cykel, i tätorter och på landsbygd

finns på regional nivå, för andra tätorter och kommuner i regionen. En förklaring som ligger nära tillhands är naturligtvis den önskan som finns om att förtäta i flera större och mindre tätorter, vilket skapar konflikt i användning av stationsnära mark, mellan bebyggelse och parkering.

Frågan är hur ansvar och finansiering av pendlarparkeringar ska fördelas, mot bakgrund av dagens pendlingsmönster i Skåne, där ett litet antal större kommuner tar emot inpendlare från flera mindre kommuner. Det skulle kunna ses som att framför allt de mindre stationsorterna stödjer de arbetsplatstäta, stora städerna på bekostnad av sin egen utveckling.

### Cykel vs bil

Workshop-deltagarnas skattning av den samlade nyttan med cykelplatser på pendlarparkeringar i tätort var mycket hög, medan kostnaden bedömdes som låg. För landsbygdslokalisering bedömdes nyttan med cykelparkering vara mer osäker. Kostnaderna för bilparkering skattades, som väntat, högre än för cykelparkering. Nyttan bedömdes tydligt lägre i tätort men generellt något högre på landsbygd.

Resultaten återspeglar cykelparkeringens små utrymmesanspråk och stora potential i tätort, liksom de varierande förutsättningarna för anslutningsresor med cykel på landsbygd.

## Pendlarparkering i Sjöbo kommun

Sjöbo kommun har omkring 20 000 invånare varav 8 000 bor i Sjöbo tätort. Tätorten är centralt belägen i kommunen och omges av serviceorter, andra mindre orter och landsbygd. Sjöbo är en av de biltätaste kommunerna i Skåne med stor utpendling till Lund/Malmö. Den geografiska spridningen i kommunen, biltätheten och den stora utpendlingen skapar en betydande efterfrågan på bilresor, vilket är en utmaning ur ett hållbart resande-perspektiv.

De centrala delarna av huvudorten utgörs idag av öppna obebyggda ytor, däribland en större pendlarparkering i anslutning till resecentrum. Härifrån erbjuds bussavgångar mot Lund, Malmö, Ystad och Simrishamn. Kommunen arbetar med ett flertal frågor kopplade till pendlarparkeringen i kommunhuvudorten.

För att tillgängliggöra pendlarparkeringen för kollektivtrafikpendlare kan den behöva regleras så att exempelvis boende i närområdet inte använder platserna. Det finns dock en oro över att en reglering kan leda till att pendlare som idag kör bil till resecentrum istället väljer att köra bil hela vägen till sin målpunkt. Samtidigt visar studier som gjorts att flertalet pendlare har mindre än 2 km till resecentrum. Alternativa regleringsformer som gynnar just de som reser vidare med kollektivtrafik har diskuterats.

Det finns också planer på förtätning av centrala Sjöbo, med mellan 400 och 700 nya bostäder. En ökad befolkning i tätorten skulle ge ökat underlag för såväl kollektivtrafik som handel och service. Sådana planer innebär dock att nya lösningar behövs för att bibehålla parkeringstillgången för kollektivtrafikpendlarna. Ett alternativ skulle kunna vara mer platseffektiv parkering i form av ett centralt beläget parkeringshus.

En annan lösning skulle kunna vara en lokalisering av pendlarparkering till lägen utanför tätorten, för att på det sättet tillgängliggöra mark i mer centrala lägen.

En annan aspekt av effektiv markanvändning är att låta olika grupper använda pendlarparkeringen vid olika tider på dygnet. På det sättet görs det plats för fler parkerade fordon totalt, samtidigt som det kan göra att miljön upplevs mindre otrygg. Pendlarparkeringen används idag flitigt under dagtid, medan den ofta står tom på kvällar och nätter, vilket ger ett öde intryck som kan skapa otrygghet.

## Pendlarparkering i Hässleholms kommun

Hässleholm är en av Skånes till ytan största kommuner. Knappt 40 % av kommunens befolkning bor i huvudorten, vilket betyder att många bor i mindre tätorter eller på landsbygd och pendlar till större orter. Med åtta stationsorter i kommunen finns goda möjligheter till pendling med kollektivtrafik, men också utmaningar kopplade till markanvändningen vid stationerna.

Bilparkering vid järnvägsstationerna är idag en viktig resurs för att möjliggöra hållbart resande. Samtidigt innebär det en utmaning att se till att stationsområdena blir attraktiva, trygga och säkra miljöer i tätorterna. Hur mycket mark som ska användas till parkering respektive till bebyggelse i stationsnära läge, är också en svår avvägning.

Även anslutningsresorna kan göras mer hållbara genom att fler av de boende i omlandet går eller cyklar till stationen istället för att ta bilen. För att uppmuntra till fler cykelresor behöver cykelparkeringen vid stationerna utvecklas ytterligare, till att bli mer attraktiv och lättillgänglig. Pendlarparkeringarna behöver inte bara göra det möjligt och attraktivt att pendla med vanliga cyklar, utan också med mer exklusiva cyklar, elcyklar, lådcyklar, sparkcyklar och andra typer av cyklar.

Framåt ser kommunen ett antal viktiga händelser och trender att ta hänsyn till när det gäller planering av pendlarparkeringar. Till dessa hör på kort och medellång sikt att planera för ett ökat upptagningsområde för pendlarparkering i Hässleholms stad, vilket leder till ökad efterfrågan. Detta bland annat på grund av förbättrade tågförbindelser med fyrspar mot Malmö/Lund och kommande höghastighetsjärnväg.

På något längre sikt finns en förhoppning om förbättrad standard på kollektiva transporter mellan Hässleholm och stadens omland, vilket kan minska efterfrågan på pendlarparkering. I ett mer långsiktigt och betydligt mer osäkert perspektiv finns också utsikten om de självkörande bilarnas inträde i transportsystemet. Rimligen kommer detta att minska efterfrågan på pendlarparkering och frigöra mark vid stationerna. Frågan är dock hur denna transportrevolution kommer att se ut och när den kommer.

# Vägar framåt

Det finns ett antal saker som de skånska kommunerna kan göra för att förbättra arbetet med parkering och säkerställa att det går i linje med uppsatta mål och bidrar till en mer attraktiv samhällsbyggnad. Flera förändringar är redan på gång och en del har antytts i tidigare avsnitt i denna rapport. Här fokuseras i första hand på de utmaningar som identifierats under projektets workshoppar.

## En förändrad syn på parkering

Till att börja med behöver synen på parkering och parkeringsplanering förändras, framför allt på politisk nivå och bland kommuninvånarna. Detta lyftes på olika sätt under två av projektets workshoppar och här finns ett stort jobb för kommunen att göra med att informera om hur parkering fungerar och kanske framför allt vad det faktiskt kostar.

Kommunala tjänstepersoner upplever att det saknas samsyn och förståelse för kommunala mål om hållbart resande och trafik och om vilka åtgärder som krävs för att nå dessa mål. Invanda beteenden, resmönster och vardagsbestyr har möjliggjorts och förenklats av den privatägda bilen och goda möjligheter att parkera nästan överallt. Bilen och bilresandet har kommit att betraktas som en rättighet, vilket gör att åtgärder på parkeringsområdet ofta upplevs som påtvingade bestraffningar. Dessa åtgärder behöver istället ses som insatser för att optimera transportsystemet, skapa större tillgänglighet och använda skattemedel på ett bättre och mer rättvist sätt.

Det måste inledas en dialog, mellan politik, tjänstepersoner, medborgare, olika förvaltningar

och andra aktörer som arbetar med parkering, om vad som verkligen är det viktiga:

- Vilka värden och funktioner vill vi ha i stadskärnan?
- Varför har kommunen satt upp de mål man har och vilka åtgärder genomförs för att ta oss i målens riktning?
- Vad vill vi använda våra gemensamma medel till?

De viktiga frågorna handlar trots allt inte om parkering, utan om vad vi vill åstadkomma med hjälp av en fungerande planering och hantering av parkering. Parallellt med fokus på rätt frågor krävs en ökad kunskap om hur parkering fungerar, vilket lyfts framför allt i avsnitten Nuläge och Parkering och centrumhandel. Det kan kort sammanfattas enligt följande:

- Parkering kostar alltid att tillhandahålla och hittills rådande planering för parkering leder till att bilister och användare av parkering inte betalar dessa kostnader till fullo. Det gör att vi får ett system med orättvis subventionering av parkering, som betalas av de som inte äger bil
- Subventionerad parkering är inte bara orättvist, utan leder till ett förhöjt bilinnehav och bilanvändning och gör det därmed svårare för oss att nå uppsatta mål. Det minskar också underlaget för kollektivtrafiken, vilket gör det svårare att erbjuda attraktiva alternativ till bilen
- Avgiftsreglering av parkering i stadskärnan är inte en dödsstöt för handeln, utan ska istället ses som ett verktyg för att

tillgängliggöra centrum för fler potentiella kunder. Handeln gynnas mer av fler korta besök än få långa

- Stora parkeringsytor skapar inte attraktiva centrummiljöer. Det gör man istället med en klok dimensionering och lokalisering av parkering, baserad på kunskap om användning, omsättning och alternativkostnad
- Parkeringsavgifter är inte en intäktskälla för kommunen, utan ett sätt att säkerställa tillgänglighet och en fungerande trafiksituation i områden med hög efterfrågan på gaturummet och stadens ytor

Det handlar om att tydligt sätta parkering i relation till den täta och attraktiva stad som i många fall eftersträvas och att förstå svårigheterna med att uppnå detta med höga minimala och låga parkeringsavgifter. Detta behöver kommuniceras till olika aktörer, både inom och utom den kommunala organisationen, som på ett eller annat sätt arbetar med parkeringsfrågor.

Ett första steg är att ta fram en parkeringsstrategi som tydligt kopplar parkeringsarbetet till de övergripande mål som kommunen har. Resultaten från projektets workshoppar visar dock att detta inte räcker, eftersom flera kommuner har ett strategiskt arbete som upplevs fungera väl och som pekar ut målsättningar att arbeta mot. Strategin måste därför också tydliggöra vilka beslut och åtgärder på parkeringsområdet som går i linje med den, för att inte riskera att motarbetas av de konkreta besluts som tas.

Om det finns mål om minskad biltrafik och parkeringsstrategin ska stödja detta arbete så måste den också tydligt säga att detta mål inte är förenligt med en parkeringsnorm som planerar för en hög biltillgänglighet och ett högt bilinnehav. Och detta måste förankras på samtliga nivåer inom kommunen och även kommuniceras utåt.

En ökad kunskap hos beslutsfattare och en ökad förståelse hos allmänheten öppnar för större möjligheter att agera och ta beslut i linje med uppsatta mål. Då handlar det inte om att begränsa eller bestraffa, utan om att möjliggöra och förbättra. En av workshopdeltagarna uttryckte det som att:

”Vi måste skapa en stegvis väg som tydligt visar hur parkeringsplaneringen bidrar till att ta oss mot målen”

För att skapa ytterligare politiskt utrymme för att hantera parkeringsfrågor i linje med övergripande målsättningar har det också föreslagits att frågorna borde lyftas på regional nivå, möjligen i form av en regional parkeringsstrategi för att skapa samsyn och gemensamma prioriteringar över kommungränserna.

## Förbättra pendlarparkeringar

Workshoppen om pendlarparkeringar resulterade i ett antal förslag till förbättringsåtgärder som kan vidtas relativt omgående.

### Nuläge

Det finns ett behov av fördjupad kunskap om pendlarparkeringar i Skåne, framför allt kring vem som använder dem och hur stort upptagningsområde de har. Det handlar om att ge tydliga svar på vilka nyttor de faktiskt för med sig och för vilka grupper.

En vidare fråga utifrån detta är hur man ska styra och reglera för att tillgängliggöra (bil-) parkering för just pendlare, särskilt i mindre orter. Det bör finnas vinster med ett fördjupat erfarenhets- och kunskapsutbyte de skånska kommunerna emellan.

## Prioritering och utveckling av pendlarparkeringar

I mindre orter bör pendlarparkeringar för i första hand cykel utvecklas, medan bilparkering bör lokaliseras till hållplatser vid starka kollektivtrafikstråk vid det större vägnätet. Bilparkering föreslogs också lokaliseras i anslutning till handel och service för att på så sätt möjliggöra för ökat samnyttjande. Det skulle kunna ses som en alternativ strategi till att försöka reglera pendlarparkeringar så att de används just av pendlare, för att få ut maximal nytta av den hårdgjorda ytan.

Ett alternativ är också att arbeta med pendlarparkeringar, eller infartsparkeringar, i

utkanten av de större städer som utgör regionala målpunkter i samband med att nya områden byggs ut och förses med attraktiv kollektivtrafik. Som exempel kan nämnas pendlarparkering i anslutning till den nya spårvägen i Lund och till Helsingborgsexpressen. Ett sådant upplägg talar emot de studier som gjorts, som visar att en optimal lokalisering är så nära resans startpunkt som möjligt. Det som krävs för att det ska fungera är en väldigt frekvent kollektivtrafik in till centrum och övriga målpunkter i staden, samt begränsningar för biltrafiken som gör att det tar avsevärt längre tid att resa hela vägen med bil eller höga parkeringsavgifter vid exempelvis arbetsplatser. Den sistnämnda faktorn är ofta svår för kommunen att



## Skånetrafiken om pendlarparkeringar

Skånetrafiken arbetar utifrån ett "hela-resan-tänk", där kollektivtrafiken är en del, i kombination med anslutande resor med bland annat cykel och bil. Attraktiva pendlarparkeringar är en viktig del i detta synsätt där olika färdssätt kombineras till en sammanhängande resa.

Ansvarsfördelning mellan kommun och Skånetrafiken är den samma som för övrig infrastruktur inom kollektivtrafiken. Detta innebär att:

- Skånetrafiken står för informationsenheter i form av realtids-informationstavlor, hållplatsskyltar, tidtabeller, m.m.
- Kommunen ansvarar för markarbeten (inkl. fundament och rördragning för el) och hållplatsutrustning (såsom exempelvis bänkar och väderskydd).

Kommunen kan sedan ansöka om upp till 50 % medfinansiering hos Skånetrafiken, för sina delar av infrastrukturen inklusive hållplatsutrustningen.

Skånetrafikens Hållplatshandbok beskriver ambitionsnivån för pendlarparkering. Riktlinjerna häri säger att det ska finnas cykelparkering med ramlåsmöjlighet vid hållplatser med fler än 15 påstigande (hållplatsklass 4). Pendlarparkering för bil ska finnas vid hållplatser och stationer med minst 400 dagliga av- och påstigande (hållplatsklasser 1-3). Vid dessa bör det också finnas väderskyddad cykelparkering.

Avståndet mellan bilparkering och stationsentré bör vara maximalt 200 meter och mellan bilparkering och busshållplats maximalt 100 meter. För cykelparkering bör avståndet till stationsentré eller busshållplats vara maximalt 25 meter.

Information om pendlarparkeringar och anslutande resmöjligheter med kollektivtrafik är av stor betydelse och måste vara tydlig för resenärerna. Det betyder att den dels ska vara tydligt markerad så att den uppmärksammas och dels att den är utrustad med realtidsinformation om lediga parkeringsplatser och aktuella avgångstider. I de fall pendlarparkeringen är kopplad ett abonnemang/periodkort kan informationen även ges via Skånetrafikens mobilapplikation.

Läs mer i Skånetrafikens hållplatshandbok: [www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/inledning](http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/inledning)



påverka direkt, men nås indirekt av regleringar av gatumarken som skapar underlag för förmånsbeskattning av fri arbetsplatsparkering.

## Ansvar

Det finns förslag och tankar från kommunerna som pekar på en vilja till utökat regionalt samarbete kring pendlarparkeringar. Ett sätt att fokusera på denna fråga skulle kunna vara att ta fram en regional riktlinje för pendlarparkeringar, liknande den som tagits fram av Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting. Där anges regionala riktlinjer för bland annat lokalisering, utformning, dimensionering, tekniska lösningar, reglering och medfinansiering. Det skulle också kunna peka ut en önskan om hur riktlinjen ska bidra till övergripande mål för trafiken i regionen.

## Reglering av pendlarparkering i Helsingborg

Helsingborgs stad och Skånetrafiken samverkar i utvecklingen av ett gränssnitt som möjliggör för deras applikationer att kommunicera med varandra. Helsingborgs stad har upphandlat tre olika applikationer för digital betalning av parkering. Skånetrafiken har en ny applikation för digitala kollektivtrafikbiljetter.

Staden har, som ett av sina mål, en önskan om att få fler pendlare att välja miljövänligare alternativ för resor till och från Helsingborg. I den processen har de i första hand försökt titta på behovet för den som reser. Många som bor utanför staden har ofta ett behov av att kunna vara maximalt flexibla i starten av eller och slutet av sin resa vilket många gånger innebär att göra denna del av resan med bil.

Idén är att få dessa personer att välja ett grönare alternativ för huvuddelen av resan och därmed välja att byta transportsätt, från att resa med bil hela vägen till att kombinera bil och kollektivtrafik.

En utmaning med befintliga pendlarparkeringar är att de ofta ligger i lägen som är



## Leo Schneede

parkeringssamordnare på  
stadsbyggnadsförvaltningen  
Helsingborgs stad

”Vi har en framtidsvision med mycket mindre bilparkering och lägre bilinnehav än idag. Vi har redan börjat att minska antalet parkeringsplatser till förmån för förtätning, samtidigt som vi har fler bilar i staden idag än för fem år sedan.

Utmaningen består i att skapa smart och ansvarsfull stadsbyggnad som bär mot visionen men också hanterar dagsläget. I ett första steg så handlar det om att möjliggöra parkering för boende, samtidigt som arbetsplatsparkeringen måste kosta, så att man har både möjlighet och tydliga incitament att lämna bilen hemma.

Staden måste vara drivande och se till att det blir marknadsmässiga priser för parkering och förmånsvärde på arbetsplatsparkering och även tillhandahålla parkering i form av flexibla lösningar med konverterbara eller modulbyggda P-anläggningar.

Helsingborg är en väldigt bilanpassad stad, så det måste skapas gehör och politisk förankring för avgifter på allmän platsmark. Staden och fastighetsägarna måste föra dialog om hur parkeringsmarknaden ska utvecklas framåt, utifrån tydliga signaler från staden och ett större grepp om parkering än att bara tillgängliggöra parkeringsplatserna för den egna fastigheten.

Nya tekniska lösningar som möjliggör delning av parkeringsplatser och integrerad parkeringsledning bidrar också till att skapa en större och bättre fungerande marknad för parkering.”

attraktiva även för andra personer än kollektivtrafikpendlare. Det gör att kapaciteten ofta är otillräcklig för alla som vill parkera där. Det hade varit önskvärt att kunna reglera och styra parkeringskapaciteten och göra den tillgänglig i första hand för de personer som reser vidare med kollektivtrafik.

Den lösning som Helsingborgs stad och Skånetrafiken nu utvecklar bygger på att pendlarparkeringarna avgiftsbeläggs. Denna parkeringsavgift återbetalas sedan till de personer som parkerat för att resa vidare kollektivt. Verifikationen sker genom att Skånetrafikens applikation vid en påbörjad resa kontrollerar om den som reser också har parkerat där resan startade. Om så är fallet så blir parkeringen avgiftsfri i 12 timmar – en ”kickback” till den som väljer en grönare resa.

På samma gång blir parkeringen mindre attraktiv för de som parkerar i annat syfte än för att resa med kollektivtrafiken. De erlägger parkeringsavgift, men får ingen ”kickback”. Rimligen kommer detta att frigöra parkeringskapacitet för de som vill byta från bil till kollektivtrafik för en del av resan.

Helsingborgs stad avser att testa detta upplägg i första hand på Ramlösa station samt Rydebäck station för att sedan utvärdera upplägget.

## Ny kommunal kravställning

Kommunens viktigaste instrument för att påverka parkeringssituationen är det mandat att ställa krav enligt PBL, som i regel manifesteras i en parkeringsnorm med parkeringstal. Som resultaten från projektets sista workshop visar så tenderar kommunerna att ställa krav på antal, men inte i någon större utsträckning på utformning av parkering. Utformningskrav för cykel föreslås i avsnittet om cykelparkering, förslagen nedan fokuserar på bilparkering.

En kommunal kravställning som bättre motsvarar de mål och utmaningar vi har

bör bidra till en minskad subventionering av parkering och ge förutsättningar för en mer attraktiv stadsbyggnad. Parkeringsnormen bör därför lägga större vikt vid utformning än antal, på kvalitet framför kvantitet. Här följer ett antal förslag på ny kravställning i kommunala parkeringsnormer, för en bättre fungerande parkeringsmarknad och attraktivare stadsbyggnad.

## Undvik överutbud

Till att börja med handlar det om att sluta planera för ett överutbud av parkering, som inte tar hänsyn till kostnad och betalningsvilja. Åtminstone i stadens centrala delar bör minimalen för bil kraftigt sänkas eller helt avskaffas. På detta sätt arbetar man idag i flera städer, bland annat i Portland (Oregon), Chapel Hill (North Carolina) och i Oslo.

Den stora fördelen med att avskaffa minimalen är att det möjliggör ett billigare byggande och en större variation av bostäder och lokaler – olika väl försedda med bilparkering beroende på vilken målgrupp som adresseras.

Det är viktigt att poängtera att sänkta minimalen inte innebär att kommunen förbjuder parkering. Det är tvärtom ett förbud som tas bort, förbudet att bygga nytt utan att tillhandahålla mängder av parkering. Istället lämnas åt andra aktörer (fastighetsägare och byggherrar) att bedöma marknaden och sina kunders efterfrågan på parkering.

## Behåll alternativkostnaden

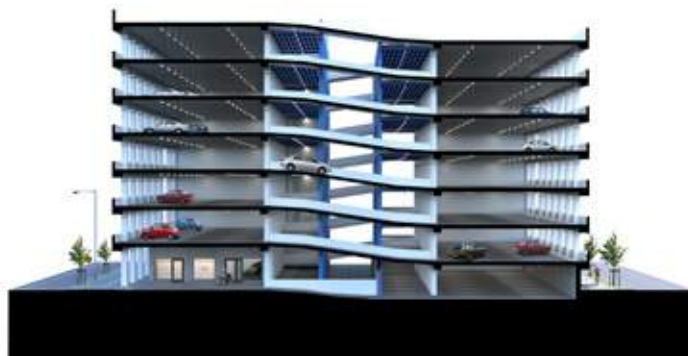
Parkering under jord och på små förgårdar och innergårdar innebär att resurser låses till parkeringsändamål och att alternativkostnaden blir lika med noll. Branschorganisationen Fastighetsägarna poängterar i en rapport att det som byggs idag väntas kunna stå kvar i uppemot 100 år. Att utforma staden endast efter den trafik och efterfrågan på parkering som vi har idag riskerar därför att både vara olönsamt och motverka förändring i mer hållbar riktning.

Lösningen är att istället utforma anläggningar för flexibel användning över tid, så att de kan tillgodose parkeringsefterfrågan idag och efterfrågan på andra funktioner i framtiden. Detta innebär att parkering bör byggas i anläggningar ovan mark (i flera plan för effektiv markanvändning), vars stomme antingen kan ställas om till annan användning eller med en konstruktion som medger nedmontering och flyttning istället för fasta konstruktioner som måste rivas vid förändrad efterfrågan. Parkeringsanläggningar som medger omställning till annan användning behöver beakta tillräcklig takhöjd, bjälklag för ökade laster och möjligheter till ökat ljusinsläpp. Förslag på denna typ av nya konstruktioner tas nu fram på flera håll i världen och bör undersökas vidare för att se vilka möjligheter som finns och vilka lösningar som är de mest långsiktigt hållbara.

## Behåll kommunal rådighet

Ett problem med rådande planering för parkering är att den i regel innebär att kommunen släpper sin rådighet över parkeringsutbudet i samband med att det tillskapas. Det är det som gör att det blir svårt för kommunen att både säkerställa ett visst utbud av parkering och se till att parkering inte subventioneras. Givet hur samhället och parkeringsmarknaden ser ut idag så verkar kommunen ställas inför valet att antingen se till att det inte byggs några parkeringsplatser alls eller att acceptera att bilparkeringen subventioneras.

Ett sätt att komma runt detta, åtminstone i centrala lägen där marken är som mest värdefull, är att ställa krav på att parkering ska lösas genom parkeringsköp i närliggande kommunala parkeringsanläggningar. Så arbetar man exempelvis i Stavanger och i Carmel



Principskiss för ombyggningsbart parkeringshus

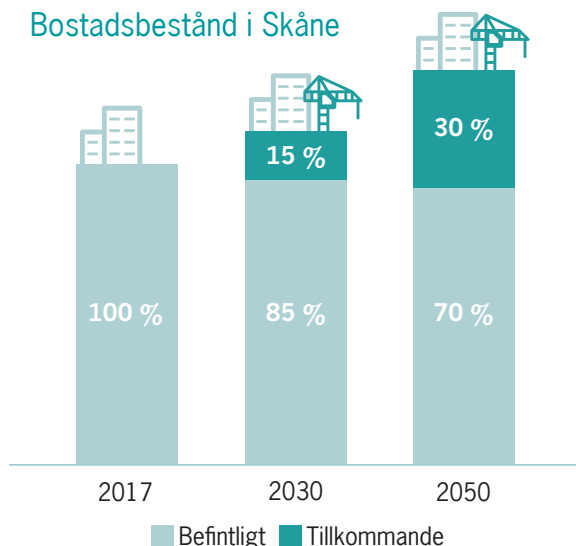
(Kalifornien). På detta sätt kan staden/kommunen se till att det finns tillräckligt med parkeringsplatser i strategiska lägen, samtidigt som avgifter tas ut som täcker anläggningens kostnader. Det säkerställs alltså att det finns parkering, men kommunen har kvar rådigheten över hur den regleras. Skulle det visa sig att utbudet överstiger efterfrågan kan överutbudet nyttjas av nya exploateringar i staden.

### Ställ krav på attraktiv utformning

Parkeringsytor och parkeringsanläggningar har stor inverkan på hur staden ser ut och hänger samman. Fel utformad parkering skapa onödiga avstånd och hål i staden. Ett antal städer ställer krav på utformning av parkeringslösningar för att undvika dessa negativa effekter.

I Sacramento (Kalifornien) får parkering inte anläggas framför byggnader, ut mot gatan, så att det skapar en barriär mellan butiksentréer och gångtrafikanter. I Portland (Oregon) sätter staden en gräns för hur stor andel av en byggnads fasad som får upptas för parkeringsändamål. Ytterligare ett krav, som ofta diskuteras, är att större parkeringsanläggningar ska utformas med annat innehåll än parkering i bottenvåningarna, för att gynna stadslivet.

### Bostadsbestånd i Skåne



### Nya, innovativa mobilitetslösningar

Vid sidan om att se över och minska minimalen för bilparkering så uttrycktes under en av workshopparna intresse för att möjliggöra fler innovativa mobilitetslösningar, från både kommunala tjänstepersoner och fastighetsaktörer:

*P-normen får inte begränsa möjligheterna till nya lösningar*

I ett antal svenska kommuner håller ett skifte på att äga rum, där fokus flyttar från parkering till mobilitet. Parkering blir då till en lösning för att ordna mobilitet, bland många andra lösningar. Ansvaret för att hitta fungerande helhetslösningar för mobilitet åvilar såväl kommunen som fastighetsaktörerna. Kommunen behöver understödja nya lösningar som bygger på ett lägre bilinnehav och minskad bilanvändning, framför allt genom att avgiftsbelägga gatumark och kommunal parkering på tomtmark. Fastighetsaktörerna behöver samtidigt ta ett större ansvar för att utveckla och redovisa kreativa lösningar.

Den oro som finns i många kommuner för att förändra parkeringsplaneringen och parkeringsnormens krav på antal bilplatser, kan ställas mot vetenskapen att de förändringar vi inför från och med nu endast påverkar den tillkommande bebyggelsen.

I Skåne fanns det 2017 omkring 600 000 bostäder, varav drygt hälften i flerbostadshus. Enligt Länsstyrelsen Skånes regionala bostadsanalys väntas det byggas 7 000 nya bostäder per år. Det innebär omkring 90 000 nya bostäder till 2030 och 230 000 till 2050, eller mindre än 15% respektive 30% av det totala bostadsbeståndet.

Majoriteten av den stad vi kommer att ha år 2030 och 2050 finns redan på plats och förändringar som kan framstå som radikala påverkar bara en begränsad del av framtidens stad. Det finns alltså utrymme för att prova nya lösningar och idéer för framtidens mobilitet.



## Transport som tjänst - EC2B i Brf Viva

Parallellt med utvecklingen av enskilda mobilitetstjänster och delad mobilitet har olika integrerade system för mobilitetstjänster utvecklats. Här lyfts Transport som tjänst eller Mobility as a Service (MaaS) allt oftare fram som en möjlighet att reducera efterfrågan på resor med privata bilar och därigenom minska biltrafiken i städerna.

Transport som tjänst-konceptet definieras på olika sätt av olika aktörer, beroende på utgångspunkt. Inom nätverket MaaS-Alliance används en definition, som har mer fokus på kunderna och deras krav på en välfungerande transporttjänst:

“Mobility as a Service (MaaS) puts users, both travellers and goods, at the core of transport services, offering them tailor-made mobility solutions based on their individual needs. This means that, for the first time, easy access to the most appropriate transport mode or service will be included in a bundle of flexible travel service options for end users.”

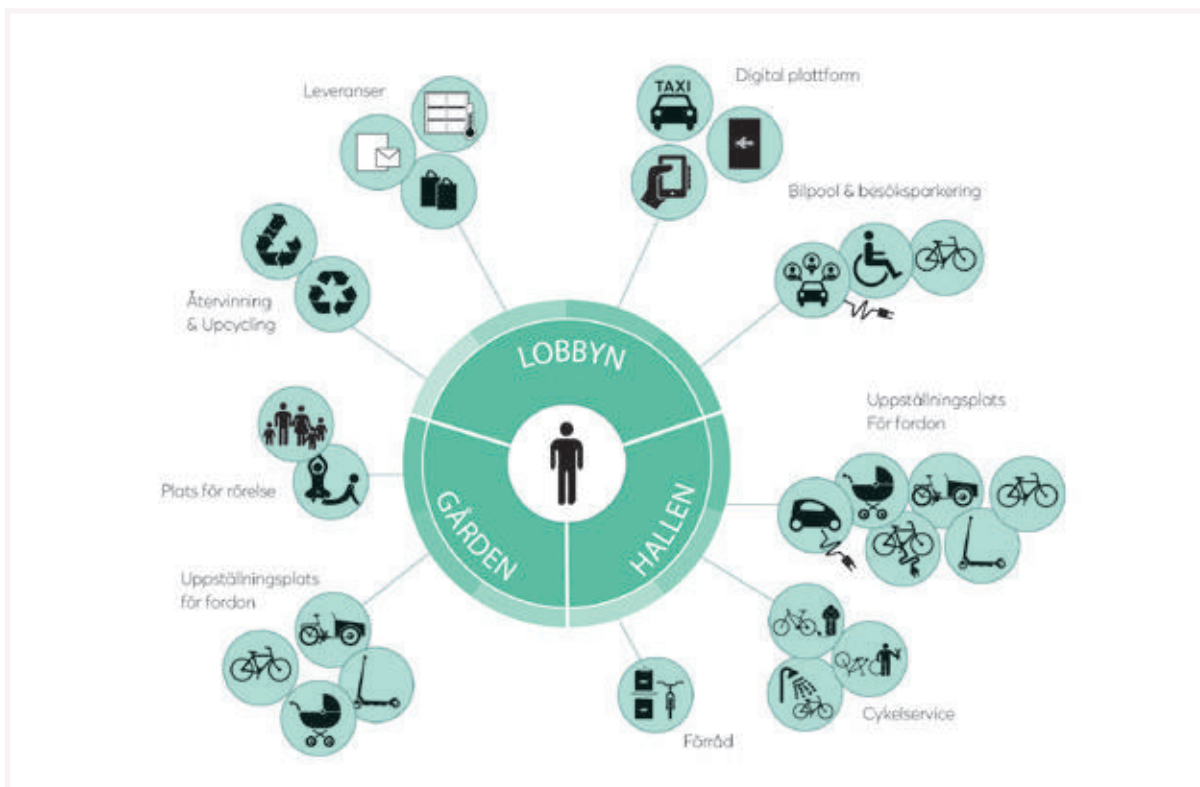
Bland kollektivtrafikens aktörer används istället begreppet kombinerad mobilitet, men innebörden är densamma.

Mobilitet som tjänst demonstreras sedan inledningen av 2019 i Brf Viva i Göteborg i form av mobilitetstjänsten och mobilapplikationen EC2B. Tjänsten ger de boende i Brf Viva samlad tillgång till olika mobilitetstjänster som ingår i deras boende: Cykelpool, bilpool och möjligheten att köpa kollektivtrafikbiljetter, alltihop tillgängligt i en och samma applikation. Dessutom erbjuder tjänsten rådgivning kring hållbart resande och ett "community" för att exempelvis underlätta samåkning med sina grannar. I samband med inflyttning erbjuds ett rådgivnings-samtal med en resecoach, för att hjälpa boende hitta bra lösningar för just deras resande. Under informationsträffar får de boende hjälp med att komma igång och möjlighet att testa fordonen.

Detta är ett viktigt demonstrationsprojekt för att testa transport som tjänst, som utvärderas inom ramen för ett EU-finansierat projekt (IRIS-projektet). Det handlar om att utvärdera optimal placering av mobilitetstjänsterna i husen och användning av mobilitetstjänsterna, men även hur den digitala applikationen kan utvecklas avseende användbarhet. En annan central del som testas är skapandet av hållbara affärsmodeller och samverkan mellan olika typer av aktörer.

### Läs mer om transport som tjänst:

<https://maas-alliance.eu/>



## Delningsarkitektur Mo-Bo

Mo-Bo är en hopskrivning av orden Mobilitet och Boende och är namnet på ett innovationsprojekt, finansierat inom ramen för Viable Cities – Energimyndigheten. Syftet har varit att utveckla och testa hur nya arkitektoniska lösningar för flerbostadshus, med tillhörande mobilitetstjänster och affärsmodeller, kan stödja hållbar mobilitet. I projektet uttrycks det som att man vill frångå dagens normalläge och hitta ett "New Normal" där hållbar mobilitet, jämlik tillgång till mobilitet och rättvis fördelning av gemensamma ytor och kostnader är i fokus.

"Mer forskning och tester behövs för att kunna säkerställa vilka åtgärder som verkligen fungerar, men å andra sidan hur vet vi att ett normalt p-tal fungerar?" (Theory Into Practice, 2019)

Mo-Bo har bland annat utmynnat i en detaljplan för nya bostäder, där parkeringsefterfrågan bedömdes till noll bilplatser (exkl. platser för rörelsehindrade), givet att följande mobilitetsåtgärder vidtogs:

- Bilpool som inledningsvis knöts till fastigheten, med betald avgift för de boende i 5 år
- Cykelpool
- Mobilitetsfond där byggaktören avsatt 2 miljoner för drift av mobilitetstjänsterna
- Återbruksrum och fastighetsnära återvinning
- Högkvalitativ cykelparkering samt utrymme för cykelmek och -tvätt
- Följeforskning under 5 år

Mobilitetstjänsterna är dock bara en del av Mo-Bo. Det unika för projektet ligger i hur dessa tjänster inlemmas i ett helhetstänk kring arkitekturen och rummen där dessa tjänster tillhandahålls. Projektet myntar



## Delningsarkitektur Mo-Bo

begreppet "Delningsarkitektur" med vilket avses rum som stöttar delning av fastighetsgemensamma ytor och tjänster, däribland mobilitetstjänster. Delningsarkitekturen förkroppsligas i två större rum, som öppnar huset mot gaturummet och utgör samlingsytor för husets boende samt uppställningsplats för husets delade och privata fordon. En förutsättning för denna blandning är eldrivna fordon som kan dela yta med andra funktioner. Ytorna för delningsarkitekturens rum tas från de ytor som annars hade använts för uppställning av privatägda fordon.

Resultaten från Mo-Bo visar att detta nya sätt att tänka kring och bygga för mobilitet möjliggör flera effektiviseringar och besparingar:

- Minskade biytor till följd av delad mobilitet istället för privatägd. De nya ytorna blir mer exklusiva men också tillgängliga för fler än ett traditionellt garage
- Minskade driftkostnader på grund av mindre ytor att värma upp och underhålla
- Minskad miljöpåverkan i byggskedet
- En ny typologi och terminologi för delad, fossilfri mobilitet, som finns dokumenterad i planhandlingar och visualiseringar
- Gemensamma rum för att stötta delning och hållbart resande
- Minskade byggkostnader
- En väldokumenterad process för bostadsbyggande för delad, hållbar mobilitet, samt redovisning av nuvarande planerings hinder och möjligheter

Det finns också resultat i form av kraven på olika aktörer för att lyckas med denna typ av projekt. För bostadsutvecklare krävs:

- Intresse för klimatfrågan och förståelse för hur den kan omsättas i hållbara affärsmodeller
- Kunskap om sina begränsningar och möjligheter
- Mod och vilja att satsa på nya lösningar
- Trygghet i sin process

Av kommunerna krävs att de:

- Initierar och släpper fram testbäddar/pilotprojekt som bryter nuvarande normer
- Säkerställer utvärdering av pilotprojekt för att ny kunskap ska utvinnas
- Inser och använder sin avgörande roll i att skapa ett mer hållbart resande

### Läs mer om Mo-Bo:

<https://www.mo-bo.se/>

# Litteraturlista

- Barter. 2010. *Off-Street Parking Policy without Parking Requirements: A Need for Market Fostering and Regulation.*
- Carmona, mfl. u.å. *Street Appeal. The value of street improvements Summary Report*
- Christiansen & Usterud Hanssen. 2014. *Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere.* TØI rapport 1367/2014.
- Christiansen m.fl.. 2015. *Parkeringsstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter of effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler.* TØI rapport 1439/2015.
- Dyfverman & Hollander. 1975. *Alternativanvändbara parkeringsanläggningar.* Byggforskningens rapport 1975:41.
- Fastighetsägarna. 2018. *Från parkering till mobilitet – Framtidssäkra fastigheter i ett nytt mobilitetslandskap.*
- Gehl Architects & Region Skåne. 2011. *Bytespunkten som mötesplats i Skåne. Attraktiva bytespunkter med människan i centrum.*
- Flyman. 2019. *Parkering och centrumhandel - En studie om hur parkeringsreglering påverkar centrumhandeln i medelstora svenska städer.*
- Hansson m.fl.. 2018. *Kommunerna och kollektivtrafiken. En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken.* K2 working papers 2018:6.
- K2, m.fl. u.å. *Kollektivtrafik. Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter.*
- Karamychev & van Reeve. 2011. 'Park-and-ride: Good for the city, good for the region?' *Regional Science and Urban Economics.*
- Karlsson. 2011. *Hur stor plats tar trafiken egentligen? Studie av trafikytor i Lund, från 1940 till 2010.*
- Lucassi & Nyström. 2011. *Smart infartsparkering.*
- Lundin. 2014. *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.*
- Lundkvist & Svensson. 2014. *Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad.*



- Lunds kommun, Stadsbyggnadskontoret. 2018. *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun.*
- Manville. 2017. 'Bundled parking and vehicle ownership: Evidence from the American Housing Survey.' *The Journal of transport and land use.*
- Mukhija & Shoup. 2006. 'Quantity versus Quality in Off-Street Parking Requirements.' *Journal of the American Planning Association.*
- Nordin & Thylander. 2005. *Pendlar- och Samåkningsparkeringar i Skåne.*
- Nybyggarkommissionen. 2014. *En bostadspolitisk agenda för Sverige. 63 förslag för ökat byggande.*
- Paquette. 2018. *Infartsparkeringen. En viktig bit i nutidsmänniskans livspussel.*
- Roth. 1965. *Paying for parking.*
- Region Skåne. 2017. *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.*
- Ryan. 2018. *Towards a more comprehensive picture of park-and-ride.*
- Rystam. 1998. *Färdmedelsvalet och valprocessen för lokala resor till regional tågtrafik.*
- SCB. 2019. *Statistikdatabasen. Arbetspendling, sysselsatta och befolkning i skånska kommuner.*
- Shoup. 2011. *The High Cost of Free Parking.*
- Svensk Handel, Fastighetsägarna & Stadsliv AB. 2015. *Levande stadskärnor.*
- Svensson & Hedström. 2010. *Parkering. Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik.* VTI notat 23-2010.
- Sweco och Region Skåne. 2016. *Planera för nya stationssamhällen. Införandet av Regionalt superbusskoncept i Skåne.*
- Theory Into Practice. 2019. *Mo-Bo. Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur.*
- Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. 2018. *Riktlinjer Infartsparkering.*
- Weber. 2018. *Regional bostadsmarknadsanalys för Skåne – En lägesbild över bostadsmarknaden i Skåne.* Länsstyrelsen i Skåne rapport 2018:16.
- Wormser. 1997. 'Don't even think of parking here.' *Planning.*
- Wärnhjelm. 2015. *Hållbara inköpsresor. Stads- och handelsutveckling i samverkan.*

