



Parkering och klimat

Om synen på prissättning och utbud av bilparkering som klimatstyrmedel i kommuner i Västra Götaland

Rapportnummer: C10069

Författare: Joanna Dickinson & Henrik Kloo

På uppdrag av: Mistra Carbon Exit och Västra Götalandsregionen inom Klimat2030

ISBN nummer: 978-91-7883-717-5

Fotograf: Omslagsfoto hämtat från <https://pxhere.com/sv/photo/713542>

Summary

The purpose of this study has been to examine how municipal officials and politicians in the municipalities of the Västra Götaland Region (VGR) view the situation regarding car parking in their municipalities, and whether, and if so how, the governance and regulation of car parking is considered and applied as a climate policy instrument.

As part of VGR's work with Climate 2030, a number of "climate pledges" have been formulated that municipalities can adopt. One of these climate pledges specifically concerns the use of a climate-oriented parking plan/policy. The climate pledge reads:

"14. We work with climate-oriented parking. This means that the municipality carries out annual measures related to parking. Examples include enabling shared use of parking facilities, prioritizing visitor and commercial parking in central areas over other types of parking, ensuring that on-street parking is not subsidized compared to parking garages, enabling flexible parking requirements with incentives for carpooling, or decoupling parking costs from apartment rents."

A survey was conducted among municipal officials in 32 of VGR's 49 municipalities regarding their parking policies and climate commitments. 10 of these have adopted the climate pledge about parking as above.

The results show that small municipalities generally do not perceive major problems related to parking and car traffic and rarely use fees to regulate parking. Instead, time limits and pricing are used to improve parking availability and reduce long-term on-street parking.

Larger municipalities, with over 10,000 inhabitants, do have parking strategies, but primarily aimed at managing urban space rather than reducing car traffic or emissions levels.

As a follow-up to the survey, interviews were conducted with politicians in three VGR municipalities with 10,000 inhabitants or more. The main conclusions from these interviews are that parking fees and supply are generally not seen primarily as climate policy instruments. Municipalities use car parking as a tool with time restrictions and sometimes parking fees to manage urban space and facilitate

parking access for visitors, rather than to mitigate climate impact. Parking regulation and fees are generally viewed as a tool for urban space management and urban planning, rather than to reduce climate impact from car traffic.

Some politicians see cars as an important part of city life, while others emphasize the role of parking in promoting more sustainable modes of transport. Smaller municipalities highlight the importance of the car for commuting from peripheral villages and rural areas outside the urban centers, due to limited or nonexistent public transport options. Here, parking fees and time limits in central areas aim to improve the availability of short-term parking and to promote a shift from car travel to walking, cycling, and public transport where this is an option. Some have parking strategies but how implementation guidelines are formulated and how evaluations are conducted in practice remains unclear or weak.

The interviews reveal that politicians in municipalities view cars as important for the future while also actively working to promote more sustainable travel in general. To some extent, the aim of promoting more sustainable travel is linked to parking supply and pricing in municipal work, but politicians do not describe these measures as crucial for promoting more sustainable travel.

The study highlights both differences and similarities in perspectives on parking and climate impact among the various officials and politicians in the region's municipalities.

That municipalities use parking policy tools, such as regulating (reducing) the supply of or pricing car parking, has a positive effect on reducing the climate impact of car traffic—even if the primary aim in the municipalities may concern goals other than reducing car traffic for climate reasons.

Sammanfattning

Syftet med denna studie har varit att undersöka hur tjänstepersoner och politiker i kommunerna i Västra Götalandsregionen (VGR) ser på situationen kring bilparkering i sin kommun, och huruvida och i så fall hur styrning och reglering av bilparkering beaktas och tillämpas som klimatstyrmedel.

En enkätundersökning gjordes bland kommunala tjänstepersoner i 32 av VGR:s 49 kommuner angående deras parkeringspolicyer och klimatåtaganden. 10 av dessa 32 (och totalt 17 av regionens 49 kommuner) har antagit klimatlöftet om parkering inom VGR:s arbete med Klimat2030 som handlar just om att använda en klimatstyrande parkeringsplan/policy.

Resultaten visar att små kommuner anser att de inte har några större problem som rör parkering och biltrafik, och sällan använder avgifter för att reglera parkering. I stället används tidsgränser och prissättning för att förbättra tillgängligheten till parkering och minska långtidsparkering på gatan. Större kommuner, med över 10 000 invånare, har däremot parkeringsstrategier, men främst för att hantera hur stadens utrymme används, snarare än att minska biltrafik eller utsläppsnivåer.

Som uppföljning av enkäten genomfördes intervjuer med politiker i tre kommuner i VGR med över 10 000 invånare. Huvudsakliga slutsatser från intervjuer med politikerna är att olika åtgärder, som parkeringsavgifter och tidsbegränsningar, används i kommuner för att styra parkering. Parkeringsavgifter och -utbud ses dock inte som klimatstyrmedel i första hand. Kommuner använder bilparkering som verktyg med syfte att styra användningen av stadens utrymme och underlätta att hitta parkeringsplats för besökare, snarare än för att mildra klimatpåverkan.

Parkeringsavgifter betraktas allmänt som ett verktyg för att hantera hur stadens utrymme används, och i stadsplanering, snarare än som ett verktyg för att minska klimatpåverkan från biltrafik. Vissa politiker betraktar bilar som en viktig del av stadslivet, medan andra betonar parkeringens roll för främjandet av mer hållbara transportsätt.

Mindre kommuner framhåller bilens betydelse för pendling från perifera byar och landsbygdsområden utanför tätorterna, på grund av att där finns begränsade eller inga kollektivtrafikalternativ. Parkeringsavgifter och tidsbegränsningar i centrala

områden syftar i dessa kommuner till att förbättra tillgången på korttidsparkering och också för att främja överflyttning av bilresor till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hur verkställande riktlinjerna blir och hur utvärdering sker i praktiken är dock otydligt eller svagt.

I intervjuerna framkommer att kommunerna både ser bilen som viktig också framöver och samtidigt arbetar aktivt med att främja ett ökat hållbart resande generellt, men styrning av bilparkering anges inte vara central som verktyg i detta arbete. I viss mån kopplas inriktningen på mer hållbart resande ihop med parkeringsutbud och -prissättning för bilparkering i kommunernas arbete men politikerna beskriver inte dessa åtgärder som avgörande för att främja mer hållbart resande.

Studien visar på både skillnader och likheter i perspektiv på parkering och klimatpåverkan hos de olika tjänstepersonerna och politikerna i regionens kommuner.

Att kommuner arbetar med parkeringsstyrmedel såsom att reglera (minska) utbud av eller prissätta parkeringsplatser för bilar har en positiv effekt för att minska biltrafikens klimatpåverkan, även om syftet i kommunerna primärt kan handla om andra mål än just att minska biltrafik av klimatskäl.

Politikerna pekar i övrigt på svårigheter i att främja hållbara färdssätt som alternativ till egen bil, i form av byråkratiska hinder i samverkan med regionala och nationella transportmyndigheter. Det beskrivs exempelvis som tidskrävande och svårt att etablera nya kollektivtrafikförbindelser från orter utanför tätorter. Nya gång- och cykelvägar i sträckningar där Trafikverket är ansvarig väghållare kostar dubbelt så mycket som om de skulle byggas av kommunen. En kommun försöker därför bygga cykelbanor i sträckningar där Trafikverket inte är väghållare.

Innehållsförteckning

Summary	3
Sammanfattning	5
1 Inledning	9
1.1 Syfte och problemställning	9
1.2 Forskningsöversikt	10
2 Metod	11
3 Forskningsfrågor	12
4 Resultat	13
4.1 Enkät till tjänstepersoner	13
4.1.1 Små kommuner – små bekymmer	13
4.1.2 Parkering mer aktuell fråga i större kommuner	14
4.1.3 Samarbeten med icke-kommunala aktörer	14
4.2 Intervjuer med politiker om syn på bilparkering med klimatperspektiv	15
4.2.1 Bilen fortsatt viktig utanför tätorter	15
4.2.2 Medborgarnas syn på bilparkering fångas främst upp som kritik vid förändringar	16
4.2.3 Styrning av bilparkering	16
4.2.4 Parkeringspolicy inte alltid med miljöinriktning	17
4.2.5 Klimatlöftet om parkering	18
4.2.6 Parkeringsstyrning sker inte av klimatskäl i första hand	19
4.2.7 Fokus på hållbar användning av stadsutrymme snarare än klimat	19
4.2.8 Politikerna beskriver inriktning på mer hållbart resande	20
5 Diskussion / Analys	21
6 Referensförteckning	23
7 Bilaga 1 Parkeringsenkät till kommuner om parkeringspolicy	24
8 Bilaga 2 Intervjuguide	30

PARKERING OCH KLIMAT

Om synen på prissättning och utbud av bilparkering som klimatstyrmedel i kommuner

Juni 2025

1 Inledning

Föreliggande studie har ingått som del i forskningsprogrammet Mistra Carbon Exit, som finansierats av den statliga forskningsstiftelsen Mistra och där Västra Götalandsregionen också varit delfinansiär genom sin klimatsatsning Klimat2030. IVL Svenska Miljöinstitutet har i studien tillsammans med bland annat Chalmers och Västra Götalandsregionen (VGR) studerat tekniska utvecklingsvägar, marknadsförutsättningar, styrmedel och acceptans för att Sverige ska kunna ställa om till ett fossilfritt samhälle.

Vägtrafiken har en betydande klimatpåverkan och biltrafik med personbilar står för största delen av vägtrafikens klimatpåverkan. Forskning visar att tillgång och prissättning på parkering är en betydelsefull faktor som påverkar både bilinnehav, dvs hur många bilar som hushållen har, och trafikarbete, dvs hur mycket som bilarna används.

Inom VGR:s arbete med Klimat2030 har ett antal "klimatlöften" formulerats som kommunerna kan anta. Ett av dessa klimatlöften handlar just om att använda en klimatstyrande parkeringsplan/policy. 17 av de 49 kommunerna i regionen har antagit detta klimatlöfte. Klimatlöftet lyder:

"14. Vi arbetar med klimatstyrande parkering. Det innebär att kommunen årligen genomför åtgärder kring parkering. Exempelvis möjliggör samnyttjande av parkeringsanläggningar, prioriterar besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering, ser till att gatuparkering inte är subventionerad jämfört med parkeringshus, möjliggör flexibla parkeringstal med stimulans av bilpooler eller att frikoppla parkeringskostnaden från hyran av lägenheter."

1.1 Syfte och problemställning

Syftet med denna studie har varit att undersöka hur tjänstepersoner och politiker i kommunerna i VGR ser på situationen kring bilparkering i sin kommun, och huruvida och i så fall hur styrning och reglering av bilparkering beaktas och tillämpas som klimatstyrmedel, särskilt kopplat till klimatlöftet inom Klimat2030 om att använda en klimatstyrande parkeringsplan/policy.

1.2 Forskningsöversikt

Forskning visar att prissättning av och tillgång till bilparkering är effektiva verktyg på kommunal nivå för att påverka mängden biltrafik och därmed minska klimatpåverkande utsläpp. Parkeringsutbud och parkeringsprissättning är styrmedel med stor påverkan för färdmedelsval i och till städer och tätorter (Shergold, I. et al., 2016)). God tillgång på bilparkering och subventionerad dito motverkar överflyttning av bilresor till gång, cykel, kollektivtrafik (Schoup, 2017).

En internationell litteraturöversikt (Dickinson et al, 2024) av åtgärder som kan minska trafikarbetet med bil och lastbil i städer, dvs antalet kilometer som bilar och lastbilar körs, visar att omfördelning av gatuutrymme från t. ex. parkering av bilar till mer hållbara färsätt och andra ändamål, liksom prissättning av parkeringsplatser för bilar, är effektiva åtgärder för att minska biltrafikens klimatpåverkan. Översikten visar att marknadsmässiga parkeringsavgifter och att minska antal parkeringsplatser generellt minskar bilinnehavet med 5-15 procent och bilresor med 10-30 procent. Minskat utbud av parkeringsplatser för boendeparkering kan minska klimatpåverkande utsläpp från biltrafik i det aktuella området med upp till 13 procent, och prissättning av arbetsplatsparkering som tidigare varit gratis eller subventionerad kan minska klimatpåverkande utsläpp från pendlingsresor till en arbetsplats med upp till 20 procent.

Anläggning av markparkering, parkeringshus och garage medför i sin tur också en betydande klimatpåverkan. Parkeringskrav kan öka ett byggprojekts koldioxidutsläpp med hela 50 procent (Spacescape et al, 2020)). Det finns uppskattningsvis 15–25 miljoner parkeringsplatser i Sverige, med en hårdgjord yta motsvarande hela Göteborg (500 kvadratkilometer) (Spacescape et al, 2020).

2 Metod

En enkät har genomförts med tjänstepersoner i Västra Götalandsregionens kommuner för att undersöka deras upplevelse av parkeringssituationen, om de antagit hela eller delar av klimatlöftet, prissättning och rådighet över parkeringar i kommunen. Flera svarsalternativ kunde väljas per enkätfråga. Inledningsvis frågas om vilken kommun respondenten arbetar i, antal innevånare i centralort varefter respondentens syn på parkeringssituationen generellt i kommunen efterfrågas. Därefter efterfrågas om de antagit klimatlöftet och i så fall vilka delar av detta. I de fall man antagit löftet efterfrågas vilka aspekter de anser vara viktigast, vad de hoppas ge för resultat och om de följt upp detta. Om de inte antagit löftet frågas om orsaker och hinder för att göra det.

Därefter följer frågor om kommunens rådighet över placering, prissättning mm på parkeringar i kommunen, såväl på kommunal mark och fastigheter som privata parkeringar och samarbete med arbetsgivare i kommunen.

Enkätens utformning redovisas i Bilaga 1.

Enkäten skickades ut till samtliga 49 kommuner. Tjänstepersoner från 32 kommuner svarade. 10 av dessa 32 kommuner har antagit klimatlöftet i Klimat2030 om parkeringsstyrning, *“Vi arbetar med klimatstyrande parkering.”*. Resultaten analyserades och sammanställdes i en PM (Kloo, 2022).

Uppföljande intervjuer gjordes därefter med utvalda politiker i tre av de större kommunerna, dvs med mer än 10 000 invånare., varav två har antagit klimatlöftet i Klimat2030 om parkering. Syftet med intervjuerna var att få politikernas bild av situationen kring bilparkering i kommunen och hur kommunerna arbetar med detta. En intervjuguide togs fram med utgångspunkt i resultatet av enkäten. Intervjuerna var semistrukturerade, vilket innebär att öppet formulerade frågor ställdes. Följdfrågor ställdes utifrån svaren. Det tydliggjordes att det var respondentens upplevelse som efterfrågades. Intervjumallen redovisas i Bilaga 2.

3 Forskningsfrågor

De huvudsakliga frågeställningarna i enkät och intervjuer har varit:

- Hur parkeringssituationen i kommunen upplevs, om den är problematisk och i så fall utifrån vilka aspekter? Exempel på vilka sådana aspekter skulle kunna vara: brist på parkering eller att många parkeringsplatser inte utnyttjas, att de tar upp för stor yta, att kostnadstäckningen för att tillhandahålla bilparkering är låg.
- Om kommunen i fråga har antagit klimatlöftet om en parkeringsstrategi och vilka av följande komponenter i klimatlöftet som tillämpas i så fall:
 - Samutnyttjande av parkeringsanläggningar
 - Prioritering av besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering
 - Att gatuparkering inte är subventionerad i förhållande till parkeringsanläggningar
 - Flexibla parkeringstal
 - Flexibla parkeringstal tillämpas i fall då t.ex. bilpooler stimuleras, vilket medger lägre parkeringstal.
 - Att parkeringskostnaden är frikopplad från hyran i kommunalägda lägenheter
- Huruvida kommunerna har en parkeringsstrategi och vilket som är kommunens syfte med strategin?
- Vilken rådighet har kommunerna över parkeringar? (Såväl kommunala som privata). Hur kommunerna arbetar med styrning för de olika typerna av parkering?
- Hur kommunerna arbetar med prissättning av parkering och/eller med mål för parkering?
- Hur sker uppföljning av åtgärder som kommunerna genomför kring bilparkering?
- Hur ser kommunerna på parkering som klimatstyrmedel?

4 Resultat

4.1 Enkät till tjänstepersoner

En enkätundersökning (Kloo, 2022) gjordes bland kommunala tjänstepersoner i 32 av VGR:s 49 kommuner angående deras parkeringspolicyer och klimatåtaganden, varav 10 av de 32 har antagit klimatlöftet "Vi arbetar med klimatstyrande parkering".

Det är tydligt från enkätsvaren att förhållandena och förutsättningar skiljer stort i denna grupp av kommuner, där det finns representanter för alla kommungrupper (enligt SKR:s indelning) och där invånarantalet i centralort skiljer sig från 300 i Grästorp till 600 000 i Göteborg.

Resultaten visar att små kommuner anser att de inte har några större problem som rör parkering och biltrafik, och sällan använder avgifter för att reglera parkering. I stället används tidsgränser och prissättning för att förbättra tillgängligheten till parkering och minska långtidsparkering på gatan. Större kommuner, med över 10 000 invånare, har däremot parkeringsstrategier, men främst för att hantera hur stadens utrymme används, snarare än att minska biltrafik eller utsläppsnivåer.

Resultatet av enkäten visar också att parkeringsstrategi anses vara ett effektivt styrmedel för att skapa möjligheter inom stadsplanering och för att reglera trafiken.

4.1.1 Små kommuner – små bekymmer

Det är ganska tydligt att det går en gräns vid ca. 10 000 invånare i centralort för att parkeringsfrågan ska komma upp i prioritet bland de svarande kommunerna. Små kommuner anger också att de inte upplever några större problem med detta. Ju glesare en kommun är desto svårare kan det vara att finna effektiva alternativ till den egna bilen, eller som en av dem uttrycker det "vi har knappt någon kollektivtrafik". Dessa kommuner har också allt som oftast också mer ytor. Undantag finns också i denna typ av kommuner som kan uppleva trängsel genom att många besöker orten. Det är ovanligt att dessa kommuner reglerar parkering via avgifter, de flesta tar inte ut några alls.

Tid- och resursbrist anges ofta som skäl till att inte ha kommit vidare med parkeringsstrategi, vilket också kan vara ett generellt bekymmer för mindre

kommuner. För att frågan ska komma upp högre på dagordningen anges att ett uttalat engagemang från allmänheten vore en förutsättning eller att någon viktig förändring skulle ske, såsom en ny stor arbetsgivare på orten. Att ett engagemang från allmänhet skulle uppstå om man inte upplever problem är kanske inte att vänta, särskilt om alternativen till egna bilen är få. Med större fria ytor blir heller inte konflikterna mellan människor och bil lika tydliga som i tätare orter. Dock anger vissa att det förekommer såväl brist som överskott av parkeringar och att de tar väl mycket yta i anspråk.

4.1.2 Parkering mer aktuell fråga i större kommuner

Samtliga kommuner med mer än 10 000 invånare hade antagit någon parkeringsstrategi, även om vissa kommuner svarat att den endast omfattat vissa delar av det som ingår i klimatlöftet, som det beskrivs i Klimat2030. Drivkraften för dessa kommuner synes vara något starkare när det handlar om ytor och stadsplanering, snarare än att ordna trafiken, även om flera också tar upp den frågan.

Klimataspekten och målet att generellt minska biltrafik var dock inte tydligt uttalat. Att de flesta personer som svarat på enkäten denna gång var tjänstepersoner inom stads- och trafikplanering och färre som var direkt ansvariga för hållbarhetsfrågor kan vara en faktor i detta sammanhang.

Att begränsa parkeringstiden i centrum och att jobba med prissättning tycks vara en vanlig åtgärd i denna grupp av kommuner, i syfte att underlätta tillgänglighet för kortare besök och undvika långtidsparkeringar. I stället kan det erbjudas parkering i anläggning eller på vissa platser.

4.1.3 Samarbeten med icke-kommunala aktörer

Kommunernas rådighet sträcker sig oftast inte längre än till egen mark eller egna bostäder. Bland de kommuner som antagit en parkeringsstrategi, och i vissa fall även i andra kommuner, är en frågeställning att också involvera den privata sektorn i arbetet med parkering. Samverkansprojekt, såsom Västtrafik/VGR:s mobilitetsprojekt är exempel. Att arbeta med flexibla parkeringstal är en annan vanlig påverkansform. Enkätsvaren visar att många kommuner vill samverka mer med andra aktörer men behöver fler metoder eller modeller för att få det att komma till stånd.

4.2 Intervjuer med politiker om syn på bilparkering med klimatperspektiv

Som uppföljning av enkäten genomfördes intervjuer med politiker i tre kommuner i VGR med över 10 000 invånare, varav två har antagit klimatlöftet om parkering. Intervjuerna visar på både skillnader och likheter i perspektiv på parkering och klimatpåverkan.

Huvudsakliga slutsatser är att olika åtgärder, som parkeringsavgifter och tidsbegränsningar, används i kommuner för att styra parkering. Parkeringsavgifter och -utbud ses dock inte som klimatstyrmedel i första hand. Kommuner styr bilparkering med syfte att styra användningen av stadens utrymme snarare än för att mildra klimatpåverkan. Det finns en teknisk och formell styrning av parkeringsrelaterade frågor, men den syns inte så tydligt på den politiska nivån utan bilden som framträder är att detta mer är något som tjänstepersonerna arbetar med.

4.2.1 Bilen fortsatt viktig utanför tätorter

Mindre kommuner framhåller bilens betydelse för pendling från perifera byar och landsbygdsområden utanför tätorterna, på grund av att där finns begränsade eller inga kollektivtrafikalternativ. Parkeringsavgifter och tidsbegränsningar i centrala områden syftar i dessa kommuner till att förbättra tillgången på korttidsparkering och också för att främja överflyttning av bilresor till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hur implementering och utvärdering av dessa riktlinjer sker i praktiken är dock otydligt eller svagt.

De intervjuade uttrycker olika uppfattningar om parkeringssituationen i respektive kommun, men några gemensamma teman framkommer. Ett är synen på bilens roll. Alla tre kommuner ser bilen som fortsatt viktig. Bilen kommer fortsatt ha en viktig funktion i kommunen menar alla tre intervjuade politikerna. Två av kommunerna med mindre tätort omgiven av landsbygd pekar på bilen som viktig för tillgänglighet och pendlingsmöjligheter från områden i utkanten av samt utanför tätorterna, särskilt när det gäller samhällen och landsbygd utanför tätorterna där det inte finns någon kollektivtrafik.

Även en intervjuad politiker från en kranskommun till en storstad anger att bilen är en fortsatt viktig del av transportsystemet, och att kommunen har som princip att det ska finnas goda parkeringsmöjligheter för bilar i alla kommundelar. tt par

av de intervjuade politikerna menar att möjligheten att få stöd för att bygga ut kollektivtrafiken skulle vara ett incitament för att styra bilparkering i högre grad med avgifter och utbud i riktning mot att minska biltrafik, men en annan motsätter sig att villkora satsningar på kollektivtrafik med att försvåra för biltrafik.

4.2.2 Medborgarnas syn på bilparkering fångas främst upp som kritik vid förändringar

Det upplevs inte finnas några större klagomål på parkeringssituationen från medborgarnas sida. Några opinionsundersökningar om detta ämne, eller undersökningar om invånarnas framtidsvisioner kring trafik, har dock inte genomförts enligt respondenterna. Acceptans finns hos allmänheten för elektrifiering men inte för begränsningar i bilanvändning menar en respondent. Acceptansen för parkeringsstyrning varierar, det anges att boende i centralorten har lättare för att acceptera sådan styrning än de på landsbygden. Kritik uppstår när betald parkering införs i områden där det tidigare var gratis, såsom i närheten av vårdinrättningar, och när parkeringsplatser tas bort t. ex. i samband med ombyggnationer. En av respondenterna uppfattar att en majoritet av invånarna vill ha god framkomlighet för bil. Det beskrivs som att det finns svårigheter med att förändra beteenden kring färdmedelsval och bilanvändning och när det gäller att införa avgifter på bilparkering, särskilt i mindre kommuner. En respondent menar att långsiktig förändring kan ske genom detaljplaner och reglering.

4.2.3 Styrning av bilparkering

Parkeringsfrågan beskrivs som aktuell och diskuteras mycket i kommunen enligt en respondent. Respondenterna beskriver att det sker reglering av bilparkering i tätorterna och framför allt i tätorternas centrala delar. I ett par av kommunerna anges att detta sker genom tidsbegränsningar (p-skiva) snarare än avgifter. I en kommun tillämpas inga parkeringsavgifter överhuvudtaget – varken på kommunal eller privat mark.

Syftet med parkeringsstyrningen anges i alla tre kommunerna vara att öka omsättningen av bilar som står på centralt belägna parkeringsplatser – bilen ska inte stå parkerad hela dagen i centrum. En respondent beskriver att det är vanligt att bilister flyttar bilen under dagen för att behålla parkeringsplats i centrum – ett sätt att kringgå reglerna. En respondent anger att politikerna är generellt skeptiska till parkeringsavgifter, att det ses som "komplicerat och onödigt" med parkeringsavgifter.

En respondent beskriver hur parkeringsfrågan adresseras på lång sikt genom detaljplaner och reglering. Kommunen reglerar via P-tal i parkeringspolicyn som tillämpas vid detaljplanering och bygglov.

I centrala tätorten i en av kommunerna uppges det finnas gott om gratis parkering. Den försöker kommunen reglera genom tidsbegränsningar (p-skiva) snarare än avgifter. En av kommunerna har ingen parkeringsavgift på kommunal parkering generellt men undantag har börjat göras genom viss avgiftsbeläggning vid vårdinrättningar, där avgifterna sköts av regionen. Parkering i centrala delar upplevs ibland som en "bristvara", särskilt nära arbetsplatser och handel.

En kranskommun till storstad uppges arbeta aktivt med avgiftsstyrning och parkeringspolitik som styrmedel. Respondenten uppger att gatuparkering, även i bostadsområden, är avgiftsbelagd för att främja korttidsparkering och uppmuntra parkering på privat mark eller i parkeringshus. I centrumet är korttidsparkering gratis två timmar i vissa garage. Kommunen arbetar aktivt med elbilsaddning där vissa parkeringsplatser är reserverade för elbilar under laddning. Flexibla parkeringstal används i viss utsträckning.

4.2.4 Parkeringspolicy inte alltid med miljöinriktning

En av respondenterna beskriver att kommunen har en parkeringspolicy med avstamp i kommunens klimatstrategi och med syfte att minska biltrafiken och främja gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen har en tydlig zonindelning i tre zoner (centrum, tätorter, landsbygd) med olika P-tal, baserat på parkeringspolicyn. Målet är att styra mängden parkering i förhållande till läge och tillgång till kollektivtrafik. Parkeringsfrågan uppges inte vara särskilt politiskt uppmärksammat, men den ingår i kommunens klimatstrategi.

En annan respondent beskriver att kommunen inte har en separat parkeringsstrategi, men att principer kring parkering däremot är inskrivna i översiktsplanen. Översiktsplanen slår fast att bilen har en viktig funktion i samhället och att målet är att säkerställa parkeringsmöjligheter i alla kommundelar. Parkeringspolicyn är således integrerad i stadsutvecklingen men inte kopplad till miljö- eller klimatarbete.

4.2.5 Klimatlöftet om parkering

En av de tre kommunerna har inte antagit klimatlöftet om klimatstyrande parkering. I stället anges att kommunen satsar på elektrifiering och laddinfrastruktur. De andra två kommunerna har antagit klimatlöftet. Enligt respondenterna försöker kommunen integrera dem i styrdokument, men uppföljningen av vilka åtgärder som genomförts som del i klimatlöftet, och deras resultat, brister. En respondent beskriver att det finns krav på uppföljning vart tredje år av parkeringspolicyn men känner inte till om det görs någon uppföljning. En annan kommun gör mätningar av parkeringsbeläggning. Politikerna uppfattar att tjänstemännen är mer engagerade i dessa frågor än den politiska nivån.

En kommun har en parkeringspolicy som lyfts fram som del av att uppfylla klimatlöftet och innehåller principer om att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför bil.

En respondent nämner att kommunen uppmuntrar samutnyttjande av parkeringsanläggningar, särskilt i planering och bygglov, t.ex. mellan verksamheter. Sådant samutnyttjande ses som positivt ur hållbarhetsperspektiv. Kommunen tillämpar zonindelade p-tal med olika krav beroende på läge, i detaljplaner och bygglov.

En annan respondent är kritisk till samutnyttjande av parkeringsplatser om det innebär färre parkeringsplatser eller längre gångavstånd. En kommun subventionerar all gatuparkering genom att inte ta ut några parkeringsavgifter, men i två andra kommuner styrs parkering i centrala lägen via avgifter för att prioritera besöks- och handelsparkering och motverka långtidsparkering. En respondent uppger att gatuparkeringen i kommunen inte subventioneras jämfört med parkeringshus, utan att målet är att täcka kostnader och få ett överskott. Flexibla parkeringstal används i en kommun vid nybyggnation, men det är dock inte tydligt hur aktivt eller systematiskt det sker. En respondent beskriver att kommunen har flexibla p-tal kopplat till bilpooler i teorin, men att de inte tillämpas aktivt än. En annan respondent är negativ till att ha sådana p-tal.

När det gäller frikoppling av parkeringskostnad från hyra i kommunala bostäder menar en respondent att det är upp till bostadsbolagen att avgöra och att det inte finns någon politisk vilja att styra det centralt. De andra respondenterna (från mindre kommuner) har ingen information om huruvida och i så fall hur som detta hanteras i kommunen.

4.2.6 Parkeringsstyrning sker inte av klimatskäl i första hand

De intervjuade ger uttryck för en ambivalens mellan klimatmål kopplade till biltrafik å ena sidan, och praktiska behov som de upplever kring tillgänglighet å andra sidan. En kommun ser parkering som en del av klimatstyrningen men att detta har låg politisk prioritet. En politiker beskriver kommunens policy som att säkerställa goda parkeringsmöjligheter i alla kommundelar – det ska vara tillgängligt och framkomligt för biltrafiken. I en kommun beskrivs att stora arbetsplatser i centrum orsakar stor efterfrågan på bilparkeringsplatser. Parkeringsavgifter används inte som klimatstyrmedel. Flexibla parkeringstal används i viss utsträckning men fokus ligger inte på klimatstyrning. Parkeringsavgifter betraktas allmänt som ett verktyg för att hantera hur stadens utrymme används, och i stadsplanering, snarare än som ett verktyg för att minska klimatpåverkan från biltrafik. Någon respondent beskriver bilar som en viktig del av stadslivet, medan andra betonar parkeringens roll för främjandet av mer hållbara transportsätt.

I regionen prövas nu ett koncept med regionala avtal där kommuner kan få stöd med utökad kollektivtrafik/hållbart resande och prioriteringar i den regionala infrastrukturplanen om de antar och arbetar med klimatlöften om klimatstyrande parkering. En fråga i intervjuerna handlade om hur politikerna ser på att ett sådant stöd kopplas till krav på att arbeta mer styrande med parkeringsavgifter och – utbud för att påverka bilresande. En respondent anser inte att klimatstöd eller bidrag bör vara kopplat till krav på förändrade parkeringsregler. En annan respondent tror att möjlighet att få bidrag eller stöd för kollektivtrafiksatsningar skulle kunna vara en drivkraft för att arbeta mer styrande med bilparkeringspolicy och -åtgärder.

4.2.7 Fokus på hållbar användning av stadsutrymme snarare än klimat

I alla intervjuerna resonerar respondenterna kring att hur stadens utrymme ska användas är i mer fokus när det gäller hur man kan styra parkering, än biltrafikens klimatpåverkan. Det finns behov menar alla respondenterna av att styra biltrafik i centrala tätorten/staden för mer hållbar användning av markutrymme. P-skivor och parkeringsavgifter används för att främja omsättning i biltrafiken så att bilar inte parkeras länge i de centrala delarna av tätorten eller staden.

4.2.8 Politikerna beskriver inriktning på mer hållbart resande

De tre intervjuade politikerna beskriver samtliga en inriktning i stads- och trafikplaneringen på att främja mer hållbara färdmedel än bil, som aktiva färdvägar och kollektivtrafikresande. Cykelvägar och cykelparkering nämns som viktiga framtidssatsningar. Cykel anges vara prioriterat trafikslag i en av kommunerna som satsar på cykelparkeringar och cykelgarage vid tågstationer och pendlingspunkter.

I intervjuerna framkommer att det finns utmaningar för kommunerna när de vill främja hållbart resande, på grund av byråkratiska hinder i samverkan med regionala och nationella transportmyndigheter. Som utmaningar för omställning till mer hållbart resande anger ett par respondenter att det finns svårigheter i samarbetet med Västtrafik och Trafikverket när det gäller att få förbättrat utbud av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur till stånd. Samarbetet beskrivs som komplext. Det beskrivs exempelvis som tidskrävande och svårt att etablera nya kollektivtrafikförbindelser. Nya gång- och cykelvägar i sträckningar där Trafikverket är ansvarig väghållare kostar dubbelt så mycket som om de skulle byggas av kommunen. En kommun försöker därför förlägga och anlägga cykelbanor i sträckningar där Trafikverket inte är väghållare.

5 Diskussion / Analys

Syftet med denna studie har varit att undersöka hur kommunerna inom VGR ser på situationen kring bilparkering i sin kommun, och hur bilparkering beaktas och tillämpas som klimatstyrmedel, mot bakgrund av klimatlöftet om parkering i Klimat2030.

Studien visar på både skillnader och likheter i perspektiv på parkering och klimatpåverkan hos de olika tjänstepersonerna och politikerna i regionens kommuner.

Enkäten visar att små kommuner anser att de inte har några större problem som rör parkering och biltrafik, och sällan använder avgifter för att reglera parkering. I stället används tidsgränser och prissättning för att förbättra tillgängligheten till parkering och minska långtidsparkering på gatan. Större kommuner, med över 10 000 invånare, har däremot parkeringsstrategier, men främst för att hantera hur stadens utrymme används, snarare än att minska biltrafik eller utsläppsnivåer.

Resultatet av enkäten visar också att en parkeringsstrategi anses vara ett effektivt styrmedel för att skapa möjligheter inom stadsplanering och för att reglera trafiken.

Det finns en teknisk och formell styrning av parkeringsfrågor i kommunerna, men bilden som framträder i intervjuer med politiker från kommuner i regionen är att detta mer är något som tjänstepersonerna arbetar med. Huvudsakliga slutsatser från intervjuer med politikerna är att olika åtgärder, som parkeringsavgifter och tidsbegränsningar, används i kommuner för att styra parkering. Parkeringsavgifter och -utbud ses dock inte som klimatstyrmedel i första hand. Kommuner styr bilparkering med syfte att styra användningen av stadens utrymme och underlätta att hitta parkeringsplats för besökare, snarare än för att minska trafikens klimatpåverkan.

I intervjuerna framkommer att kommunerna både ser bilen som viktig också framöver och samtidigt arbetar aktivt med att främja ett ökat hållbart resande.

Att kommuner arbetar med parkeringsstyrmedel såsom att reglera (minska) utbud av eller prissätta parkeringsplatser för bilar har en positiv effekt för att minska biltrafikens klimatpåverkan, även om syftet primärt handlar om andra mål än just att minska biltrafik av klimatskäl.

En slutsats är att en parkeringsstrategi bör se olika ut i olika typer av kommuner, exempelvis baserat på storlek och närhet till större kommun/stad, och anpassas efter kommunens förutsättningar. Ett par av de intervjuade politikerna menar att möjligheten att få stöd för att bygga ut kollektivtrafiken skulle vara ett incitament för att styra bilparkering i högre grad med avgifter och utbud i riktning mot att minska biltrafik, men en annan motsätter sig att villkora satsningar på kollektivtrafik med att försvåra för biltrafik.

6 Referensförteckning

- Dickinson, J., Lundström, H., Hult, C. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.
- Kloo, H. (2022) PM Parkeringsplan/policy i kommuner i Region Västra Götaland. En enkätstudie. IVL, december 2022.
- Shergold, I. et al. (2016) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.
- Shoup, D. (2017) The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.
- Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen. Oktober 2020.

7 Bilaga 1 Parkeringsenkät till kommuner om parkeringspolicy

<Inledande text om bakgrund och hur vi hanterar uppgifter, kontaktpersoner mm.>

Allmänna frågor

Din kommun? Fritext

Antal boende i tätort: Fritext

Din roll i kommunen: fritext

Hur skulle du beskriva parkeringssituationen i er kommun? (5-gradig skala från "håller med – håller inte alls med")

- Tillfredställande,
- Brist på parkering generellt
- Brist på parkering i centrum
- Många parkeringar utnyttjas inte
- Parkering tar upp för mycket yta,
- Kostnaden för att erbjuda parkering är hög
- Vi har inte kostnadstäckning för de parkeringar vi erbjuder

Påståenden: (5-gradig skala: "Håller med.... Håller inte alls med" dessutom alternativet "Ej utvärderat/vet ej")

- Gatuparkering innebär ett problem
- Vår parkeringsstrategi har fått fler att välja andra resesätt
- Vår parkeringsstrategi har frigjort ytor för andra ändamål
- Att reglera parkering är ett effektivt styrmedel
- Det är svårt att få acceptans hos allmänheten för parkeringsåtgärder

Klimatlöfte om klimatstyrande parkeringspolicy/plan

Ett av klimatlöftena inom Klimat2030 handlar om att ta fram en klimatstyrande parkeringsplan/policy. Den har följande lydelse:

"Vi använder en klimatstyrande parkeringsplan/policy. Det innebär att möjliggöra samutnyttjande av parkeringsanläggningar, att prioritera besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering, att se till att gatuparkering inte är

subventionerad jämfört med parkeringshus, att möjliggöra flexibla parkeringstal med stimulans av bilpooler samt att frikoppla parkeringskostnaden från hyran av lägenheter”

Vi har en plan, som omfattar:

- Samutnyttjande av parkeringsanläggningar
- Prioritering av besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering
- Att gatuparkering inte är subventionerad i förhållande till parkeringsanläggningar
- Flexibla parkeringstal
- Flexibla parkeringstal med stimulans av bilpooler
- Att parkeringskostnaden är frikopplad från hyran i kommunalägda lägenheter
- Vi har ingen sådan plan

Om inte plan/policy finns, vilka hinder upplever du för att en sådan ska komma till stånd?

- Vi ser inget behov,
- Svårt att förankra politiskt
- Vi arbetar på att ta fram en plan, men det finns inget färdigt förslag ännu
- Förslag finns, men den är inte antagen
- Annat (fritext)

Om inte plan/policyn finns: För att det ta fram en plan behöver vi:

- Kunna erbjuda bättre kollektivtrafik
- Kunna erbjuda förbättrade cykelmöjligheter
- Uttalat engagemang från allmänheten i miljö- och klimat-frågor
- Uttalat engagemang från allmänheten om stadsutveckling (t.ex. bättre användning av ytor)
- Att det skulle ske en större förändring i kommunen, t.ex. etablering av nytt område eller arbetsplats
- Annat (fritext)

Syftet med vår parkeringsplan/policy är att:

Svarsalternativ: ja, nej, viktig aspekt men inte ett syfte

- Minska trängsel under högtrafik
- Minska trängsel i centrum
- Uppnå klimatmål
- Bättre stadsmiljö

- Frigöra ytor för andra ändamål
 - Minska biltrafik
 - Gynna cykel och gång
 - Gynna kollektivtrafiken
 - Annat – fritext
-
- Vi har ingen särskild parkeringspolicy/plan som motsvarar klimatlöftet

Hur har parkeringsstrategin förändrat beteende? (Fritext:)

Har kommunen rådighet över hur parkeringsavgifter prissätts?

- Ja till x % (x= ca *fritext*)
- Ja, på kommunal tomtmark
- Ja, för gatuparkering
- Ja, i parkeringshus
- Ja, i vissa centrala zoner
- Annat (fritext)

Parkeringsplatser samutnyttjas så långt möjligt (alternativ: i stor utsträckning --- inte normalt)

Parkeringsavgifter harmoniseras på områdesnivå. (alternativ: i stor utsträckning --- inte normalt)

Vi prioriterar att utformning av parkeringsanläggningar förhöjer områdets attraktivitet. (alternativ: i stor utsträckning --- inte normalt)

Parkering i centrala delar

Är parkering i centrum tidsbegränsad? (utöver platser för i och urlastning (upp till 30 minuter) eller för funktionshindrade)

- Ja, normalt max 1 timme
- Ja, normalt max 2 timmar
- Ja, normalt max 4 timmar
- Ett visst antal platser är inte tidsbegränsade
- Ingen tidsbegränsning på huvuddelen av platserna
- Långtidsparkering kan ske i parkeringsanläggningar inom rimligt gångavstånd

Är parkeringsavgifter i centrum i en nivå som gör kollektivtrafiken konkurrenskraftig

- Ja att parkera 2 timmar kostar mer än en enkelbiljett på kollektivtrafik
- Att parkera 2 timmar ligger i nivå med en enkelbiljett
- Nej en enkelbiljett är dyrare än en 2-timmarsparkering

Kommunen har som mål att minska parkeringsytor i centrala delar:

- Ja
- nej

om ja, finns uttalat mål?

- Ja x%
- Nej

Parkering vid bostäder

Har kommunen rådighet över bostadsparkering utöver vid kommunägda bostäder?

- Nej, vi kan endast påverka parkering vid kommunägda bostäder
- Nej, men vi kan påverka genom att erbjuda andra fastighetsägare flexibla parkeringstal
- Ja, vi kan påverka på andra sätt (fritext)
- Inte aktuellt i vår kommun

Vi tillämpar flexibla parkeringstal.

- Generellt
- Endast vid nybyggnation
- Inte alls

Vi erbjuder "rabatter" på parkeringstal (dvs möjlighet för fastighetsägare att tillämpa lägre parkeringstal) om:

- Tillståndsparkering tillämpas i stället för egen plats
- Tillgång finns till mobilitetslösningar, såsom cykelpool, bilpool, mm
- Kostnad för parkering är frikopplat från hyran,
- Inte aktuellt i vår kommun

Vi tillämpar parkeringssköp

- Generellt
- Endast vid nybyggnation
- Inte alls

Vi erbjuder endast tillståndsparkering i stället för egna parkeringsplatser i kommunens fastigheter (alternativ på 5-gradig skala: "Alltid
.....aldrig")

Vi erbjuder boendeparkering på gatumark

- Generellt
- Endast i undantagsfall
- Aldrig
- Endast för äldre fastigheter utan tillgång till alternativ inom ca 400m?
- Även till nyare fastigheter utan tillgång till alternativ inom ca 400 m

Boendeparkering på gatumark är inte lägre prissatt än parkering på tomtmark eller i parkeringsanläggning

- Nej, det är vår policy att gatuparkering inte ska gynnas prismässigt
- Kan förekomma, det är inte som generell regel
- Förekommer ganska ofta
- Inte aktuellt i vår kommun

Pendelparkering och kollektivtrafik

Jobbar man med pendelparkeringar så att det gynnar kollektivtrafiken

- Ja, och det finns tillräckliga resurser
- Ja, men vi skulle vilja göra mer
- Nej, därför att...(fritext)

Finns parkeringar också för cyklar

- Ja
- Endast på vissa platser
- Inga särskilda anläggningar för cykelparkering

Arbetsplatser

Vår parkeringspolicy gäller enbart kommunala arbetsplatser

- Ja
- nej

Vår parkeringspolicy involverar privata arbetsgivare i kommunen

- Ja
- Endast vissa
- Nej

Vi samarbetar med privata arbetsgivare för att minska trafiken genom att anpassa/förbättra

- Kollektivtrafik
- Bättre förutsättningar för gång och cykel
- Prissättning på parkering på arbetsplats
- Anpassa arbetstider
- Inte aktuellt för vår kommun
- Annat (fritext)

Besöksmål

Parkering vid besöksmål (t.ex. idrottsanläggningar, sevärdheter, kulturlokaler mm) är tidsbegränsade

- Ja
- Vissa
- Nej
- Det förekommer att långtidsparkering sker på dessa platser

8 Bilaga 2 Intervjuguide

Den här intervjun är en del av forskningsprogrammet Mistra Carbon Exit, där IVL Svenska Miljöinstitutet tillsammans med bland annat Chalmers och Västra Götalandsregionen studerar teknisk utveckling, marknadsförutsättningar, styrmedel och acceptans för att Sverige ska kunna ställa om till ett fossilfritt samhälle. Mistra Carbon Exit finansieras av den statliga forskningsstiftelsen Mistra.

Som en del i projektet görs den här studien för att undersöka hur några större kommuner inom Västra Götalandsregionen (VGR) ser på bilparkering och jobbar med frågor om bilparkering, som ett styrmedel för att minska trafikens klimatpåverkan.

Och vi genomförde en enkät under 2023 med tjänstepersoner i samtliga kommuner i VGR. Är det för lätt eller för svårt att parkera i centralorten? klimatlöftet om parkering och hur de arbetar med det, och hur det ser ut med prissättning och rådighet över bilparkeringar i kommunerna.

Nu gör vi en uppföljande intervju med utvalda beslutsfattare i några av de större kommunerna (> 10000 invånare). Syftet med intervjuerna är att få en bild av situationen kring bilparkering i kommunen och hur kommunen arbetar med detta.

Intervjun kommer att vara semistrukturerad, dvs med öppna frågor, och där följdfrågor kan ställas utifrån svaren. Det finns inget rätt eller fel svar, utan vi vill höra om just din upplevelse. Dina svar kommer att vara anonymiserade, och presenteras som "beslutsfattare i kommun".

Intervjun kommer att kunna ta ungefär 45 minuter. Jag undrar om du ger ditt samtycke till att intervjun spelas in?

Några frågor innan jag börjar intervjun?

1. Om du börjar med att beskriva din syn på biltrafik och bilparkering i kommunen generellt och framförallt i centralorten? (Är det för lätt eller för svårt att parkera i centralorten?)
2. Vilka principer har kommunen för prissättning på bilparkering på sin egenmark i kommunen? Var i kommunen?
3. Sker annan reglering? Var?
4. Vilka överväganden görs när kommunfullmäktige bestämmer ev parkeringsavgifter på gatumark? Vilka beslutsunderlag finns?
5. Är det för dyrt eller för billigt att parkera i centralorten?

PARKERING OCH KLIMAT

Om synen på prissättning och utbud av bilparkering som klimatstyrmedel i kommuner
Juni 2025

6. Vad är syftet med prissättning och reglering i er kommun av bilparkering?
7. Hur skaffar sig kommunen rådighet/inflytande över parkering på mark man inte äger?? Jag tänker t ex på bostadsparkeringar, parkeringar vid verksamheter, handel?
8. Finns det någon styrning eller reglering från kommunens sida på annan mark än sin egen, hur ser den ut (flexibla p-tal, p-köp, parkeringstillstånd, bygglov, samarbete med arbetsgivare/hyresvärdar...)? Samverkan med samarbete/överenskommelser med fgh-ägare, byggherrar, arbetsgivare...?
9. Arbetar kommunen för att styra parkering och biltrafik mer av miljöskäl? Hur?
10. Hur uppfattar du att acceptansen ser ut för att styra parkering och biltrafik mer av miljöskäl?
11. Vilka kommentarer får ni från kommunens invånare på biltrafik och bilparkering?
12. Hur får ni del av dessa kommentarer, på möten eller andra sätt?
13. I en del städer som Örebro, Eskilstuna och Linköping har man undersökt hur invånarna ställer sig till olika framtidsbilder när det gäller trafiken:
 - Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i [stadens] centrala delar
 - Lägre hastigheter inom [stadens] centrala delar och prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet.
 - o Har det gjorts någon undersökning av denna typ i er kommun?
 - o Hur ställde sig/hur bedömer du att invånarna i din kommun skulle ställa sig till de här alternativen?
 - o (Om nej: Är detta något som kommunen överväger att göra framöver?)
14. Har kommunen en parkeringsstrategi?
 - a. Vad är syftena med den?
 - b. Hur följs den upp, görs mätningar?
 - c. Om inte: varför inte?
15. Inom VGRs arbete med Klimat2030 finns ett antal "klimatlöften" som kommunerna kan anta. Ett klimatlöfte handlar om att använda en klimatstyrande parkeringsplan/policy. Arbetar din kommun med detta klimatlöfte?
 - a. I så fall, berätta hur?
 - b. Vad hoppas du att det arbetet ska ge för resultat?
 - c. Om inte, vilka orsaker och hinder finns?
16. Vilka delar i klimatlöftet anser du är viktigast? (Klimatlöftet om parkeringsstrategi innehåller ett antal komponenter:)
 - Samutnyttjande av parkeringsanläggningar?
 - Prioritering av besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering?

- Att gatuparkering inte subventioneras jämfört med parkeringsanläggningar?
- Flexibla parkeringstal?
- Flexibla parkeringstal tillämpas när bilpooler främjas, vilket medger lägre parkeringstal?
- Att parkeringskostnaden är frikopplad från hyran i kommunalägda lägenheter?

17. Till sist. Om det fanns stöd som kommunen kunde få, med t ex extra medel till tillköp av kollektivtrafik och prioriteringar till satsningar på gång, cykel och kollinvesteringar i den regionala planen, tänker du att det skulle gå lättare att styra parkeringen mer om kommunen fick det?

Då har vi gått igenom de frågor jag hade för denna intervju.

1. Är det något du skulle vilja lägga till? Något annat du tänker på kring frågan om parkering i kommunen?

Då är vi klara och jag tackar så mycket för intervjun! Inspelningen avslutar jag nu. Om det är så att du kommer på något i efterhand som du tycker är viktigt att vi får med får du gärna ta kontakt med oss via mejl eller telefon. Vi kommer sammanställa underlaget från intervjuer med olika kommuner som underlag till vår forskningsrapport. Stort tack för din medverkan och din tid!

STOCKHOLM

Box 21060, 100 31 Stockholm

GÖTEBORG

Box 53021, 400 14 Göteborg

MALMÖ

Nordenskiöldsgatan 24
211 19 Malmö

KRISTINEBERG

(Center för marin forskning och innovation)

Kristineberg 566
451 78 Fiskebäckskil

SKELLEFTEÅ

Kanalgatan 59
931 32 Skellefteå

BEIJING, CHINA

Room 612A
InterChina Commercial Building No.33
Dengshikou Dajie
Dongcheng District
Beijing 100006
China

© IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET AB | Tel: 010-788 65 00 | www.ivl.se