

Parkering för hållbara stadskärnor

I små och medelstora kommuner

Förord

Denna skrift vill inspirera till att arbeta aktivt med parkering för att skapa mer hållbara och attraktiva stadskärnor. Parkeringsnormer är ett viktigt verktyg men det finns många fler, både strategiska och mer handfasta. I skriften beskrivs ett antal olika sådana verktyg som kan användas efter vad som passar bäst i den lokala kontexten. Det finns också konkreta exempel från flera kommuner att inspireras av. Det är inte längre lika självklart som tidigare att attraktiva centrala ytor i våra städer ska upptas av parkeringsplatser. De flera olika anspråk och intressen som ska samsas och det krävs olika arbetssätt att använda för att kunna landa i goda lösningar.

Skriften är resultatet av ett projekt som genomförts inom ramen för det FoI-program som Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, driver tillsammans med Trafikverket. Författare till rapporten är Sophia Hammarberg och Isak Brändström från Tyréns. I arbetet har tjänstepersoner från ett flertal svenska kommuner intervjuats, och diskussioner har också förts i befintliga kommunnätverk. Till projektet har även en referensgrupp varit knuten med representanter från Lidköpings kommun, Avesta kommun, Österåkers kommun, Region Blekinge och Hallsbergs kommun samt från regeringsuppdraget om Stärkt planering för hållbar utveckling. Projektledare på SKR har varit Ulrika Palm med expertstöd från Prem Huq, Jan-Ove Östbrink samt förbundsjuristerna Johan Larsson och Olof Moberg. Ett stort tack framförs här till alla som bidragit med material och synpunkter!

Stockholm i oktober 2021

Gunilla Glasare
Avdelningschef

Peter Haglund
Sektionschef

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Innehåll

Förord	3
Innehåll	4
1. Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte	6
1.3 Avgränsningar	7
1.4 Upplägg	7
2. Parkeringens roll i en attraktiv stadskärna	9
2.1 Parkering och hållbar stadsutveckling	9
2.2 Parkering i små och medelstora kommuner	11
3. Tydlighet genom strategisk planering	13
3.1 Parkeringsstrategi	13
3.2 Parkeringsnormer	17
3.3 Mobilitetsnorm och flexibla parkeringstal	20
3.4 Samnyttjande av parkering	24
3.5 Parkeringsköp	26
4. Användning och optimering av befintlig parkering	32
4.1 Inventering	32
4.2 Tidsreglering	35
4.3 Avgiftsreglering	36
4.4 Boendeparkering	42
4.5 Övervakning	42
4.6 Flexibel användning av parkeringsytor	43
4.7 Omvandling av befintlig parkering	47
5. Vikten av kommunikation	50
5.1 Dialogtrappan	50
5.2 Information	51
5.3 Konsultation	51

5.4 Dialog och samarbete	53
5.5 Medbestämmande.....	57
Begreppslista.....	60
Källförteckning	63
Skriftliga referenser	63
Intervjuer	65

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Parkering är en viktig fråga i de flesta svenska kommuner. Fokus har länge varit på att, ibland oreflekterat, erbjuda ett gott utbud av parkeringsplatser i stadskärnorna, nära målpunkter och med låga avgiftsnivåer, men under de senaste årtiondena har synen på hur gatumarken ska användas och biltrafikens utbredning kommit att omvärderas allt mer. Det är inte längre lika självklart att attraktiva centrala ytor i städer ska upptas av bilparkering. I takt med att tätorter förtätas allt mer ökar konkurrensen om ytor och i planeringen måste avvägningar göras mellan parkeringsytor och ytor för andra samhällsfunktioner, såsom bostadsbebyggelse, gröna värden och platser för möten mellan människor. I strävan efter en omställning till ett mer transporteffektivt samhälle har även anspråken från gång, cykel och kollektivtrafik kommit att prioriteras högre. Tillgång till parkeringsplatser har också visat sig kunna påverka färdmedelsval, bilanvändning och trafikflöden. Parkeringspolitik har blivit ett allt viktigare styrmedel i bygget av den attraktiva och hållbara stadskärnan.

1.2 Syfte

Ett flertal skrifter har tagits fram som behandlar parkeringens roll för stadsutvecklingen, exempelvis SKR:s idéskrift ”Parkering för hållbar stadsutveckling” från 2013 som redovisar exempel från större svenska städer och övriga Europa. Dessa har framför allt fokuserat på storstadsområdena och landets större städer. Nyttorna av en genomtänkt parkeringspolitik kan delvis vara likartade men förutsättningarna och utmaningarna är ofta annorlunda i befolkningsmässigt mindre kommuner jämfört med i storstäder. Denna skrift fokuserar därför på parkering för hållbara stadskärnor i små och medelstora kommuner.

Syftet är att beskriva hur små och medelstora kommuner kan arbeta med parkeringsfrågor för att skapa attraktiva och hållbara stadskärnor. Avsikten är att peka på utmaningar och möjligheter, men också ge konkreta exempel. Skriften riktar sig främst till kommunala politiker och tjänstepersoner. Den ger en övergripande introduktion till olika typer av styrmedel och verktyg samt visar på exempel från andra kommuner att inspireras av. Under arbetet har ett

flertal kommuner varit involverade och på olika sätt bidragit med sin kunskap och sina erfarenheter kopplat till parkering.

1.3 Avgränsningar

Skriften fokuserar på bilparkering i stadskärnor i små och medelstora kommuner. Någon exakt gräns för vad som räknas som små och medelstora kommuner har inte dragits men fokus har huvudsakligen riktats mot kommuner med färre än 100 000 invånare. Tanken har varit att visa på projekt, diskussioner, policyarbete m.m. i andra kommuner än storstadskommunerna.

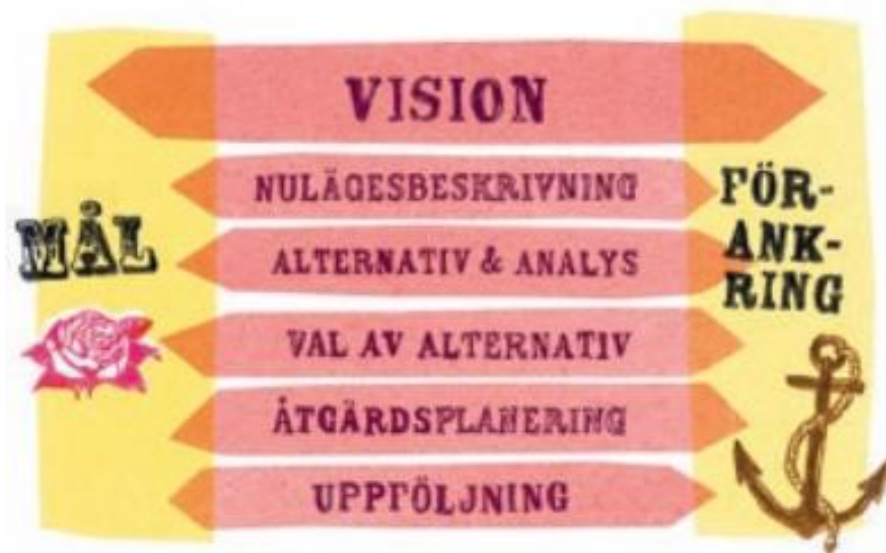
Under arbetet med skriften har drygt 25 kommuner varit involverade och på olika sätt bidragit med sin kunskap och sina erfarenheter kopplat till parkering, från Lessebo och Haparanda med knappt 10 000 invånare till Eskilstuna och Umeå med över 100 000 invånare. Skriften kan självklart även vara relevant för större kommuners tätorter där parkeringsproblematiken kan likna den i mindre kommuner.

1.4 Upplägg

Skriften inleds med en introduktion till varför parkering är ett viktigt styrmedel i bygget av en attraktiv och hållbar stadskärna (kapitel 2). Därefter lyfts olika typer av verktyg för kommunernas arbete fram i kapitlen Tydlighet genom strategisk planering (kapitel 3), Användning och optimering av befintlig parkering (kapitel 4) och Vikten av kommunikation (kapitel 5).

Ett idealiskt planeringsarbete beskrivs ofta som en process, från vision och mål via nulägesbeskrivning till föreslagna åtgärder som sedan genomförs och följs upp. Denna arbetsprocess beskrivs exempelvis i Trafik för en attraktiv stad – Handbok (Boverket, Trafikverket och SKL, 2015) och illustreras i figuren nedan. I praktiken utförs dock arbetet med processens olika delar ofta parallellt i en kommun, och i flera samverkande processer. Olika kommuner har också olika förutsättningar att förhålla sig till. Beroende på vilket område som behöver utvecklas är det därför möjligt att ta del av mer information och konkreta exempel under de olika kapitlen i denna skrift. Det är inte heller nödvändigt att läsa alla delar i skriften i följd.

TRAST-processen och de olika delarna för att ta fram en trafikstrategi, trafikplan eller motsvarande. (Boverket, Trafikverket och SKL, 2015)



2. Parkeringens roll i en attraktiv stadskärna

Utformning, lokalisering och reglering av parkering påverkar en stadskärnas attraktivitet, tillgänglighet och hållbarhet. I detta kapitel ges en introduktion till parkeringens roll för hållbar stadsutveckling och vilka särskilda utmaningar små och medelstora kommuner har att förhålla sig till.

2.1 Parkering och hållbar stadsutveckling

De nationella mål som styr samhällsplanering och utveckling av transportsystemet är i stor utsträckning inriktade på att uppnå ett hållbart samhälle. Det övergripande nationella målet för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmäteriverksamhet är att ge alla människor i hela landet en god livsmiljö, och det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (Boverket, 2021). I målsättningarna innefattas flera dimensioner av hållbarhet och bland annat framhålls klimat, miljö kvalitet, folkhälsa, barnperspektiv och jämställdhet.

Målsättningarna på kommunal nivå styr i samma riktning. I rapporten ”Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner” (K2, 2018) beskrivs att många kommuner har målsättningar för ett energieffektivt och hållbart transportsystem där de fokuserar på en ökad färdmedelsandel för gång, cykel och kollektivtrafik som ett medel för att uppnå städer som är estetiskt tilltalande och attraktiva för boende, besökare och handel.

Parkering är ett av flera viktiga styrmedel som en kommun kan använda för att skapa en attraktiv och hållbar stadskärna. Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Tillgången till, och kostnaden för, parkering påverkar därmed individernas färdmedelsval. En genomtänkt parkeringspolitik kan därför indirekt bidra till minskad miljöpåverkan (från luft, buller och växthusgaser) och förbättrad folkhälsa genom att underlätta så att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt istället för att ta bilen vid kortare resor. Bilparkering tar också stora ytor i anspråk i våra städer. Varje parkeringsplats upptar i genomsnitt cirka

15-30 m² yta (SKL, 2013). I en rapport framtagen av bland andra Fastighetsägarna uppskattas att det i Sverige idag finns mer parkeringsyta per person än boyta (Fastighetsägarna m.fl., 2020).

Kommunens kostnader för att iordningställa, underhålla och övervaka parkeringen behöver också belysas. Det är inte utan kostnader för en kommun att tillhandahålla parkering och den kostnaden kan gärna jämföras med kostnader eller inkomster för alternativ användning av marken där parkering upplåts eller planeras att upplåtas.

Bilparkering återfinns ofta på attraktiva platser nära målpunkter i stadskärnan. Denna geografiska prioritering brukar motiveras med bilparkeringens vikt för centrumhandeln. Samtidigt visar studier att gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer sammantaget spenderar mer pengar än de som anländer med bil (HUI, 2010) och att åtgärder som reducerar biltrafik och bilparkering i stadskärnan har en positiv inverkan på den lokala handelns omsättning och stadskärnans attraktionskraft (VTI, 2010).

Allt fler kommuner har också börjat omvärdera synen på bilparkering. Behovet av grönytor och mötesplatser har kommit att prioriteras högre. Stadsplaneringen har fokuserat på förtätning av stadsmiljöer vilket lett till en ökad konkurrens om tillgängliga ytor. Med en genomtänkt parkeringspolitik kan ytan för parkering minskas eller omfördelas samtidigt som mobiliteten totalt sett upprätthålls på en god nivå. På så vis frigörs mer yta för exempelvis bostadsbyggande, grönytor och lekparker, mötesplatser eller ytor för gående och cyklister.

Bilen är fortfarande det färdmedel som används vid majoriteten av våra resor (Trafikanalys, 2020) och bilparkering har en viktig funktion för tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser och besöksmål. Genom att tänka igenom prioriteringar och åtgärder samt sätta in parkeringsfrågan i ett större sammanhang som en del av samhällsbygget, kan dock kommuner använda parkeringspolitiken som ett styrmedel för att skapa mer attraktiva och hållbara stadskärnor i linje med nationella och kommunala målsättningar. Förutsättningar och utmaningar kan dock variera mellan olika typer av kommuner.

Nyckeltal som ger en indikation om bilens anspråk

- Genomsnittsbilisten använder 2-5 parkeringsplatser om dagen (SKL, 2013).
- En genomsnittsbil står parkerad drygt 23 timmar per dag eller 97 % av sin livstid (Shoup, 2018).
- En parkeringsplats tar upp mellan 15-30 m² (SKL, 2013).
- I Sverige finns det uppskattningsvis 50 m² parkeringsyta per person. Den genomsnittliga boarean per person är enligt SCB 42 m² (Fastighetsägarna m.fl., 2020).

2.2 Parkering i små och medelstora kommuner

Det finns utmaningar när det gäller parkeringsfrågor som är särskilt viktiga att belysa i mindre kommuner. Inte sällan är befolkningsmässigt mindre kommuner förhållandevis stora till ytan vilket gör att boende i kommunen kan ha långa avstånd till sina dagliga aktiviteter. Långa avstånd gör det svårare att gå och cykla samtidigt som det mindre befolkningsunderlaget innebär att de ekonomiska förutsättningarna för att upprätthålla ett konkurrenskraftigt kollektivtrafikutbud är sämre. En lägre befolkningstäthet gör också att underlaget är mindre för delningstjänster som exempelvis bilpooler. Sammantaget finns det inte lika många rimliga alternativ till bilen i mindre kommuner som i storstadsområden.

Att bilen har en viktigare roll som färdmedel i många mindre kommuner syns också i statistiken. I de 242 svenska kommuner som har färre än 50 000 invånare är bilinnehavet i genomsnitt 563 fordon per 1000 invånare, vilket är ca 200 fordon fler per 1000 invånare än i storstadskommunerna. Att bilen är en viktig del av vardagslivet för många invånare gör också att frågor som rör bilparkering blir politiskt viktiga.

Mindre kommuner har också genomsnittligt lägre befolkningstillväxt än större kommuner. En lägre tillväxt, eller ibland negativ befolkningsutveckling, innebär dessutom att det inte byggs lika mycket och därmed att strukturförändring genom nybyggnation tar lång tid och att det blir ännu viktigare att arbeta med det befintliga beståndet. I många mindre kommuner är fastighetspriserna lägre och därigenom även de ekonomiska marginalerna för byggprojekt. Då parkering

ofta är en kostsam del av ett byggprojekt är det samtidigt extra viktigt att arbeta resurseffektivt kring parkeringsfrågor i mindre kommuner.

Självklart finns det en stor variation mellan olika små och medelstora kommuner. Vissa kommuner ökar i befolkning medan andra minskar, vissa kommuner har en hög grad av urbanisering medan andra har en stor del landsbygd. Vissa kommuner har väl utbyggd kollektivtrafik och infrastruktur för gång och cykel medan andra kommuner i princip inte har någon kollektivtrafik alls. Detta innebär att frågan behöver angripas på olika sätt i olika kommuner. I följande kapitel beskrivs styrmedel och verktyg som kommuner kan arbeta med och exempel ges från kommuner runt om i landet.

Nyckeltal som ger en indikation om parkeringens roll i små och medelstora kommuner

- I Sveriges tre största städer är befolkningstätheten i genomsnitt 2 900 inv/km². Två tredjedelar av Sveriges kommuner har en befolkningstäthet som är lägre än 50 inv/km² (SCB, 2020)
- 93 procent av Sveriges kommuner har färre än 100 000 invånare, 83 procent har färre än 50 000 invånare (SCB, 2020)
- I kommuner med färre än 50 000 invånare är biltätheten i genomsnitt 563 fordon/1000 invånare. I storstadskommunerna är biltätheten i genomsnitt 352 fordon/1000 invånare (SCB, 2020)
- 52 procent av resorna i Sverige 2019 genomfördes med bil (Trafikanalys, 2020)

3. Tydlighet genom strategisk planering

En tydlig strategi för hur kommunen ska arbeta med parkeringsfrågor och en samhällsplanering som styr i samma riktning är viktiga förutsättningar för ett lyckat resultat. I detta kapitel beskrivs hur kommuner kan arbeta med olika verktyg och styrmedel för parkering på strategisk nivå och i den övergripande samhällsplaneringen.

3.1 Parkeringsstrategi

Tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av färdväg och för resmönster. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel i samhällsplaneringen för att främja en hållbar stadsutveckling.

En parkeringsstrategi tas fram av kommuner som vill arbeta mer riktat med parkeringsfrågor. Det finns ingen formell form för en parkeringsstrategi utan det är upp till varje kommun att ta fram en sådan efter eget behov. Den kan kopplas till andra styrdokument som översiktsplan, klimatplan eller liknande. SKR:s skrift ”Policy för parkering från 2007” ger en utförligare beskrivning av policyarbete kring parkering.

Med en parkeringsstrategi kan kommunen peka ut mål och riktning för parkeringspolitiken i kommunen samt förankra denna demokratiskt. Strategin kan antingen vara fristående eller integreras i kommunens trafikstrategi eller i översiktsplaneringen. Oavsett format är det viktigt att målsättningar och riktlinjer för parkeringspolitiken relateras till och samverkar med kommunens övriga målsättningar och planer.

Utifrån valda målsättningar kan principer etableras för prioritering mellan färdmedel och användargrupper samt för prioriteringen mellan parkering och andra stadsbyggnadsanspråk. En parkeringsstrategi kan också användas för att tydliggöra frågeställningar som exempelvis: I vilka lägen och i vilken utsträckning ska bilparkering förekomma i förhållande till ytor för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer? Vilka användargrupper ska ha företräde till vilka parkeringsytor – besökande, boende eller anställda? Bör samlade anläggningar

eftersträvas och i så fall i vilka lägen? Kan kommunen avlasta stadskärnan från bilar genom att främja kollektivtrafiken och samåkning med hjälp av infartsparkering och var ska den i så fall anläggas?

Genom att ta ställning till dessa och liknande frågor på principiell nivå underlättas efterföljande beslut (t.ex. planering, reglering och avgiftsnivå) och det blir tydligare för allmänhet och andra intressenter vad de kan förvänta sig av kommunens parkeringspolitik. Läs mer om detta i exemplet "Sundsvalls parkeringsstrategi syftar till att stärka cityhandeln".

Inför framtagandet av en parkeringsstrategi är det viktigt att känna till och utgå från nuläget. Med bra underlag om antal parkeringsplatser, beläggning, resvanor och bilinnehav kan strategin bli mer välgrundad. Dessa underlag kan också vara en bas för uppföljning och utvärdering av de åtgärder som sedan genomförs. Tillvägagångssätt vid inventering av parkering beskrivs mer utförligt under 4.1 Inventering.

Sundsvalls parkeringsstrategi syftar till att stärka cityhandeln

Sundsvalls parkeringsstrategi syftar till att både stödja kommunens övergripande mål och planer och bidra till att dessa uppfylls samtidigt som den har ett uttalat mål att förstärka möjligheterna för en levande cityhandel, nöjesliv och besöksnäring.

För att uppnå målet om en attraktiv och levande stad ska kommunen:

- Skapa en god tillgänglighet för besökande till centrum
- Öka det hållbara resandet
- Nyttja attraktiv mark på ett effektivt sätt

I strategin beskrivs ett nuläge med gott om bilparkeringar och ont om cykelparkeringar i de centrala delarna av staden, med tillgänglighetsproblem för de som vill besöka och vistas i staden, med en mycket låg andel som väljer hållbara färdssätt samt med markparkering som tar upp stora ytor i den centrala staden. Detta påverkar sammantaget upplevelsen av stadsmiljön och konkurrerar med annan markanvändning. För att skapa en god tillgänglighet för besökande till centrum konstateras att kommunen behöver arbeta med följande åtgärder:

Korttidsparkering

- Gynna tillgänglighet & korta stopp för besökare
- Reglera med tid & avgift

Långtidsparkering

- Styr till parkeringshusen
- Reglera med tid & avgift
- Utnyttja parkeringsledningssystemet

Cykelparkering

- Öka antalet i centrum
- Prioritera gående och cykeltrafik före gatuparkering om konflikt uppstår
- Bygg nya parkeringsanläggningar (i första hand parkeringshus) söder om Stenstan i centrala Sundsvall.

– Efter att strategin antogs år 2017 infördes tids- och avgiftsreglering enligt strategins inriktning. Även nya regleringar är på gång för att ytterligare styra för ökad tillgänglighet i centrum säger Maria Chruzander, avdelningschef för gatuavdelningen på Sundsvalls kommuns stadsbyggnadskontor.

Källa: Sundsvalls kommun (2017)



Foto: Sundsvalls kommun

Ytterligare en aspekt som är viktig att uppmärksamma inför och under arbetet med en parkeringsstrategi är de kostnader som parkeringen för med sig för kommunen som upplåter parkeringsplatserna. Det kan dels vara direkta kostnader för drift och underhåll, dels kapitalkostnader för parkeringsanläggningar, men det kan också röra sig om alternativkostnader då marken istället för att användas till parkering hade kunnat säljas eller användas för andra ändamål som uteserveringar eller cykelbanor. Kommunens kostnader för parkering bör därför kartläggas. I viss utsträckning kan kostnaderna täckas genom avgifter. Kommunens möjligheter att ta ut parkeringsavgifter beskrivs under 4.3 Avgiftsreglering.

Processen med att ta fram en parkeringsstrategi är nog så viktig som själva slutresultatet, om inte ännu viktigare. Att ha en god dialog med politiken, allmänheten, fastighetsutvecklare och näringsidkare under framtagandet är kanske särskilt viktigt i mindre kommuner då bilinnehavet ofta är högre och alternativen persontransporter med bil färre. Parkeringspolitiken påverkar människors vardagsliv och parkeringsfrågor har en tendens att väcka stort engagemang och debatt. Hur kommunikationen kring parkeringsfrågor kan bedrivas beskrivs mer utförligt i kapitel 5 Vikten av kommunikation.

3.2 Parkeringsnormer

För att underlätta hanteringen av krav på parkeringsplatser i detaljplanering och bygglov tillämpar många kommuner parkeringsnormer. Parkeringsnormen är ett regelverk som anger hur parkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. En parkeringsnorm anger standardtal (parkeringsstal) för hur många parkeringsplatser som ska anläggas i förhållande till antal lägenheter, antal anställda eller tillkommande exploateringsyta. Parkeringsnormen syftar oftast till att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen och att likställighetsprincipen tillämpas så att fastighetsägare behandlas lika. Samtidigt kan de krav som ställs på parkeringstillgång vid exploatering vara ett viktigt styrmedel för att påverka trafik och resvanor för boende som ska flytta in i ett område. Kraven kan också påverka både byggkostnader och effektiviteten i markanvändningen för exploateringen.

Parkeringsstal för bostadsparkering kan beräknas som en funktion av bilinnehav och boendetäthet. För besöksparkering och arbetsplatsparkering kan det genomsnittliga antalet besökande och anställda i olika verksamheter uppskattas tillsammans med antaganden om hur stor andel av dessa som kommer med bil.

Det finns ofta ett bra statistikunderlag för att beräkna ett teoretiskt parkeringsbehov i nuläget.

Det är dock en utmaning att landa i ”rätt” parkeringstal. Läs mer om detta i exemplet ”Analys av parkeringsbehovet i Skellefteå”. För låga parkeringstal riskerar att leda till att parkeringen inte räcker till vilket spiller över på andra fastigheter och omgivande gator. Historiskt har parkeringsnormer inneburit höga parkeringstal som bidragit till ett överutbud av parkeringsplatser och ett ineffektivt markutnyttjande, vilket kan ha hämmat bostadsbyggandet och samtidigt underlättat ett ökat bilinnehav (Fastighetsägarna m.fl. 2020). Om kraven i den kommunala parkeringsnormen innebär ett högt parkeringstal finns också en risk för högre kostnader för fastighetsutvecklaren. Eftersom kostnaderna för parkeringen ofta bakas in i byggkostnaden innebär det i nästa skede högre hyror för alla boende, oavsett om de använder parkering eller inte. I praktiken subventionerar de som inte äger bil bilparkering åt bilägare.

Det finns en svårighet med att göra en prognos för den framtida utvecklingen. De bostäder och lokaler som byggs idag har en lång livslängd och parkeringsbehovet påverkas på sikt av ett flertal olika trender som gör läget ännu svårare att förutsäga. Utvecklingen går exempelvis mot en högre grad av autonoma fordon, delad mobilitet (bilpooler, taxitjänster) samt en ökning av e-handel och distansarbete vilket kan få betydande konsekvenser för framtidens trafikplanering. Det är svårt att med säkerhet förutsäga hur framtidens parkeringsbehov kommer att se ut men den framtida utvecklingen behöver beaktas i dagens planering. För att hantera detta kan kommunen dels arbeta utifrån olika scenarier, dels utgå från sina egna målsättningar för trafikens utveckling och styra i önskad riktning.

Eftersom parkeringsnormen enbart påverkar parkeringstillgången vid ny- och ombyggnation kommer det att ta tid innan åtgärderna ger effekt på stadskärnan som helhet. Majoriteten av parkeringsbeståndet utgörs av befintlig parkering, i synnerhet i mindre kommuner med lägre nybyggnadstakt.

De flesta kommuner tillämpar så kallade miniminormer som anger vilket antal parkeringsplatser som minst måste byggas. I många europeiska städer tillämpas istället en maximinorm vilken begränsar antalet bilplatser som får byggas. I Sverige är det dock svårt att hitta stöd för detta i plan- och bygglagen men parkering kan, inom vissa ramar, regleras genom bestämmelser i detaljplanen.

Analys av parkeringsbehov i Skellefteå

Det teoretiska parkeringsbehovet i en parkeringsnorm kan skilja sig från det faktiska behovet. För att ta reda på hur det såg ut genomförde Skellefteå kommun år 2005 en inventering av parkeringssituationen på kvartersmark i Skellefteå centrum. Via en enkät fick fastighetsägare i centrum redovisa tillgängliga parkeringsplatser och hur lokalytorna disponerades för olika ändamål. Utifrån kraven i parkeringsnormen från 1980-talet gjordes en beräkning av fastigheternas parkeringsbehov jämfört med tillgängliga parkeringsplatser. Resultatet antydde att parkeringsnormen överskattade parkeringsbehovet. Det verkliga parkeringsbehovet är sannolikt lägre än normens nivå.

– Då Skellefteå under 1990-talet och fram till 2010 inte hade någon nämnvärd utveckling fanns vare sig behov eller efterfrågan av en ny parkeringsnorm berättar Richard Widman, planingenjör på Skellefteå kommun. Parkering i Skellefteå centrum har varit en laddad fråga och det är först nu som synen på parkering börjar ändras även bland verksamhetsutövare. Nu upplevs tiden mogen för ett nytt synsätt och nya parkeringslösningar då Skellefteå står inför en stor och snabb utveckling med hög grad av förtätning i centrala lägen. En ny parkeringsnorm för Skellefteå planeras därför tas fram under 2021 för att på ett bättre sätt tillgodose det verkliga behovet av parkeringsplatser.

Källa: Skellefteå kommun (2018)



Parkeringshuset Ekorren i Skellefteå som är byggt i trä. Foto: Skellefteå kommun

Förutom parkeringstal anger en del parkeringsnormer riktlinjer för längsta acceptabla gångavstånd för olika grupper. Med gångavstånd menas ofta avståndet fågelvegen mellan parkeringsplatsen och målpunkten. Generellt accepterar grupper som parkerar under längre tid, som boende och verksamma, längre gångavstånd än besökare till butiker och bostäder. Hur gångavståndet upplevs beror på vilken målpunkt man har, hur omgivningen är utformad samt om bebyggelsestrukturen gör att avstånden upplevs som långa eller korta. Det är därför viktigt att anpassa de acceptabla gångavstånden efter kommunens förutsättningar. I kommuner med ett tillfredsställande kollektivtrafikutbud kan en utgångspunkt vara att gångavståndet mellan målpunkten och en parkeringsplats ska bedömas på samma grund som de avstånd som accepteras till kollektivtrafiken.

Enkätstudier som VTI har genomfört för Sundsvall (VTI, 2002), Örebro (VTI, 2005) och Lidköping (VTI, 2013) visade att mellan 30-45 procent av de tillfrågade accepterade en gångtid på 4-6 minuter från parkeringsplatsen och besöksmålet. Med normal gångfart (runt 5 km/timme) hinner en person gå ca 500 meter på sex minuter.

3.3 Mobilitetsnorm och flexibla parkeringstal

Ett alternativt förhållningssätt till parkeringsnormer, som blivit allt vanligare bland svenska kommuner, är att arbeta med mobilitetsnorm och flexibla parkeringstal. En mobilitetsnorm tar ett vidare grepp kring mobilitet där bilparkering enbart ses som ett av många sätt att säkerställa tillgänglighet till en fastighet. Detta öppnar upp för flexibla parkeringstal som bestäms av tillgång till gång, cykel och kollektivtrafikutbud. Parkeringstalen kan även påverkas direkt genom att ersätta bilplatserna med åtgärder som bedöms minska efterfrågan på bilparkering, så kallade mobilitetsåtgärder. Flexibla parkeringstal kan ge fastighetsägare incitament att bygga färre parkeringsplatser i utbyte mot att de finansierar och genomför mobilitetsåtgärder. Läs mer om detta i exemplet ”Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring”.

Mobilitetsåtgärder kan antingen utgöras av fysiska åtgärder (t.ex. samutnyttjade parkeringsplatser, plats för bilpooler eller väl utformade cykelparkeringar) eller av icke-fysiska åtgärder (t.ex. rabatterade kollektivtrafikresor och avtal med bilpools- och cykelpoolsleverantörer). Icke-fysiska åtgärder kan inte regleras genom detaljplan utan behöver regleras med civilrättsliga avtal. Hur stor reduktion av parkeringstalet som kan vara möjlig baseras på effektbedömningar

av avtalade åtgärder. Vissa kommuner har testat att tillåta nybyggnationer med parkeringstal noll.

Det är viktigt att poängtera att det i dagsläget saknas lagstöd för att tillämpa mobilitetsåtgärder istället för parkering. I enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 9 § ska det ordnas så att ”det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”. I betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) föreslås därför ändringar i plan- och bygglagen som bland annat innebär att bilen inte längre ska ha en särställning i lagstiftningen. Utredningens förslag innebär ett tydligt beslutsstöd för kommunerna att i högre utsträckning än i dag kunna avstå från att kräva plats för parkering av bil för enskilt bruk. Istället ska fokus vara på att tillgodose individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter genom olika mobilitetslösningar.

Utöver att frågan om lagstöd behöver lösas är det också viktigt för mindre kommuner att anpassa mobilitetsåtgärderna efter vilka alternativ som finns i kommunen. I betänkandet konstateras att förslagen främst har betydelse för tätortskommuner och där det redan finns utbyggd kollektivtrafik. I de fall kollektivtrafikutbudet inte är tillräckligt för att garantera tillgänglighet och där befolkningsunderlaget är för litet för att en bilpool ska bli lönsam, behöver andra åtgärder prioriteras (t.ex. åtgärder som främjar gång och cykel).

En annan utmaning är att kunskapen om mobilitetsåtgärdernas effekter fortfarande är begränsad. Därtill kan det finnas svårigheter med utformning av avtal och uppföljning. Specifika åtgärder riskerar också att bli omoderna till följd av den snabba utvecklingen av teknik, fordon och olika typer av delningstjänster. I betänkandet föreslås därför att mobilitetsdeklarationer införs som ett sätt att följa upp överenskomna åtgärder under förvaltningsskedet. I takt med att allt fler kommuner tillämpar mobilitetsnormer och flexibla parkeringstal kommer kunskapsunderlaget om såväl effekter som möjliga sätt att hantera avtal och uppföljning att öka.

Parkeringsstal för ett Eskilstuna i förändring

I Eskilstunas parkeringsnorm är det möjligt för fastighetsägare att få lägre parkeringstal om de kan uppvisa ett genomtänkt upplägg för att effektivisera transporterna. En viktig utgångspunkt är att varje fastighet bedöms för sina unika förutsättningar vilket i slutändan påverkar lösningar och nivåer gällande transport- och parkeringsbehovet. För att göra en mer objektiv bedömning av parkeringsbehovet har Eskilstuna delat in nivån av bilparkering i olika stadstyper i stället för zoner. Ju mer en del av staden eller kommunen förtätas desto mer service och funktioner tillkommer, vilket i analysen bättre återspeglas inom vilken stadstyp exploateringen sker istället för zoner som är definierade på förhand och som därmed blir mer statiska.

I parkeringsnormen ges exempel på olika typer av åtgärder som fastighetsägare kan vidta och vad dessa kan medföra i form av ”rabatt” på parkeringstalen. Effekterna av åtgärderna kan inte summeras rakt av och ska heller inte ses som vetenskapligt fastlagda. Kommunen ser dessa siffror som riktlinjer och de kommer eventuellt justeras vid behov samt revideras då det finns en tydligare erfarenhetsgrund. Eskilstuna ser gärna att byggherrar och fastighetsägare själva tar fram kreativa lösningar som kan minska behovet av att äga personbil.

Åtgärder som ger rabatt på parkeringstalen:

- Avtal om bilpool för hyresgäster ger 15 till 25 procent rabatt
- Avstånd till bilparkering från fastighetsentré > 400 meter ger upp till 25 procent rabatt
- Avstånd till viktig kollektivtrafikknutpunkt < 200 meter ger upp till 15 procent rabatt
- Paket med förbättrade cykelfaciliteter ger upp till 15 procent rabatt
- Grön resplan som en del av bygglovshandlingen ger 15 till 25 procent rabatt
- Parkering i större gemensamhetsanläggning för flera fastigheter ger upp till 10 procent rabatt

– Upplevelsen är att kommunens parkeringstal har tagits emot väl och att det finns ett stort intresse av att arbeta med flexibla parkeringstal säger Petter Skarin, trafikplanerare på Eskilstuna kommun. Det innebär dock inte att kommunikation, förankring och samverkan inte behövs utan är snarare väldigt nödvändiga för att landa rätt i hela processen.

Källa: Eskilstuna kommun (2016)



Foto: Eskilstuna kommun

3.4 Samnyttjande av parkering

Samnyttjande av parkering grundar sig på principen att en bilplats kan nyttjas av flera olika användare om användarna gör anspråk på platsen vid olika tider på dygnet. Exempelvis nyttjas parkering vid kontor som mest på dagtid under vardagar, boende nyttjar parkeringen främst på kvälls- och nattetid och besökare till handelsverksamheter har istället behov av parkering framför allt på helgerna. Genom att tillämpa samnyttjande får en parkeringsplats en högre och jämnare beläggning över dygnet vilket innebär att det totala parkeringsbehovet och därmed kostnaderna för parkering minskar. Samnyttjande av parkering ökar även möjligheten att skapa en tät och blandad stadsbebyggelse.

För att det ska vara möjligt att samnyttja parkeringsplatser måste parkeringsanläggningen vara öppen och tillgänglig för samtliga användare. Parkeringsanläggningen bör även vara av större karaktär och parkeringsplatserna kan inte heller vara reserverade för specifika användare utan reglerade som tillståndsparkering, det vill säga att bilen parkeras på valfri ledig ruta inom en avgränsad parkeringsyta.

I praktiken sker ett kontinuerligt samnyttjande av parkeringsplatserna i öppna parkeringsanläggningar och av kommunens allmänt tillgängliga parkeringsplatser hela tiden. Det är framför allt vid bedömning av parkeringsbehovet i detaljplaner och bygglov som samnyttjandepincipen tillämpas. Läs mer om detta i exemplet ”Samnyttjande i Piteå”.

Samnyttjande i Piteå kommun

I Piteå kommuns parkeringsnorm konstateras att kravet på parkering kan minskas om en detaljplan eller en fastighet innehåller flera typer av verksamheter med olika parkeringsbehov i olika tidsintervall. Generella siffror för i vilken utsträckning parkeringsbehovet kan minskas redovisas inte, då möjligt samnyttjandeavdrag i hög grad beror på den aktuella sammansättningen av olika lokalkategorier.

För att beräkna planens eller fastighetens parkeringsbehov kan tabellen nedan användas tillsammans med behovstalen i parkeringsnormen. Beläggnings-tabellen bygger på andra kommuners beläggningsstabeller som sedan anpassats för Piteå.

Tabell. Beläggning i procent under olika tidsintervall för olika lokalkategorier

	Beläggning vardag 10-17	Beläggning vardag 17-20	Beläggning lördag 10-13	Beläggning natt
Bostäder boende	75 %	90 %	90 %	90 %
Kontor/industri	90 %	10 %	10 %	10 %
Handel	50 %	90 %	100 %	10 %
Skolor	90 %	10 %	5 %	5 %
Övriga lokaler	Bestäms i varje enskilt fall			

Källa: Piteå kommun (2018)

3.5 Parkeringsköp

Parkeringsköp, eller friköp som det också kallas, innebär att en fastighetsägare genom ett civilrättsligt avtal överlåter skyldigheten att ordna parkering på sin fastighet till en kommun, ett parkeringsbolag eller en annan fastighetsägare som istället åtar sig att mot en avgift ordna motsvarande parkeringsplatser.

I grunden är det enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900) fastighetsägaren som ska ordna parkering på sin egen fastighet. I vissa fall kan det dock anses motiverat att kommunen tar över ansvaret att tillhandahålla parkering, exempelvis i syfte att ordna parkeringen i samlade parkeringsanläggningar. Parkeringsköp kan även vara ett verktyg för att möjliggöra förtättningsprojekt där det är svårt att tillgodose parkeringsbehovet inom fastigheten. I kommuner med lägre fastighetsvärden kan kostnaderna för parkeringslösningar annars bli så höga att vissa byggnationer inte skulle ha blivit av utan parkeringsköp som alternativ.

Det bör dock poängteras att fastighetsutvecklare kan bilda gemensamhetsanläggningar för samlade parkeringsanläggningar även utan kommunens medverkan. En gemensamhetsanläggning, som är en typ av samfällighet, bygger mer eller mindre på att den ska vara en slutlig lösning som under överskådlig tid inte behöver göras om. Erfarenheten är dock att ett sådant behov trots allt kan uppstå förr eller senare. En problematik med gemensamhetsanläggningar är då att alla måste vara överens om att anläggningen ska ändras eller upplösas eftersom den ägs gemensamt av flera fastigheter. Det betyder att var och en av delägarna i praktiken har veto om en förtätning ska ske där gemensamhetsanläggningar tas i anspråk, vilket kan försvåra och försena stadsutvecklingen.

För många kommuner är syftet med parkeringsköp att möjliggöra framtida investeringar i samlade parkeringsanläggningar, ofta parkeringshus. Fördelar med parkeringshus är att de är mer yteffektiva än markparkering och att byggkostnaderna per parkering är lägre jämfört med underjordisk parkering. Parkeringshus kan dessutom utformas med flexibilitet så att anläggningen kan ges en annan användning allt eftersom parkeringsbehovet förändras. Det är viktigt att parkeringshus utformas så att de upplevs som trygga att använda. Trygghetsskapande åtgärder kan vara god belysning, öppna och genomsiktliga konstruktioner, tydlig skyltning, överblickbarhet och god skötsel. En vidareutveckling av parkeringshus är så kallade mobilitetshus som utöver uppställning

av privatägda bilar även erbjuder mobilitetstjänster som bilpool och cykelpool samt funktioner som underlättar för resenärer att resa hållbart, till exempel realtidsinformation för närliggande kollektivtrafiklinjer, laddinfrastruktur, leveransboxar för e-handel, cykelpump och verktyg för att laga cyklar.

Avtal för parkeringsköp kan utformas på olika sätt. Läs mer om detta i exemplet ”Regler för parkeringsköp i Sollentuna”. Det vanligaste är arrendeavtal som hänvisar från en fastighet till en annan fastighet på kvartersmark. Arrendeavtal är tidsbegränsade och kan maximalt skrivas på 25 år för detaljplanelagt område. Avtalstiden kan vara kortare än 25 år men avtalet behöver vara tillräckligt långt för att parkeringsfrågan ska anses ha lösts på ett långsiktigt sätt.

Regler för parkeringsköp i Sollentuna

– I pågående arbeten med nya detaljplaner för bostäder har parkeringslösningarna återkommande varit en kritisk faktor för genomförbarheten säger Lars Keski-Seppälä, strategisk chef på Sollentuna kommun. Med en brist på mark för ny bostadsbebyggelse är det oftast inte möjligt att tillgodose behovet av parkeringsplatser inom den egna fastigheten utan att anlägga parkeringsgarage. Kostnaden för parkeringsgarage är i flertalet fall så hög att bostadsprojekten inte är genomförbara. För att underlätta bostadsbyggandet och effektivisera hanteringen av bostadsparkering finns det därför mycket att vinna med gemensamma parkeringslösningar. Mot den bakgrunden har regler för parkeringsköp på kvartersmark tagits fram, som ett verktyg för att underlätta bostadsbyggandet.

Sollentunas regler för parkeringsköp syftar till att underlätta bostadsbyggandet och effektivisera mark- och resursanvändningen. De ska även stimulera till miljö- och resurseffektiva parkeringslösningar. Avtal om parkeringsköp ska alltid reglera följande:

- Vilken fastighet parkeringsköpet är till förmån för.
- Att avtalet om parkeringsköp ska följa fastighetsägandet.
- Antalet parkeringsplatser parkeringsköpet avser.
- Inom vilket område, utan att precisera vilka platser, parkeringsplatserna är belägna. Det maximala gångavståndet från bostadsentré och parkeringsplats bör inte överstiga 400 meter.
- När parkeringsplatserna ska vara anlagda och tillgängliga.
- Storleken på ersättningen för parkeringsköpet och när det ska erläggas.
- Vilken part de boende ska träffa hyresavtal om parkering med.
- Att avtalet har en löptid om 25 år som säkerställer att parkeringslösningen är varaktig.
- Att avtalet blir gällande först när bygglov vunnit laga kraft, förutsatt att ansökan om bygglov inlämnats senast vid en i avtalet utpekad tidpunkt.
- Att avtalet godkänns i enlighet med gällande nämndreglementen, bolagsordningar och delegationsordningar.

För parkeringsköpet erläggs en engångsersättning per parkeringsplats om 5 prisbasbelopp exklusive moms, som i möjligaste mån ska täcka kommunens eller det av kommunen helägda bolagets kostnader för att förvärva eller anlägga de platser som parkeringsköpet avser. Hyresnivån, exklusive moms, för parkering ska, utöver att täcka kostnader för drift, underhåll och förvaltning, bidra till ett effektivt utnyttjande av parkeringsplatserna. Detta genom att beakta regleringen av parkering på allmän plats och efterfrågan på parkeringsplatser.

Källa: Sollentuna kommun



Foto: Sollentuna kommun

Arrendeavtalet innebär att marken är låst för att användas för parkeringsändamål under avtalstiden och det är därmed viktigt att tänka igenom i förväg vilka eventuella andra behov som kan bli aktuella. För att inte riskera inlåsnings effekter kan en kommun utforma avtalet så att kommunen åtar sig att lösa parkeringen på annan plats om kommunen ianspråktar marken för annat ändamål. Läs mer om detta i exemplet ”Konsekvenser av parkeringsköp i Lidköping”.

En annan typ av avtal är de som hänvisar till kommunal parkering på allmän platsmark. Det är dock inte juridiskt möjligt att hänvisa till en specifik geografisk plats på allmän platsmark eller att reservera parkering på allmän plats åt en enskild fastighetsägare. Med ett sådant avtal åtar sig kommunen istället att tillhandahålla parkering utan att specificera vilka platser det rör sig om. Detta gör att kommunen inte har låst markanvändningen till en specifik geografisk yta. Däremot finns risker med att hänvisa parkering från alltför många fastigheter till allmän platsmark då det kan leda till brist på parkeringsplatser om kommunen vill använda gatumark för annat än parkering.

För mindre kommuner med lägre fastighetspriser och låga eller obefintliga parkeringsavgifter kan det vara svårt att få samlade parkeringsanläggningar och parkeringshus ekonomiskt lönsamma. Det är därför viktigt att tänka till kring avgiftsnivåer för parkeringsköp så att framtida investeringskostnader kan täckas. I annat fall finns risk att det över tid byggs upp en ”parkeringsskuld” med avtal som kräver en samlad anläggning och som leder till stora utgifter i ett senare skede.

Konsekvenser av parkeringsköp i Lidköping

I Lidköping har det tidigare (under 1980-talet) funnits planer på att bygga parkeringshus i centrum. För att möjliggöra detta erbjöds fastighetsägare att genomföra parkeringsköp där de avtalade om att kommunen skulle tillgodose en del av fastigheternas parkeringsbehov mot en årlig hyra. I utbyte fick fastighetsägarna en lägre parkeringsnorm och möjlighet att disponera kommunal markparkering. Parkeringarna är inte reserverade för fastighetsägaren utan samnyttjas med andra verksamheter. Avtalet innehöll ett avsnitt om fastighetsägarens skyldighet att delta i anordnandet av framtida parkeringshus. När planerna på byggande av parkeringshus i kommunal regi lades på is 1991 togs

detta bort från avtalet. Hyran är idag ca 1 800 kronor per år och indexregleras varje år, pengarna går direkt till driften.

– Idag vill vi omdisponera parkeringsytorna för att skapa bostäder eller förädla det offentliga rummet genom exempelvis platsbildningar, men parkeringsavtalen har skapat en inlåsnings effekt säger Tora Gustafsson, trafik- och planchef på Lidköpings kommun. Istället för att ingå fler avtal för parkering på kommunal mark kommer vi att jobba med att få ner parkeringstalen genom mobilitetsåtgärder vid nybyggnation. Inom kommunen diskuteras återigen möjligheten att bygga ett parkeringshus och på så sätt frigöra kommunens gatuparkering från parkeringsavtal genom att istället hänvisa till parkering i parkeringshuset.

Källa: Lidköpings kommun (2021)



Foto: Bergslagsbild AB

4. Användning och optimering av befintlig parkering

Den största delen av en kommuns parkeringsbestånd utgörs av redan befintliga parkeringar och det är därför svårt att snabbt ställa om hur parkeringar används. I mindre kommuner där nybyggnadstakten oftast är lägre tillkommer inte heller nya parkeringsplatser i någon större omfattning. I detta avsnitt beskrivs verktyg som kan användas för att säkerställa att kommunens befintliga parkering nyttjas på ett ändamålsenligt sätt så att användningen optimeras och kommer till nytta för så många som möjligt.

4.1 Inventering

Flera av de kommuner som har bidragit med sina erfarenheter till denna skrift beskriver att det bland allmänheten finns ett upplevt underskott av parkeringsplatser samtidigt som beläggningsstudier visar att det finns gott om ledig parkeringskapacitet. Det går därför inte att basera parkeringstillgång på allmän uppfattning, utan inventering är en grundläggande förutsättning för att kunna fatta informerade beslut i strategiska parkeringsfrågor. En inventering ger också en bättre grund för dialog med allmänhet och berörda intressenter.

Genom att inventera antalet parkeringsplatser i stadskärnan kan nyckeltal konstrueras, exempelvis antal platser/ytenhet eller antal platser/anställd. Det går också att jämföra det faktiska behovet med ett teoretiskt beräknat parkeringsbehov, se beskrivningen under 3.2 Parkeringsnorm. Dessa nyckeltal kan sedan följas över tid för att ge en bild av utvecklingen.

Region Skåne har kommit fram till att en optimal beläggningsgrad på en parkering är cirka 85-90 procent (Region Skåne, 2019). Vid en sådan beläggningsgrad blir markanvändningen effektiv utan att generera onödig söktrafik och trängsel. För att analysera beläggningsgraden görs en inventering av andelen belagda platser vid den tidpunkt då användningen bedöms vara dimensionerande. När denna tidpunkt infaller kan variera beroende på vilka användargrupper som nyttjar parkeringen. En bra utgångspunkt kan vara att utgå ifrån en samnyttjandetabell då denna beskriver hur parkeringsbeläggningsgraden kan variera över dygnet beroende på varierande efterfrågan mellan olika

användargrupper. Läs mer om detta i exemplet ”Samnyttjande i Piteå” under 3.4 Samnyttjande av parkering.

En allmänt tillgänglig parkeringsplats nyttjas dock ofta av flera användargrupper. För att få en så rättvisande bild som möjligt av hur parkeringen används behöver därför beläggningen inventeras vid flera olika tidpunkter, såväl under vardagar och helger som under dag- och kvällstid. Vid en beläggingsstudie inventeras vanligtvis beläggningsgraden under åtminstone fyra tillfällen. Benägenheten att köra bil varierar över året varför beläggingsstudier även bör genomföras under olika tider på året. För att få en helhetsbild av parkeringssituationen i en stadskärna bör inventeringen omfatta samtliga parkeringsplatser, även privata.

Beläggingsstudier kan genomföras på olika sätt, antingen genom manuella räkningar eller med hjälp av betalningsdata från parkeringsautomater och parkeringsappar. Det är även möjligt att utföra drönarflygningar och få en bildokumentation av parkeringarnas beläggning. Läs mer om detta i exemplet ”Beläggingsmål för optimal markanvändning i Motala kommun”.

I samband med beläggingsstudier kan även nummerskrivningar genomföras vilket innebär att bilarnas registreringsskyltar noteras i syfte att kartlägga vilka som nyttjar parkeringarna och varifrån de kommer. Adressen för respektive registreringsnummer erhålls från Transportstyrelsen och på så sätt är det möjligt att skilja mellan parkering som används av boende och parkering som används av besökare.

Beläggningsmål för optimal markanvändning i Motala kommun

När Motala kommun skulle ta fram nya parkeringsriktlinjer behövdes bättre beslutsunderlag. I syfte att öka kunskapen kring parkeringsvanor, beläggningsgrad och omsättning på parkeringarna analyserades därför betalningsdata från de kommunala avgiftsbelagda parkeringarna i Motala centrum. I Motala är parkering avgiftsfri efter klockan 18, vilket innebär att betalningsdata från betalningssystemen inte ger någon information om beläggningen nattetid. För att få en dokumenterad bild av beläggningen utanför avgiftsbelagd tid genomfördes även drönarflygningar. Med hjälp av dessa olika analyser samt uppbyggd erfarenhet har efterfrågan på parkering identifierats för de olika grupperna besöksparkering, pendlingsparkering, långtidsparkering och boendeparkering. Utifrån detta har mål för optimal beläggningsgrad, föreslagna mätperioder och reglering tagits fram i styrdokumentet Riktlinjer för parkering i Motala kommun (2020).

– Syftet med beläggningsmålen är att optimera markanvändningen och kostnaderna för parkeringen i Motala. Syftet med parkeringsregleringen är att skapa en effektiv och ändamålsenlig parkeringssituation i Motalas centrala delar, dvs. att skapa betalningsvilja och säkerställa rätt parkeringsbehov på rätt plats säger Lena Petersson Forsberg, strategisk samhällsplanerare på Motala kommun.

Manuella mätningar genomförs normalt en gång per år och drönarflygningar två gånger per år. Om beläggningsmålen inte bedöms vara uppfyllda ska det tas upp som en brist i kommunens trafik- och parkeringsplan där lämpliga åtgärdsförslag ska arbetas fram. Även en beläggningsgrad som understiger målet ses som en brist.

Utifrån beläggningsstudierna har kommunen exempelvis kunnat konstatera att gruppen besökare till centrala Motala är mindre känslig för en högre avgift än övriga identifierade grupper som parkerar mer frekvent. Besökare som vill göra längre eller flera ärenden efterfrågar parkeringsplats under en eller några timmar och vill ha relativt nära till sina målpunkter. Följande mål har satts upp för besöksparkering:

- Optimal beläggningsgrad: 70-90 procent
- Föreslagen mätperiod: Vardagar mellan klockan 11-13, veckoslut torsdag-fredag klockan 16-18 under november och maj, lördag lönehelg i september klockan 11-13.
- Anpassat utbud: 1-4 timmars parkeringar relativt nära centrum

Källa: Motala kommun (2020)



Foto: Hamnparkeringen Platenhuset i Motala. Fotograf: Jessica Henulin

4.2 Tidsreglering

Tidsreglering är en metod som används för att få en ökad omsättning på bilplatserna. På så sätt kan samma yta användas av fler. En högre omsättning gör också att det blir enklare att hitta en ledig plats. Tidsregleringen kan dessutom vara ett effektivt sätt att styra parkeringsanvändandet mellan olika användargrupper. Genom tidsbegränsningar kan kommunen säkerställa att de som har behov av långtidsparkering inte tar de mest attraktiva platserna i centrum i anspråk utan att dessa istället används av besökare till handel och aktiviteter. För de kommuner som helt saknar reglering av parkering kan

tidsreglering vara ett bra första steg som inte kräver beslut om avgifter. För utförligare beskrivning av regleringsfrågor för parkering hänvisas till SKR-skriften "Parkeringshandbok" från 2017.

4.3 Avgiftsreglering

I många små och medelstora kommuner tas ingen avgift ut för parkering på kommunala parkeringsplatser. Enligt en undersökning tar 70 procent av tillfrågade kommuner och regioner i Sverige inte ut parkeringsavgifter (Sveriges Radio, 2019). Även i de kommuner som tar ut avgift är intäkterna ofta lägre än kommunens utgifter för att iordningställa, underhålla och övervaka parkeringen. I grunden är ytor som upplåts för parkering dock alltid förknippade med kostnader för den som upplåter dem. Avgiftsregleringar kan till viss del bidra till att täcka dessa kostnader, men kan för kommuner framför allt fungera som ett styrmedel för trafikflöden, omsättning av platser och som ett sätt att påverka färdmedelsval. Läs mer om detta i exemplet "Klimatväxling och parkeringsavgifter i Kalmar".

På kvartersmark kan kommunen tämligen fritt utforma avgifterna för parkering och här kan avgifter således användas för att finansiera iordningställandet och förvaltningen av parkeringsplatser. På allmän platsmark och andra kommunalt förvaltade offentliga platser måste kommunen förhålla sig till bestämmelsen i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (avgiftslagen). I enlighet med den får kommunen ta ut avgifter som behövs för att ordna trafiken. Bestämmelsen innebär att parkeringsavgifterna inte är bundna till kommunens kostnader utan ska vara nödvändiga ur trafikregleringssynpunkt. Det är därmed inte möjligt att införa eller höja avgifterna för att finansiera kommunens kostnader för t.ex. parkeringsövervakningen eller för att iordningställa en i detaljplan utlagd parkeringsplats. Bestämmelsen innebär vidare att det inte är möjligt att införa avgifter i alla kommuner och knappast heller för all parkering inom en kommun. Endast om avgifterna behövs i trafikreglerande syfte, t.ex. för att öka omsättningen av fordon på platsen, är avgiftsbestämmelserna tillämpliga. Även avgifternas storlek ska avvägas med hänsyn till det trafikreglerande syftet. Kommunens kostnader ska inte påverka det totala avgiftsuttaget och utgör alltså inte heller något tak för avgiftsuttaget.

Att ordna trafiken kan t.ex. vara att använda avgiften som styrmedel för att parkering ska ske på kvartersmark istället för på allmän platsmark eller för att skapa en högre utnyttjandegrad. En höjning av avgiften kan exempelvis motiveras med hänvisning till söktrafikens storlek eller till belägningsgraden på den aktuella parkeringsytan.

Enbart 89 av 292 tillfrågade tillämpar parkeringsavgifter

I en enkätundersökning genomförd av Sveriges Radio 2019 tillfrågades samtliga kommuner och regioner i landet om hur många som tar ut parkeringsavgift, av de 292 organisationer som svarade gjorde enbart 89 det. (Sveriges Radio, 2019)

Klimatväxling och parkeringsavgifter i Kalmar

I Kalmar kommun har ett så kallat klimatväxlingssystem varit i drift sedan 2015. Systemet går bland annat ut på att kommunen tar ut en klimatavgift för fossila resor med bil och flyg inom organisationen. Avgifterna sätts in på ett gemensamt klimatkonto från vilket verksamheter i organisationen årligen kan söka bidrag för klimatrelaterade åtgärder. Klimatväxlingen är en del i kommunens arbete för att nå målet om att vara Fossilbränslefri kommun 2030 samt målet klimatneutrala samhällsbetalda resor 2023.

I oktober 2019 höjdes avgifterna för besöksparkering i kommunen. I samband med detta tillämpades klimatväxling för att införa en kommunal subvention av länstrafikens månadskort samtidigt som parkeringsavgifterna höjdes. Subventionen kostar kommunen cirka 3,3 miljoner per år och tanken är att intäkterna från de ökade parkeringsavgifterna ska finansiera subventioneringen. Utöver klimatväxlingen syftade förändringen till att stärka centrumhandeln i stadskärnan genom att fler centrala parkeringsplatser gjordes om till korttidsparkeringar.

De nya parkeringsavgifterna innebär bland annat att månadsbiljetten för parkering har tagits bort och istället har en endagsbiljett införts som kostar 30 kronor för de mest centralt belägna parkeringarna.

– Detta innebär att det blir billigare att åka buss än att parkera vilket skapar incitament för en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik säger Christer Olsson, infrastrukturstrateg på Kalmar kommun. En bilist som arbetspendlar 20 dagar betalar totalt 600 kronor i parkeringsavgift i och med de nya avgifterna medan ett månadskort som möjliggör kollektivtrafikresor i hela kommunen kostar 500 kr för vuxna vilket är uppemot 200 kr lägre än tidigare. Innan covid-19-pandemin slog till under våren 2020 hade köpet av månadskort ökat markant. Det är dock för tidigt att utvärdera effekterna av åtgärden på resvanor i kommunen.

Källa: Kalmar kommun (2021)



Foto: Kalmar kommun, Jan Magnusson

Parkeringsmarknaden består av flera olika delmarknader där gatuparkering, allmänt tillgänglig markparkering samt privata parkeringsanläggningar är några exempel. De hänger samman i en lokal marknad vilket gör att avgiftsregleringen hos en av dem påverkar de övriga. Hur bilparkering på allmän platsmark regleras påverkar därmed förutsättningarna för fastighetsägare att hyra ut bilplatser på kvartermark. Det är därför viktigt att regleringen harmoniserar med den som gäller för övrig parkering, även privat parkering. Annars är risken stor att det skapas en ojämn beläggning där avgiftsfri parkering riskerar att bli överbelagd och avgiftsbelagda parkeringar underbelagda. Detta kan i sin tur skapa upplevelsen av att det finns för få platser samt leda till söktrafik för att många letar efter en avgiftsfri parkering. Läs mer om detta i exemplet ”Argument för betalparkering i centrala Piteå”.

Centrumhandelns konkurrenskraft gentemot externhandeln är i många mindre kommuner ett argument för att inte införa parkeringsavgifter. Flera städer har försökt gynna innerstadshandeln genom att erbjuda billiga parkeringsplatser eller avgiftsfria parkeringsplatser vid tillfällen när många vill besöka innerstaden. Utvärderingar visar dock att sådana åtgärder reducerar handelns omsättning genom att parkeringsplatserna utnyttjas relativt länge och förhindrar att fler besökare kan parkera och handla under en viss tidsrymd. För att gynna

handeln ska parkeringsplatserna istället skiftas mellan olika utnyttjare förhållandevis snabbt så att fler besökare kan angöra innerstaden. En sådan parkeringspolitik har en dokumenterat positiv inverkan på innerstadsbaserade verksamheter inom handel, kultur, nöje etc. (VTI, 2010).

Argument för betalparkering i centrala Piteå

Parkering i stadskärnan är en viktig fråga i arbetet med att skapa en attraktiv stadskärna i Piteå kommun. När staden växer, stadskärnan förtätas och det blir fler piteåbor ökar också kravet på väl fungerande trafikflöden på gator och parkeringsytor i centrum. Därför beslutade kommunfullmäktige att införa ett nytt sätt att registrera och betala för parkering från den 1 februari 2021.

Ett nytt digitalt betalsystem har ersatt den tidigare analoga p-skivan och kommunen erbjuder nu två avgiftsfria timmar per dag som kan kombineras med förlängd parkering mot avgift, utan att den som parkerar behöver avbryta parkeringen. Systemet räknar ihop tiden för avgiftsfri parkering så att även flera kortare tillfällen kan utnyttjas upp till totalt två timmar.

Ambitionen från kommunens sida är att skapa ett bättre flöde på stadens parkeringar genom att införa parkeringsavgifter och att det även på sikt ska kunna påverka bilanvändningen så att fler väljer andra färdmedel än bilen till och från stadskärnan. De huvudsakliga argumenten från kommunens sida till förändringen har varit:

- Felanvändning av parkeringsplatser. Ett flertal fordon parkerade tidigare dagligen hela dagar genom att ställa om p-skivan efter de tre timmar som p-skivan tillät för avgiftsfri parkering. Det innebär att många av stadens parkeringsplatser användes till arbetsplatsparkering, uppskattningsvis ca 300 platser. Effekten blev att de som arbetade i staden och kom först på morgonen nyttjade de bästa platserna närmast målpunkterna. Det drabbade stadens besökare med korta snabba ärenden som tvingades parkera längre från målpunkten.
- Val av resesätt. Avgiftsfri parkering innebär att fler väljer att använda bil än när parkering kostar. Detta innebär att förändringen kan påverka valet av färdmedel till stadskärnan.

- Söktrafik. Fullbelagda parkeringar medför söktrafik i staden och även blockerande fordon som väntar på en ledig parkeringsplats. Detta är negativt både ur klimat- och trafiksäkerhetsperspektiv.
- Parkeringstid. Den tidigare lösningen med p-skiva innebar ett problem för de som ville parkera och tillbringa längre tid i staden än tre timmar, exempelvis vid större arrangemang och helger vilket sannolikt påverkade staden och butikerna negativt i längden.

– Förändringen har mottagits med både ris och ros säger Kjell Norberg, trafikingenjör på Piteå kommun. De parkörer som förstår problematiken är mer positiva än de som inte förstår. Förändringen har föregåtts av en dialog med kommunens näringsliv redan långt innan införandet. Dialog hölls i olika omgångar med såväl handeln som fastighetsägare och kommunen informerade allmänheten genom annonser i lokaltidningar i god tid innan förändringen genomfördes. Allmänheten uppmanades att ladda hem parkeringsappar för att förbereda sig på förändringarna.

Källa: Piteå kommun (2021)



Foto: Elina Strand, Piteå kommun

4.4 Boendeparkering

I äldre bostadsområden som saknar bilparkering på den egna fastigheten är det möjligt att införa så kallad boendeparkering på allmän platsmark. Boendeparkering är således ett undantag från principen att parkering ska ordnas av fastighetsägaren. Syftet med att införa boendeparkering är att gatumarken ska prioriteras för de boendes bilparkering framför inpendlande arbetstagare genom att låta boende parkera under längre tid och till en lägre avgift. Det är viktigt att regleringen utformas så att den skapar ett incitament för de boende att lämna bilen hemma på dagarna. Om gatan enbart är avgiftsreglerad under dagtid kan boende välja att ta bilen till jobbet, där det kanske går att parkera utan avgift, för att på så vis undvika att betala parkering vid hemmet där det ändå går att stå kostnadsfritt under kvällar, nätter och helger. Det kan leda till onödiga bilresor som annars kanske hade valts bort. Om parkeringsavgift istället gäller under en större del av dygnet lönar det sig inte att köra iväg med bilen varje dag.

Boende som bor i relativt nybyggda fastigheter där parkeringsbehovet ordnats inom fastigheten bör inte ges rätt till boendeparkering då detta motverkar en god beläggning på fastighetens egen parkering.

4.5 Övervakning

Syftet med parkeringsövervakning är att uppnå trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Det innebär exempelvis att utryckningsfordon som brandbilar och ambulanser inte ska hindras av felparkerade bilar och att parkeringstider ska efterlevas så att det sker omsättning av bilar och att fler får möjlighet att parkera på önskade platser.

Parkeringsövervakning kan antingen genomföras i egen regi eller handlas upp av en extern aktör. Parkeringsvakternas kunskaper om hur det ser ut i fält kan nyttjas vid framtagande av parkeringsavgifter och lokala trafikföreskrifter. Parkeringsvakterna kan även ha i uppgift att informera allmänheten om gällande regler och bestämmelser och i övrigt svara på frågor och guida människor rätt i staden. I en del kommuner är det parkeringsvakterna som genomför beläggningsstudier av parkeringsplatserna.

Övervakning är nödvändigt för att säkerställa att regleringar efterföljs och är därigenom ett sätt att effektivisera användningen av parkeringsytor. Regleringar tillsammans med övervakning kan möjliggöra ett minskat parkeringsutbud med bibehållen eller ökad kapacitet.

Kostnaden för övervakning kan vara en utmaning för mindre kommuner. Möjligheten finns dock att ta höjd för denna kostnad genom att ta ut parkeringsavgifter på kommunal parkering. Samtidigt sker teknikutveckling även inom övervakning med sensorer, kameror, hand-scanning och drönare som kan hjälpa till att hålla kostnaderna nere.

4.6 Flexibel användning av parkeringsytor

Behovet av bilparkering är inte konstant över året. I många kommuner är behovet större under de kallare månaderna när färre väljer att cykla eller gå. I vissa kommuner är istället variationen avsevärt mycket högre under sommar- eller vintersäsongen eller i anslutning till något specifikt evenemang på grund av ett ökat antal besökare. Ett sätt att ta höjd för tillfälligt stora parkeringsbehov och ändå utnyttja marken effektivt under övrig tid är att tillämpa flexibel användning av parkeringsytor.

Att tillfälligt utnyttja marken för andra ändamål än parkering kan också vara ett sätt att se vilka effekter en sådan åtgärd ger. Det kan samtidigt vara en ögonöppnare för andra möjligheter och värden med en alternativ markanvändning. Detta kan vara ett första steg på vägen mot en permanent omvandling av en parkeringsyta. Läs mer om detta i exemplet ”Tillfällig lekplats permanentas i Lidköping”.

Sommargångator är ett exempel på flexibel användning och innebär att en stadsgata tillfälligt blir gånggata under sommaren. Till skillnad från när en permanent gånggata anläggs görs inga ombyggnationer i körbanan, utan med hjälp av t.ex. flyttbara möbler, installationer eller planeringar skapas plats för umgänge, aktiviteter och trivsel samtidigt som bilarna stoppas. Sommargångator förekommer i många små och medelstora kommuner. Exempelvis har Kungsbacka, Lindesberg, Sölvesborg, Svedala, Lomma, Eksjö, Nora och Norrtälje haft sommargångator. Vanliga skäl till att anlägga en sommargångata är att kommunen önskar aktivera platsen och skapa liv på gatan. Andra kommuner har infört sommargångator för att visa på en alternativ användning av gaturummet. Flera av de kommuner som använder sommargångator är så kallade sommarstäder som behöver mer gångutrymme när flödet av människor ökar markant på gatorna under sommaren. En framgångsfaktor för en lyckad sommargångata är att utformningen skapas i en nära dialog med berörda aktörer (Movium Fakta #6, 2019).

Så kallade parklets är ett annat exempel på flexibel användning. Det innebär att kantstensparkering tas i anspråk under vissa tider för att skapa plats för människor att stanna, sitta ner och vila och ta in gatans aktivitet. Vanligen omvandlas parkeringsplatsen till sittplatser, uteserveringar, grönska, cykel-parkering eller konst. En annan möjlighet är att exempelvis upplåta parkerings- ytor för evenemang (konserter eller marknader) eller för tillfällig uppställning av matförsäljning (foodtrucks, korvvagnar). Läs mer om detta i exempel ”Parklets och evenemang – exempel på flexibel användning av parkering”.

Tillfällig lekplats på parkering permanentas i Lidköping

Lidköpings kommun har god erfarenhet av att tillfälligt nyttja parkeringsplatser till andra ändamål. År 2017 testades för första gången konceptet ”Strand på land” i anslutning till solbryggan nedanför Stadshotellet intill älven Lidan i centrala Lidköping. Försöket som från början var ett tjänstepersonsförslag innebar att en tillfällig strand med bland annat servering av glass och fika anlades. Testet blev framgångsrikt och kostnaden för projektet var låg.

2018 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden att förutom att förlänga testet ”Strand på land” även tillfälligt anlägga en lekplats intill solbryggorna vid Nya Stadens torg väster om Lidan. Även detta test föll väl ut och Lidköpings invånare tyckte att det var positivt med något för yngre och familjer att sysselsätta sig med centralt i staden som ett komplement till affärer, caféer och restauranger. Efter att den tillfälliga lekplatsen anlagts under två somrar beslutade kommunen att den attraktiva platsen vid vattnet borde nyttjas till andra ändamål än parkering. Den tillfälliga lekplatsen planeras därför att bli permanent. Lekplatsen kommer att få ett tema som avspeglar Lidköpings historia.

Förutom parkeringsplatser har Lidköping även stängt av stora delar av gatorna runt Nya Stadens Torg 2019 i samband med Trafikantveckan (numera Europeiska mobilitetsveckan).

– Vi ser den tillfälliga omvandlingen av parkering och gator som en möjlighet att visa vad det finns för möjligheter att använda dessa platser till om de inte upptas av bilar säger Tora Gustafsson, trafik- och planchef på Lidköpings kommun. Dessa projekt har tidigare främst initierats av tjänstepersoner men efter vår medborgardialog (Framtidsverkstaden) som genomfördes inför arbetet

med fördjupad översiktsplan för Lidköpings stad börjar nu även politiker och medborgare bli mer positivt inställda till detta. Framtidsverkstaden var en mötesplats som Lidköpings kommun skapade under september 2019 i för tillfället outnyttjade centrala affärslokaler, för att lyssna in medborgarnas idéer och tankar om hur Lidköping blir en attraktiv och levande stad år 2050.

Källa: Lidköpings kommun (2021)



Foto: "Strand på land" i förgrunden och den tillfälliga lekplatsen som planeras att permanentas på andra sidan älven. Fotograf: Elias Lundh

Parklets och evenemang – exempel på flexibel användning av parkering

I syfte att skapa en grönare och vackrare stad anlade Göteborgs stad parklets på några utvalda parkeringsplatser under sommaren 2017.

Foto: Sophia Hammarberg



Lunds kommun anlade parklets längs Klostergatan 2017 och förutom sittplatser och grönska passade kommunen på att marknadsföra Lunds bilpool.

Foto: Sophia Hammarberg



Skeppsbron i Umeå. Denna asfalterade yta används för större evenemang som konserter och idrottsevenemang. Under den tid som det inte är evenemang kan ytan användas för parkeringsändamål.

Foto: Henke Olofsson



4.7 Omvandling av befintlig parkering

Att permanent ersätta befintliga parkeringsplatser med annan markanvändning kan vara nödvändigt i växande stadskärnor. Det kan också vara ett sätt att hantera ett överutbud av parkeringsplatser eller att aktivt minska utbudet för att begränsa biltrafiken. Intresset för att ta parkeringsytor i anspråk för andra ändamål har ökat i takt med att stadskärnor förtätas och att många kommuner har börjat planera för att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik före biltrafik.

Omvandling av befintlig parkering bör föregås av en analys av parkeringsbehovet för att utreda om platserna behöver ersättas eller om det totala antalet kan minska. Vissa kommuner tar markparkering i anspråk och ersätter parkeringsutbudet i samlade anläggningar. I andra fall handlar det om en omprioritering där bilparkeringen flyttas från de mest centrala lägena till lägen med något längre gångavstånd. En viktig frågeställning är vad som rent geografiskt ska prioriteras om bilparkering ska ta de mest attraktiva lägena i en stadskärna i anspråk.

Att minska utbudet eller öka gångavståndet är dock åtgärder som i många kommuner har väckt motstånd från allmänhet och centrumhandeln. Här är det återigen viktigt att understryka betydelsen av demokratisk förankring, dialog och kommunikation med allmänhet och berörda intressenter. Läs mer om detta i kapitel 5 Vikten av kommunikation. Parkeringsfrågan behöver beskrivas som en del av helheten i stadsbyggnadsprocessen snarare än som ett särintresse. Detta kan ge en ökad förståelse för att parkeringens anspråk behöver vägas mot andra värden och intressen.

Syftet med att reducera ytor för parkeringsplatser är inte att försvåra individens rörlighet och tillgänglighet till olika målpunkter eller att försvåra för det lokala näringslivets utvecklingsförmåga. Att omdisponera stadskärnans mest attraktiva ytor från parkering till andra ändamål som kan användas av fler kommuninvånare, exempelvis parker, uteserveringar, gång- och cykelbanor eller bostäder ska istället ses som en möjlighet att utveckla stadskärnans attraktivitet. Läs mer om detta i exemplet ”BID-processen viktig pusselbit när parkering blev uteservering i Ronneby”.

BID-processen viktig pusselbit när parkering blev uteservering i Ronneby

För knappt ett år sedan omvandlades en bilplats längs Ronnebys gågata till en uteservering med nio sittplatser. Det var en fysiskt sett liten åtgärd av stor principiell vikt. Att det pågår en samverkansprocess som kallas BID, Business Improvement District, för Ronnebys stadskärna var en faktor som underlättade omvandlingen. Läs mer om BID-processen under 5.5 Medbestämmande.

Sedan ett par år tillbaka har Ronneby kommun, Ronneby handelsförening och Ronneby fastighetsägarförening en BID-process. När en kaféägare längs gågatan kom med idén att anlägga en uteservering på bekostnad av en bilplats utgjorde BID-samarbetet ett lämpligt forum dit hon kunde vända sig med sin förfrågan. Frågan diskuterades inom processens fokusgrupper och de redan upparbetade kommunikationsvägarna gjorde att processen från idé till förverkligande var smidig.

Den nya uteserveringen ligger i anslutning till en korsning mitt på gågatan. Det är inte bara sittplatserna och möjligheten att fika utomhus som har bidragit med något positivt till stadslivet. En stor vinst har även varit att uteserveringen medfört att trafiksituationen i korsningen har förbättrats väsentligt trots att ingen ombyggnad av gatan har gjorts. Närvaron av människor har haft en dämpande effekt på den korsande fordonstrafiken. För kommunens del har åtgärden i princip varit kostnadsfri – kommunen har enbart bidragit med resurser för den handläggande tjänstepersonen.

Ronneby som snart når 30 000 invånare är inne i ett brytningsskede då kommunen har börjat bli mer och mer attraktiv för exploitörer och näringsidkare som vill etablera sig, samtidigt som många av de strukturer och förhållningssätt som förknippas med en småstad fortfarande finns kvar. Parkeringssituationen är ett exempel på denna brytpunkt då det börjar synas ett behov av att bygga parkeringshus samtidigt som den kommunala parkeringen fortsatt är avgiftsfri.

– Parkeringsfrågan är en känslig fråga, därför behöver kommunen kunna visa på goda praktiska exempel för att påverka inställningen till parkering säger Peter Robertsson, t.f. stadsarkitekt på Ronneby kommun. Det finns inte en stor lösning som fixar allt och dessutom kan för visionära idéer vara svåra att

genomföra i små kommuner. Därför kan en enda liten bilplats bli väldigt viktig för att komma vidare i utvecklingen. Man ska inte underskatta denna typ av mindre åtgärder.

Källa: Ronneby kommun (2021)



Foto: Bilplatsen som blev uteservering på Ronnebys gågata. Fotograf: Anna Vindelman

5. Vikten av kommunikation

Parkering är en fråga som väcker engagemang. Detta gäller inte minst i små och medelstora kommuner där bilinnehavet ofta är högre och alternativen till bil färre än i storstadskommuner. Åtgärder som begränsar utbudet av bilparkering samt åtgärder som innebär att avgifter införs eller höjs har en tendens att väcka lokal opinion. En god dialog med politiken såväl som allmänhet och övriga berörda intressenter i hela kedjan från strategisk planering till reglering och övervakning är en bra grund för demokratisk förankring och gemensam förståelse. I detta kapitel beskrivs olika dialogmetoder som kan användas.

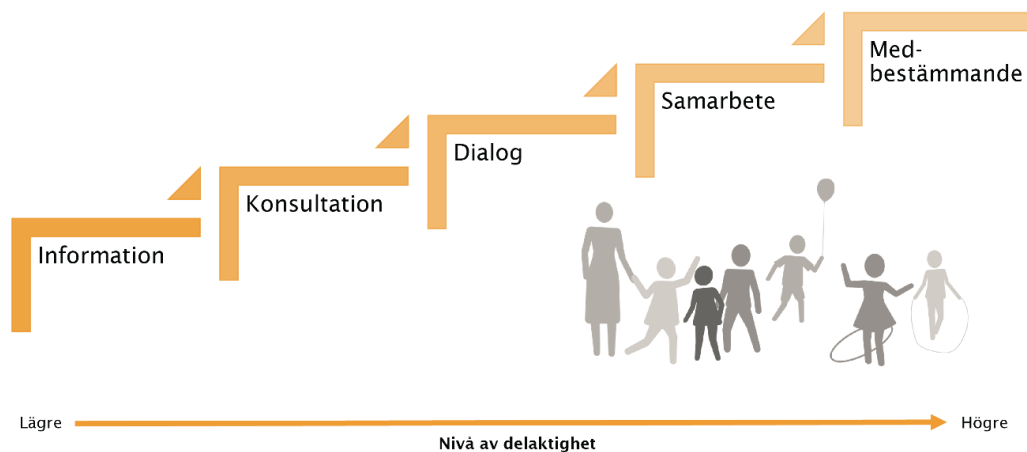
5.1 Dialogtrappan

För en kommun som vill inleda en dialog om parkeringsfrågorna är det viktigt att noga tänka igenom syftet och lägga upp en tydlig plan för genomförandet. Olika dialogmetoder leder till olika nivåer av delaktighet. De olika nivåerna kan beskrivas genom begreppet ”dialogtrappan” som illustreras nedan. Val av dialogmetod bör därför först och främst utgå ifrån vilken nivå av delaktighet som ska uppnås genom dialogen. Här är det viktigt att tänka till kring vilken input kommunen är öppen för. Finns det redan fattade politiska beslut som behöver beaktas eller finns det en öppenhet för ett mer direkt inflytande under dialogprocessen? Det är även viktigt att göra ett avvägt val utifrån vilka som ska involveras då alla dialogmetoder inte passar för alla deltagare eller intressenter. Nedan beskrivs de olika dialogmetoderna i dialogtrappan mer ingående.

Inspiration till illustrationen av dialogtrappan är hämtad från forskning och ett flertal liknande modeller, bland annat statsvetaren Sherry Arnsteins ”Ladder of Citizen Participation”.

Illustration: Tyréns

Figur. Dialogtrappan



5.2 Information

Information är en viktig bas för tillgänglig och tydlig kommunikation gentemot olika typer av mottagare. God och genomtänkt information ska inte underskattas som en avgörande grund för delaktighet. För att uppnå god kommunikation ska utgångspunkten alltid vara mottagarnas perspektiv – deras behov, förutsättningar och förståelse. Information kan förmedlas via tidningsannonser, trycksaker såsom broschyrer med kortfattad information, webbinformation, sociala medier eller utställning.

5.3 Konsultation

Konsultation går ett steg längre än information. Vid konsultation inhämtas synpunkter som en punktinsats och intressenten får tycka och önska. Detta ger en övergripande förståelse för intressenten eller för en specifik fråga, men däremot ingen mer djupgående förståelse eller förståelse för förändring över tid. Konsultation kan genomföras genom exempelvis samråd, intervjuer, fokusgrupper och enkäter. Läs mer om detta i exemplet ”Trafikmiljön i centrum – vad tycker medborgarna?” Konsultation kan även genomföras genom områdesvandringar som bygger på att en miljö studeras ”på plats” och att människors upplevelser noteras.

Trafikmiljön i centrum – vad tycker medborgarna

Det finns olika metoder för att ta reda på vad medborgarna tycker om stadsutveckling och parkeringens roll i denna. Ett sätt att göra detta kan vara via enkätundersökningar. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) valde att genomföra en enkätundersökning tillsammans med ett antal svenska kommuner, bland andra Sundsvall, Örebro och Lidköping.

Enkätundersökningen utformades med olika alternativa framtidsbilder eller scenarier för den framtida utvecklingen som sedan invånare i kommunerna fick ta ställning till. Tre olika förslag för framtida trafiklösningar presenterades och därefter fick medborgare i en enkät välja vilket av förslagen de föredrog.

Resultatet av VTI-undersökningen visade att majoriteten av de tillfrågade medborgarna i samtliga städer är för en utformning av trafiken i centrum som är mer restriktiv när det gäller biltrafik och bilparkering.

Enkätundersökningarna visade även att mellan 30-45 % av de tillfrågade accepterade en gångtid på 4-6 minuter från parkeringsplatsen och besöksmålet. Med normal gångfart (5 km/timme) hinner en person gå cirka 500 meter på 6 minuter.

Källor: VTI (2013), VTI (2005), VTI (2002)

Illustrationer av Lotta Persson



Framtidsbild A: Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i stadskärnan



Framtidsbild B: Lägre hastigheter inom stadskärnan



Framtidsbild C: En stadskärna med mer gatuutrymme för gång, cykel och buss

5.4 Dialog och samarbete

Till skillnad från information och konsultation skapas vid dialog och samarbete också en tvåvägskommunikation, där deltagarna kan resonera och reflektera tillsammans. Läs mer om detta i exemplet ”Från missnöje till samsyn genom samverkan i Kalmar”. Ofta ses deltagarna vid flera tillfällen eller under ett längre möte. Skillnaden mellan dialog och samarbete är att intressenten får ett visst uttalat inflytande när det rör sig om samarbete. De flesta dialogmetoderna passar dock för båda dessa typer av delaktighet. Följande metoder är exempel på dialog och samarbete som syftar till att skapa en tvåvägskommunikation:

- Workshop – En metod där deltagarna får interagera och utbyta information med varandra. Workshops ger möjlighet för deltagarna att diskutera i mindre grupper. Innehåll och utformning av workshopen avgör hur mycket delaktighet den möjliggör.
- Djupintervjuer – Djupintervjuer används när den som intervjuar vill förstå hur enskilda individer resonerar kring ett ämne, deras drivkrafter, hinder och motiv. Syftet är att kartlägga människors behov och erfarenheter.
- Målgruppsanalyser/skapa personas – Även detta är en metod som syftar till att förstå olika målgrupper och deras behov. En persona är en fiktiv karaktär som beskriver behov, mål, attityder och beteendemönster för den specifika målgruppen. Personas skapas genom djupintervjuer, exempelvis via insamling av berättelser. Läs mer om detta i exemplet ”Målgruppsanalys och kampanjer i Tyresö”.

Från missnöje till samsyn genom samverkan i Kalmar

I oktober 2019 höjdes avgifterna för besöksparkering i Kalmar kommun vilket beskrivs närmare i exemplet ”Klimatväxling och parkeringsavgifter i Kalmar”. Detta var ett resultat av den handlingsplan som en arbetsgrupp, kallad P-samverkansgruppen, arbetat fram under två års tid. P-samverkansgruppen formades i augusti 2017 och består av både kommunala tjänstepersoner som jobbar med parkering på olika sätt, politiker, Kalmar Länstrafik, Länsmuseet och Kalmar City som är Kalmars stadskärneorganisation bestående av fastighetsägare, näringsidkare samt kommunala tjänstepersoner.

Under arbetsgruppsmötena genomfördes en enkätundersökning för att fånga upp de olika deltagarnas uppfattning om parkeringssituationen. Kommunen gjorde en noggrann genomgång av parkeringsbeståndets utveckling i city och olika åtgärder diskuterades.

En viktig insikt var arbetsgruppens behov av att utbilda sig inom parkeringsområdet och att få en tydligare bild av parkeringsbehovet i city, både i dagsläget och i framtiden. En fördel var att Kalmar några år tidigare hade sjösat ett p-ledningssystem för de större parkeringarna så att man kunde få tydlig information om hur beläggningen såg ut. Detta gjorde att arbetsgruppen kunde landa i en samsyn kring problembilden.

– Den enskilt viktigaste faktorn i själva arbetet var att gruppen gick från att tycka en massa saker om parkeringar till att landa i en gemensam handlingsplan som istället var baserad på fakta, kunskap och förståelse för parkeringsfrågans komplexitet. Här var p-ledningssystemet en viktig nyckel säger Lisa Söderholm, centrumutvecklare på Kalmar City.

År 2019 presenterade arbetsgruppen en handlingsplan för parkeringen i Kalmar city med åtgärder på både kort, medellång och lång sikt. Handlingsplanen innebar förändringar för tids- och avgiftsreglering med syftet att gynna besöksparkeringen i de mest centrala delarna genom att göra om delar av en pendlarparkering till besöksparkering. Ny pendlarparkering skapades istället utanför stadskärnan. Besöksparkeringens avgiftstid förlängdes för att styra boende till parkeringen som var avsedd för boendeparkering.



Foto: Jan Magnusson, Kalmar kommun

– Handlingsplanen blev en kompromiss där alla parter hade förståelse för helheten, säger Ulrick Hultman, VD för Kalmar Kommunbolag AB. Från början var tron att den enda lösningen för stadskärnans fortsatta utveckling var fler p-platser. När vi nu gemensamt hittat den bästa lösningen utifrån situationen så kan mer kraft läggas på andra utvecklingsinsatser som behövs för en fortsatt livfull stadskärna. Detta uppdrag var ett av de roligaste och mest stimulerande jag varit delaktig i just för att det var samverkan tillsammans med alla aktörer. P-samverkansgruppen ska fortsätta att träffas två gånger per år.

Källa: Ulrick Hultman, VD för Kalmar Kommunbolag AB och Anders Stridsarv, trafiktekniker Kalmar kommun (2021)

Målgruppsanalys och kampanjer i Tyresö

Mobility management (MM) är ett begrepp som innefattar olika metoder för att påverka trafikanters beteende och färdmedelsval. För kommuner som arbetar med mobility management är det bra att känna till att värderingar, livssituation och yttre förutsättningar ofta är viktigare faktorer än nyttoargument för att kunna åstadkomma beteendeförändringar. En av nycklarna inom mobility management är att kunna kommunicera med de personer som påverkar och påverkas av trafiken i ett visst område. För att kunna göra detta har Tyresö kommun använt sig av målgruppsanalyser. Utifrån dessa har man sedan kunnat rikta kampanjer mot olika profilgrupper. Under 2014 genomfördes den första målgruppsanalysen i östra Tyresö där emotionella och rationella motiv för resval identifierades genom att intervjua bosatta i kommunen. Analysen resulterade i åtta profiler med olika emotionella och rationella motiv, lämpliga att använda i påverkanskampanjer för en övergång från bilpendling till pendling med gång, cykel och kollektivtrafik.

Den första kampanjen som genomfördes riktade sig mot den identifierade profilgruppen "Måste-Mårten" med syftet att få personer inom denna profilgrupp att övergå från bilpendling till att pendla med kollektivtrafik. Resultatet visade att målgruppen påverkades av kampanjen och ändrade resebeteende, då biltrafiken i kampanjområdet minskade med 12 procent veckan efter genomförd kampanj. Nästa kampanj gick ut på att få profilgruppen "Måste-Maud" att börja pendla med elcykel istället för med bil. Kampanjen var lyckad och en stor del av målgruppen vanebilister ansökte om att få testa cykelpendling.

Studien visar på vikten av att lära känna sin målgrupp. Den visar även att det med detaljerad kunskap om målgruppen är möjligt att påverka denna genom att ta tillvara målgruppens motiv och använda dessa motiv som utgångspunkt för utformandet av riktade kampanjer.

– Vi har fortsatt att köra en del kampanjer under åren och fått en jättefin respons på dem säger Petri Palkki, miljöprojektledare på Tyresö kommun. För tillfället driver vi kampanjen "Cykelvänligast". Vi har bland annat arbetat tillsammans med kommunens näringslivschef som agerat utåt mot företagen och använder sina olika etablerade kanaler. Samtidigt har kommunen skickat ut information bland annat via vanliga brev och annons i lokaltidningen. Det vi har märkt genom åren är att kampanjerna har fått den största genomslagskraften med hjälp

av sociala medier, speciellt på kommunens Facebook-sida och på Instagram där budskapet lätt kan spridas vidare. Det gäller att försöka hitta rätt plattformar och kanaler för att nå ut med informationen på ett sätt så att den inte "drunknar" i dagens informationsflöde vi lever i.

Källa: Tyréns (2017)



Foto: Kampanjfilmen "Möt sommaren på elcykel" togs fram av reklambyrån Hurra! och produktionsbolaget Swedish frames på uppdrag av Tyresö kommun.

5.5 Medbestämmande

Vid medbestämmande är det deltagarna som skapar agendan. Ett exempel på en sådan dialogmetod är byggherredialogen. Det som särskilt kännetecknar byggherredialogen är att byggaktörer inom ett avgränsat område engageras som en grupp i en sammanhållen och fortlöpande process tillsammans med kommunala aktörer. Byggherredialogen kan tillämpas som metod när det finns särskilda ambitioner för ett område eller kvarter som ska bebyggas eller förtätas.

Exempel på frågor som kan diskuteras i en byggherredialog är samordning av gemensamma lösningar som inte kan lösas av en fastighet i taget, till exempel en gemensam parkeringslösning. Läs mer om detta i exemplet "Dialog med byggaktörer gav nya mobilitetslösningar i Umeå".

Ett annat exempel på en metod som kan ha ett visst mått av medbestämmande är BID-processen. BID står för Business Improvement District och är en typ av samverkansform som går ut på att aktörer i en stadsdel samverkar i en förening för att nå vissa gemensamma mål, exempelvis att skapa positiv förändring genom ökad attraktivitet, trygghet och ökade fastighetsvärden i området. Det

kan vara aktörer som fastighetsägare, näringsidkare och boende inom ett geografiskt avgränsat område som tillsammans organiserar och samfinansierar insatser i området. Det handlar inte om att ta över kommunens åtagande utan att komplettera det. Kommunen är också ofta samarbetspartner. I en BID-process kan en gemensam bild skapas tillsammans med fastighetsägare och näringsidkare om värdet av parkering. Läs mer om detta i exemplet ”BID-processen viktig pusselbit när parkering blev uteservering i Ronneby”.

Dialog med byggaktörer gav nya mobilitetslösningar i Umeå

Tomtebo strand är ett nytt stadsdelsområde som planeras i Umeå där ett stort antal nya bostäder och verksamheter ska tillkomma. Ambitionerna för området är höga avseende social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Initiativet till samverkan för en hög hållbarhetsnivå kommer från ett nätverk av olika aktörer inom byggsektorn som finns i Umeå – Nätverket för hållbart byggande och förvaltande.

Planeringen av det nya området inleddes med framtagande av ett hållbarhetsprogram enligt en modell som kallas Citylab. Det är en guide för hållbart stadsbyggande från Sweden Green Building Council. Processen har skett i samskapande mellan Umeå kommun, sju byggaktörer (HSB, NCC, PEAB, Riksbyggen, Rikshem, Skanska och Slättö), tre kommunala bolag (Umeå Energi, Upab och Vakin) och med delaktighet av umebor. Aktörerna har arbetat fram en gemensam vision och gemensamma målsättningar för området och därefter har tematiska fokusgrupper arbetat med olika frågeställningar.

En av dessa grupper har fokuserat på hållbar mobilitet och parkering. Resultatet är ett paket av åtgärder med mobilitetstjänster, fordonsdelning för bil och lådcykel, uppvärmd cykelparkering och gena stråk för cykel och kollektivtrafik. Sammantaget har det resulterat i ett lägre parkeringstal för området än vad parkeringsnormen i grunden föreskriver. Bilparkering anordnas i gemensamma parkeringsanläggningar vid infarterna till området medan fordonspooler, leveransboxar och andra delningstjänster placeras i mer centralt lokaliserade ”hubbar”.

- Det har varit lättare att åstadkomma detta genom samverkan och dialog, säger Anna Gemzell, utvecklingsstrateg på Umeå kommun. Vi har tillsammans med

byggaktörerna skapat visionen för området och formerat hur mobilitetslösningarna ska se ut. Det har varit givande samtal där aktörernas olika erfarenheter bidragit till kreativiteten. Att arbeta tillsammans under processen har också skapat ett förtroende mellan aktörerna som underlättar möjligheterna att hitta gemensamma lösningar.

Källa: Umeå kommun (2021)



Gatan från Ålidhem ned mot Tomtebo strands torg där gång- och cykeltrafiken prioriteras. Illustration: Umeå kommun/White Arkitekter.

Begreppslista

Allmän platsmark (eller gatemark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse.

Alternativkostnad är en kostnad i form av utebliven intäkt eller nytta av en alternativ användning av resurser. För parkering är alternativkostnaden i regel nyttan och värdet av en alternativ markanvändning, exempelvis bostäder eller kontorslokaler på kvartersmark, och uteserveringar eller cykelbanor på gatemark.

Avgiftslagen (1957:259) är den lag som kommunen måste förhålla sig till vid avgiftsreglering på allmän platsmark (kommunal gatemark). I enlighet med lagen får kommunen ta ut avgifter som syftar till att ordna trafiken.

Belägningsgrad är den andel av parkeringsplatserna på en yta eller inom ett område som används vid en given tid. Belägningsgraden kan variera stort under dygnet och mellan olika dagar.

Bilnehav är ett mått på antalet bilar som innehas av en grupp, exempelvis en kommun eller en kommundel, och anges vanligtvis i antal bilar per 1000 invånare.

Byggherre är enligt 1 kap. 4 § PBL den som för egen räkning utför eller låter utföra projekterings-, byggnads-, rivnings- eller markarbeten. Byggherrar är ibland fastighetsägare och fastighetsägare är ibland byggherrar. Fastighetsägaren kan överlåta fastigheten till ny ägare när byggnationen står klar. Den fastighetsägare som bygger kan också vara den som långsiktigt avser att äga och förvalta fastigheten.

Flexibla parkeringstal innebär att parkeringstalen kan påverkas genom att bilplatserna kan ersättas med åtgärder som bedöms minska efterfrågan på bilparkering, så kallade mobilitetsåtgärder eller mobilitetstjänster.

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är ”mjuka” åtgärder, såsom information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika parter verksamheter. Mjuka åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos

”hårda” åtgärder inom stadstrafiken (exempel på hårda åtgärder är nya spårvagnslinjer, vägar och cykelbanor).

Mobilitetshus kan även benämnas som mobilitetshub, mobilitetsnod, mobilitetscentral eller mobilitetsstation. Det är en vidareutveckling av parkeringshus med syftet att förutom att ha uppställningsplats för fordon även synliggöra och uppmuntra övergång från privatägda bilar till delade fordon genom att erbjuda mobilitetstjänster som bilpooler och cykelpooler, men även funktioner som underlättar för resenärer att resa hållbart, till exempel realtidsinformation för närliggande kollektivtrafiklinjer, laddinfrastruktur, leveransboxar för e-handel, cykelpump och verktyg för att laga cyklar.

Mobilitetsåtgärder eller mobilitetstjänster är åtgärder eller tjänster som bedöms minska efterfrågan på bilparkering och kan antingen utgöras av fysiska åtgärder (t.ex. samutnyttjade parkeringsplatser, plats för bilpooler eller väl utformade cykelparkeringar) eller av icke-fysiska åtgärder (t.ex. rabatterade kollektivtrafikkort och avtal med bilpools- och cykelpoolsleverantörer).

Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”. I en detaljplan ska det framgå vilken användning som är tillåten inom kvartersmark, exempelvis kan ändamålet parkering anges.

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. Omsättningen är ett mått på hur effektivt parkeringsplatsen används och hur många olika personer den betjänar, till exempel antalet potentiella kunder till handeln.

Parkeringsnorm anger parkeringstal som utgör standardtal för hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid exploatering. Syftet med parkeringsnormer är bland annat att underlätta hanteringen av krav på parkeringsplatser i detaljplanering och bygglov.

Parkeringsköp, eller friköp, innebär att en fastighetsägare genom ett civilrättsligt avtal överlåter skyldigheten att ordna parkering på sin fastighet till en kommun, ett parkeringsbolag eller en annan fastighetsägare som istället åtar sig att mot en avgift ordna motsvarande parkeringsplatser.

Parkeringstal utgör standardtal för hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid exploatering. Parkeringstal och parkeringsnorm används ofta som synonyma begrepp.

Samnyttjande innebär att olika användargrupper delar samma parkeringsplats under skilda tider på dygnet, till exempel att boende parkerar på natten och att de som arbetar parkerar på dagen.

Tillståndsparkering innebär att bilen parkeras på valfri ledig ruta inom en avgränsad parkeringsplats.

Källförteckning

Skriftliga referenser

AB Handelns Utredningsinstitut (HUI) (2010) Konsumentundersökning – Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum

Boverket (2021); Boverkets webbsida om ”Nationella mål”¹

Boverket, Trafikverket och SKL (2015) Trafik för en attraktiv stad – Handbok

Eskilstuna kommun (2016) Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020)

Framtiden för parkering och nya bostäder

K2 (2018) Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner. K2 OUTREACH 2018:3²

Motala kommun (2020) Riktlinjer för parkering i Motala kommun

Movium Fakta #6, 2019

Piteå kommun (2018) Parkeringsnorm

Region Skåne (2019) Planera för attraktiv parkering

Statistiska centralbyrån (SCB), (2020) Statistikdatabasen [PxWeb – välj tabell (scb.se)]

Shoup (2018) Parking and the City

Skellefteå kommun (2018) Parkering i Skellefteå – Förutsättningar för parkering

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), (2007) Policy för parkering: processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), 2013 Parkering för hållbar stadsutveckling

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), (2007) Policy för parkering

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), (2017) Parkeringshandbok – Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning

¹ [Boverkets webbsida om nationella mål](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/nationella-mal1/) (https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/nationella-mal1/)

² [Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/mal_och_atgarder_f_or_minskad_biltrafik_i_svenska_kommuner_outreach_2018_3.pdf) (https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/mal_och_atgarder_f_or_minskad_biltrafik_i_svenska_kommuner_outreach_2018_3.pdf)

Sollentuna kommun (2021) Regler för parkeringsköp inom Sollentuna kommun
Sundsvalls kommun (2017) Parkeringsstrategi för Sundsvalls kommun
Sveriges Radio (2019) Kommuner drar in miljarder i p-avgifter – Nyheter (Ekot) | Sveriges Radio³
Trafikanalys (2020)⁴
Tyréns (2017) Från bil till elcykel? Emotionell och rationell analys samt kampanj i Trollbäcken, Tyresö
VTI (2010) Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik
VTI (2013) Invånarnas syn på den framtida trafiken i Lidköpings stadskärna – resultat från en enkätundersökning
VTI (2005) Invånarna i Örebro och trafiken i innerstaden – Resultat från en enkätundersökning
VTI (2002) Invånarna i Sundsvall och trafiken i innerstaden – Resultat från en enkätundersökning

³ [Kommuner drar in miljarder i p-avgifter](https://sverigesradio.se/artikel/7349775) (https://sverigesradio.se/artikel/7349775)

⁴ [Kommunikationsvanor](http://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/) (http://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/)

Intervjuer

Anna Gemzell, utvecklingsstrateg Umeå kommun (2021)

Christer Olsson, infrastrukturstrateg Kalmar kommun (2021)

Lars Keski-Seppälä, strategisk chef Sollentuna kommun (2021)

Lena Petersson Forsberg, strategisk samhällsplanerare Motala kommun (2021)

Lisa Söderholm, centrumutvecklare Kalmar City (2021)

Kjell Norberg, trafikingenjör Piteå kommun (2021)

Maria Chruzander, avdelningschef för gatuavdelningen, Sundsvalls kommuns stadsbyggnadskontor (2021)

Peter Robertsson, tillförordnad stadsarkitekt Ronneby kommun (2021)

Petri Palkki, miljöprojektledare Tyresö kommun (2021)

Petter Skarin, trafikplanerare Eskilstuna kommun (2021)

Richard Widman, planingenjör Skellefteå kommun (2021)

Tora Gustafsson, trafik- och planchef Lidköpings kommun (2021)

Ulrick Hultman, VD för Kalmar Kommunbolag AB (2021)

Parkering för hållbara stadskärnor

Att utveckla attraktiva och hållbara stadskärnor är en viktig fråga för alla kommuner idag. Det finns många anspråk på marken i kommunernas centrala delar. Den ska inrymma allt från bostäder, parker, lektytor, parkeringsplatser, gångvägar och cykelbanor till mötesplatser, uteserveringar, torghandel och evenemang. Det är en utmaning att både tillåta bilar och parkering ta plats och samtidigt skapa attraktiva stadskärnor. Denna skrift vill inspirera till att tänka till kring vilka verktyg som finns och kan användas för att skapa alternativ till bilparkering i våra stadskärnor. Skriften innehåller exempel från flera kommuner som på olika sätt har provat sig fram och hittat varierande lösningar. Skriften vänder sig framför allt till tjänstepersoner och politiker i små och medelstora kommuner, men självklart också till alla som är intresserade av parkeringsfrågor och stadsutveckling.

Upplysningar om innehållet
Ulrika, Palm, ulrika.palm@skr.se

© Sveriges Kommuner och Regioner, 2021
ISBN/Beställningsnummer: 978-91-7585-948-4
Text: Sophia Hammarberg och Isak Brändström, Tyréns AB
Illustration/foto: Tyréns AB
Produktion: SKR