



ARBETSPLATSPARKERING

Dagens utmaningar och framtidens lösningar

TUB

Trafikutredningsbyrån AB

 **ivl**
SVENSKA
MILJÖINSTITUTET

Arbetsplatsparkering – dagens utmaningar och framtidens lösningar

Författare: Cecilia Hult, Mats-Ola Larsson och Anders Roth, IVL Svenska Miljöinstitutet, Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån.

Medel från: Vinnova, samt Akademiska Hus Väst AB, Chalmersfastigheter AB, Chalmers tekniska högskola, Göteborgs Stads Parkering AB, Göteborgs Stad Trafikkontoret, Johanneberg Science Park AB, Trafikverket och Älvstranden Utveckling AB.

Layout och grafiska bilder: Ragnild Berglund, IVL Svenska Miljöinstitutet

Bild framsida: Pixabay

Övriga bilder: Pixabay (sidorna 6, 10, 25 och 28), Cecilia Hult (sidorna 13, 16, 18, 20 och 21), OpenStreetMap (sidan 9), Västtrafik (sidan 22), Wikipedia (sidan 24) samt Freepik (sidan 27).

I rapporten hänvisas till underlagsrapporter med fler resultat från projektet. IVL:s underlagsrapporter kan laddas ner från www.ivl.se.

Rapportnummer: C452

ISBN-nr: 978-91-7883-120-3

Upplaga: Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© IVL Svenska Miljöinstitutet 2019

IVL Svenska Miljöinstitutet AB
Box 210 60, 100 31 Stockholm
Telefon 010-788 65 00 | www.ivl.se

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem.

SAMMANFATTNING

Under tre år har forskningsprojektet Arbpark studerat olika aspekter av arbetsplatsparkering i storstad. På två fallstudieområden i Göteborg har projektet studerat dagens parkerings- och mobilitetsläge och vilka utmaningar som finns. Vi har även blickat framåt för att undersöka framtida verktyg och lösningar för attraktiva arbetsplatser och hållbart resande. Genom att studera fallstudieområdena har vi funnit flera exempel på utmaningar och lösningar som finns för arbetsplatsparkering.

Flera svenska städer möter utmaningar när de vill förtäta och bygga fler arbetsplatser. Kommunernas parkeringsnormer med minimikrav på antal parkeringsplatser gör det dyrt att bygga, och det kan vara svårt att få plats med alla parkeringsplatser som krävs. Att bebygga markparkering i stället för grönytor i städerna ses också som önskvärt, eftersom det skapar högre stadskvaliteter än stora asfaltsbelagda parkeringsytor. Men en konsekvens är att ännu fler parkeringsplatser tas i anspråk. Åtgärder för minskade parkeringsefterfrågan behövs.

Parkering vid arbetsplatsen styrs av flera aktörer som måste samverka för att nå målet om en attraktiv stad med minskad efterfrågan på parkering vid arbetsplatsen. Arbetsgivare, fastighetsägare och kommuner har rådighet över olika åtgärder, men ingen kan nå målet på egen hand.

Genom att kommunerna ställer mer flexibla krav på parkering vid nybyggnation och genom att aktörerna samverkar kring lösningar för alternativ till bilpendling skapas förutsättningar för alternativ till bilpendling. Arbetsgivare kan undvika att erbjuda avgiftsfri parkering och i stället erbjuda kollektivtrafik- och cykelåtgärder som förmåner. Fastighetsägare kan prissätta sina parkeringsplatser så att kostnaden tas ut av den som parkerar i stället för att kostnaden fördelas på lokalhyran. Kommunen behöver då i sin tur anpassa parkeringstaxorna på omgivande parkeringar för att möjliggöra marknadstaxor.

Det finns möjligheter att även gå ett steg längre för ambitiösa kommuner och arbetsgivare, men där kräver många åtgärder ändrad lagstiftning. Ett exempel är en skatt på parkering vid arbetsplatser som tas ut av fastighetsägaren, vilket gör det mer attraktivt att etablera nya arbetsplatser i lägen med lägre efterfrågan på parkering som i kollektivtrafiknära lägen.

SUMMARY

In this project, two workplace areas in central Gothenburg were studied during a period of three years with the purpose of describing challenges and solution for future workplace parking. Both areas were located close to the city center and have extensive expansion plans.

Densification is on the agenda for many Swedish cities. The need to add further work opportunities in combination with the prospect of a more attractive city appeals. Densification is complicated by the fact that areas that are accessibly for new offices are often ground parking spaces, which are more accessible property development than parks and existing buildings. The removal of existing parking spaces in combination with added minimum parking requirements for new offices creates a need to put parking in underground garages or multi-storey car-parks. Underground parking facilities are expensive and alternatives to traditional workplace parking are needed.

A change of the workplace parking regime requires participation of multiple actors. Municipalities can be more flexible with regards to the minimum parking requirement. Employers can avoid offering free workplace parking to employees and instead let employees pay the full cost for parking. Employers can also encourage decreased car commuting by offering public transport or bike benefits.

In addition, property owners can make a shift towards covering the cost of parking by parking fees instead of by fully or partly cover them by rent. This also requires the municipality to ensure proper parking pricing in nearby location, since it is hard for property owners to charge full price if there is cheap municipal parking available nearby.

There are also possibilities to further policy changes to encourage sustainable workplace mobility options, but some of them require legal changes. One example is a workplace parking levy which would be paid by workplace property owners. This would make new establishments in less car-dependent area more competitive, since there would be a cost associated with building more parking places.

INNEHÅLL

Sammanfattning	3
Summary	4
Parkering är en viktig fråga	7
Projektets syfte: Utveckla traditionell arbetsplatsparkering	8
Nuläget och utmaningarna	11
Två fallstudieområden i Göteborg	11
Arbetsplatsparkering, resande, bilinnehav och mobilitetstjänster	13
Aktörers möjlighet att påverka parkering	14
Staden växer – snabbt och föränderligt	15
Lösningarna: Verktyg och åtgärder	17
Flexibla parkeringstal kan öka utbudet av mobilitetsåtgärder	18
Gröna transportplaner knyter ihop befintliga och nya arbetsplatser	19
Parkeringsavgifter ger aktörer grundläggande styrförmåga	20
Mobilitetstjänster för arbetande: vilka, när och hur	21
Arbetsgivarens verktygslåda för att påverka anställdas resor	22
Kontantlösen – ett sätt att premiera anställda att byta färd sätt	23
Skatt på parkering vid arbetsplatser kan öka transportsystemets kapacitet	24
Slutsatser och rekommendationer	26
Fortsatt forskning	29
Mer att läsa	30
Källförteckning	30
Underlagsrapporter	31



***”Bättre att tala om lösningar
i stället för parkeringskrångel”***

Göteborgs Stads Parkering, 2019

PARKERING ÄR EN VIKTIG FRÅGA

Parkering är en fråga som rör upp känslor. Parkering har också bäring på hur städerna utformas och hur vi reser. Pris och tillgång till parkering är två viktiga faktorer som styr hur attraktivt det är att välja bilen framför cykeln eller bussen när vi reser till jobbet.

”7000 parkeringsplatser försvinner i centrala staden.” Så beskrev en projektpart konsekvenserna av den omfattande stadsutveckling som pågår i Göteborg.¹ Pressmeddelandet var inte knutet till de arbetsplatser som behandlas i rapporten, men släpptes under projektets första halvår. I många städer pågår en förtätning av kontorsområden där befintlig markparkering kommer att bebyggas för att ge plats för nya arbetstillfällen.

Resor i tjänsten samt till och från arbete och skola utgör runt hälften av alla resor med bil.² Dessutom är resan till och från jobbet ofta en del av en resekedja. Bilen kan vara med på resan till förskolan, jobbet och affären på vägen hem. Om det finns alternativ till bilen för pendlingsresan finns alltså chansen att även andra resor också görs med alternativa färdmedel.

En stor del av parkeringsforskningen kommer från USA, men det finns också studier från Norge om hur pris och tillgång på parkering vid arbetsplatsen påverkar resandet.³ I Sverige konstaterade projektet *Parkering i storstäder* att forskningen på området är eftersatt.⁴ Kunskap om flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster för bostäder har testats och utvärderats inom *Innovativ parkering*.⁵

För arbetsplatser gäller delvis andra utmaningar och lösningar än för bostäder. Kan en arbetsgivare vara attraktiv och locka spetskompetens utan att erbjuda billig parkering in på knuten? Vilka lösningar kommer finnas i framtidens parkeringsgarage? Det är bara två av många frågor som lyfts av olika parter under projektet.

Denna rapport är en produkt från forskningsprojektet Arbepark som bedrevs 2016 till 2019 med medel från Vinnova. Rapporten beskriver först nuläget och de utmaningar som är kopplade till arbetsplatsparkering när kontorsområdena för tätas. Därefter beskrivs ett antal verktyg som kan användas för att hantera framtidens mobilitet och resande i arbetsplatstäta och centrala områden.

Att nyttja befintlig parkering mer effektivt, att inte främja bil framför andra trafikslag och att planera efter behov har varit tre återkommande teman. Sammanfattningsvis skulle man kunna säga att projektet har handlat om att finna lösningar för framtidens arbetsplatsparkering, snarare än att fokusera på de problem som kan uppstå när arbetsplatser förtätas.

1. Göteborgs Stads Parkering, 2017.
 2. Trafikanalys, 2017.
 3. Christiansen, Engebretsen, & Usterud Hanssen, 2015.
 4. Envall & Nissan, 2013.
 5. Envall & Åkerman, 2019.

PROJEKTETS SYFTE: UTVECKLA TRADITIONELL ARBETSPLATSPARKERING

Arbpark är ett treårigt forskningsprojekt om arbetsplatsparkering. Fokus har varit arbetsplatser med hög utbildningsnivå och central placering med möjlighet att arbetspendla med bil, cykel eller kollektivtrafik.

Som studieobjekt valdes två fallstudieområden i Göteborg, campus Johanneberg ("Johanneberg" i rapporten) och Lindholmen. Projektet har genomförts av två forskningsparter tillsammans med åtta projektparter som representerar fastighetsägare, arbetsgivare, parkeringsförvaltare och offentlig verksamhet. De åtta parterna var Akademiska Hus, Chalmersfastigheter, Chalmers tekniska högskola, Göteborgs Stads Parkering, Johanneberg Science Park, Trafikkontoret Göteborgs Stad, Trafikverket och Älvstranden Utveckling.

Projektets syfte har varit att undersöka möjligheter att utveckla traditionell arbetsplatsparkering. Målet har varit att kartlägga verktyg och incitament som styr bort från ineffektivt nyttjande av parkering och hanterar stadens ytor rationellt.

För att undersöka alternativen har vi utgått från ett antal frågeställningar:

- Hur ser nuläget ut för parkering och resande på fallstudieområdena?
- Vilka alternativ finns till bilparkering för arbetsplatser, både i befintliga områden och i nybyggnation?
- Vilken roll har olika aktörer för att hantera arbetsplatsparkering (fastighetsägare, arbetsgivare, kommuner, parkeringsaktörer, mobilitetstjänstleverantörer)?
- Vilka mobilitetstjänster är aktuella för arbetsplatser?
- Vilka styrmedel och incitament finns för att hantera arbetsplatsparkering effektivt?

Med traditionell arbetsplatsparkering menas bilparkering med fasta platser eller tillstånd där

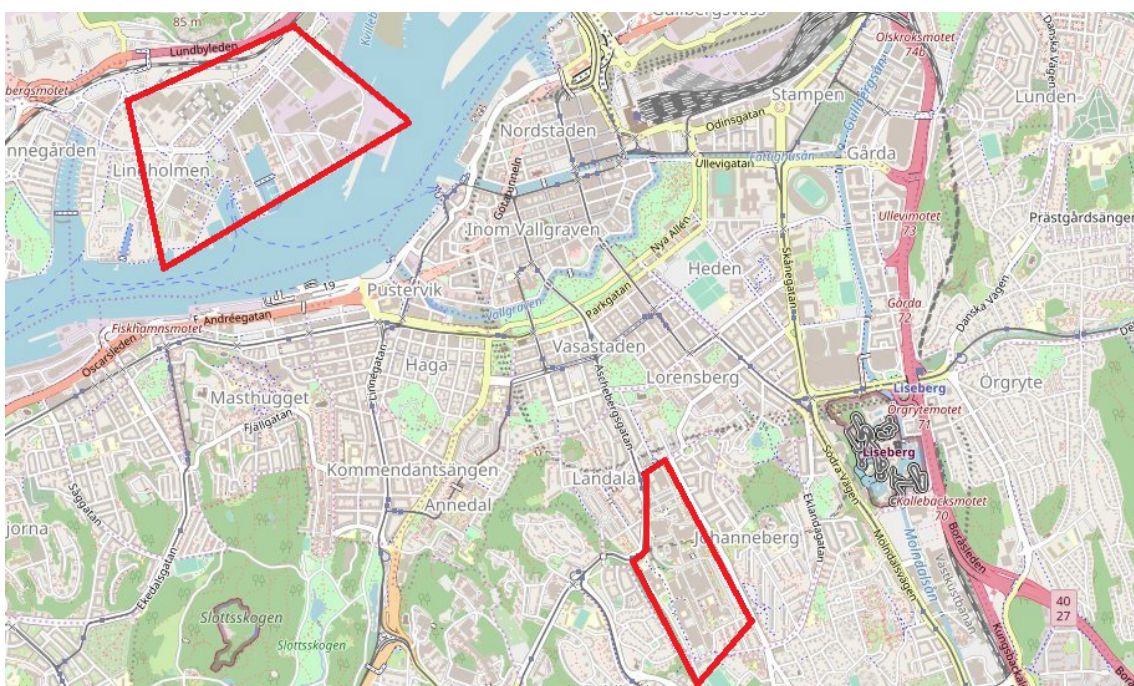
den anställde betalar för parkeringen i abonnemangsform (exempelvis med månadskort). I mer perifera lägen kan parkeringen även vara avgiftsfri för den anställde.

För att besvara frågeställningarna har ett antal aktiviteter genomförts. Projektet började med flera workshops där externa föreläsare bjöds in för att höja deltagarnas kunskapsnivå och ge inspiration. Bland annat behandlades hur fastighetsägare kan arbeta med cykelparkering, digitala lösningar för parkeringshantering och forskningsläget om hur tillgång och pris på parkering påverkar resandet till och från arbetsplatsen.

Vidare användes fokusgrupper för att undersöka hur representanter från företag och organisationer på området såg lösningar som parkeringsbudget och kontantlösen. För att undersöka hur aktörerna såg på sina roller och mobilitetstjänster har intervjuer med projektparter och externa organisationer genomförts. Fallstudieområdena har kartlagts, exempelvis med avseende på antal parkeringar, cykelparkering och kollektivtrafik samt de viktigaste aktörernas roller och möjligheter.

Beläggningsmätningar av parkeringsplatser genomfördes vid två tillfällen. Beläggningsmätningarna var en manuell inventering av parkeringsplatser och antal fordon, där både antalet platser och antalet parkerade bilar räknas. Dessa är arbetsintensiva, men ger en god bild av verklig beläggningsgrad på områdets parkeringsplatser. Beläggningsgraden definieras som antalet upptagna platser delat med totala antalet platser.

Lindholmen och Johanneberg är två områden med hög förändringstakt. Flera andra forskningsprojekt på mobilitetsområdet kommer att fortsätta när Arbpark har avslutats.



Karta över de två fallstudieområdena Johanneberg (nederst) och Lindholmen samt deras placering i Göteborg.

Mätningarna kompletterades med nummer-skrivning där ungefär tvåhundra registrerings-nummer på parkerade bilar antecknades för kompletterande information om var bilarna hade sin hemort.

Projektets partnerorganisationer har undersökt resvanor på området via webbenkäter till anställda, arbetat med kommunikationsinsatser i form av frukostseminarier om parkering och mobilitetstjänster, och initierat samarbeten och mobilitetsplaner på områdena. Resvaneundersökningarna gav en bild av hur de anställda reser i dagsläget, och gav samtidigt en möjlighet att inhämta förslag och synpunkter på parkering och mobilitet från de anställda.

Arbetet med att utveckla den gröna transportplanen som staden genomför på Johanneberg har dokumenterats och analyserats inom projektet. Erfarenheterna från transportplanen för campus Johanneberg användes för att utforma rekommendationer om hur gröna transportplaner kan utvecklas och tillämpas nationellt.

Slutligen har projektets många parter träffats både i grupp och enskilt för att vända och vrida på frågeställningarna. Under projektiden har flera av organisationerna fördjupat sitt arbete med mobilitet. Både Lindholmen och Johanneberg är två områden med hög förändringstakt, och flera andra forskningsprojekt på mobilitetsområdet pågår och kommer att fortsätta efter det att forskningsprojektet Arbpark har avslutats.



NULÄGET OCH UTMANINGARNA

För att förstå rapporten och möjligheterna att generalisera resultaten till andra områden följer en kort beskrivning av de två fallstudieområden som ingått i studien.

Två fallstudieområden i Göteborg

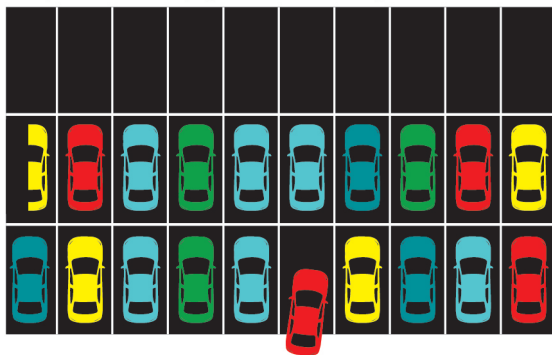
Campus Johanneberg

Resandet till och från Johanneberg domineras av studerande och anställda på Chalmers tekniska högskola. Totalt arbetar cirka 4 000 personer på området. De flesta är anställda på Chalmers tekniska högskola, men även Göteborgs universitet och flera företag finns på campus. De flesta Chalmersanställda (40 procent) åker kollektivt, och runt 14 procent åker bil enligt den senaste resvaneundersökningen från 2018. Jämfört med en genomsnittlig arbetsplats är det många som går och cyklar till Johanneberg, 18 procent vardera. Anställda på företag i området åker bil i något större utsträckning än Chalmersanställda, men även bland företagsanställda är det vanligaste färdmedlet kollektivtrafik. I stället är det något färre som promenerar till arbetet.

Johanneberg: Bilparkering per 100 anställda

Uppmätt beläggning:

65 procent (30 p-platser med 19,5 bilar)



Figuren visar hur många parkeringsplatser som finns per anställd i dag, och hur många av dessa som är upptagna av parkerade bilar.

Det finns gott om bussar och spårvagnslinjer som trafikerar Johanneberg. Området har flera hållplatser, men den är bara elbussen linje 55 som trafikerar den södra delen i dag. Att det finns cirka 10 000 studenter på området bidrar till ett högt tryck på kollektivtrafiken i rusningstid.

Det finns drygt 1 200 parkeringsplatser för bil på området och vid beläggningsmätningarna var mellan 60 och 65 procent av platserna upptagna. Det finns runt 2 500 cykelparkeringsplatser för studenter och anställda, och i ett par byggnader är det möjligt att parkera cykeln inomhus.

När Chalmers vill bygga nytt på området kommer flera av markparkeringsplatserna att försvinna. En utmaning är att få ekonomin att gå ihop om dessa platser måste ersättas av parkeringshus eller garage. I dag kostar ett parkeringstillstånd 570 kr/mån och gäller på markparkering i hela området. Kostnaden för att erbjuda parkeringsplatser behöver sannolikt höjas påtagligt om ny parkering grävs ner under mark.

Lindholmen

Lindholmen är ett teknikutvecklingscentrum som växer snabbt. 2018 arbetade runt 15 000 personer på Lindholmen och ökningstakten är mellan 500 och 1 000 personer årligen. Det finns både stora företag som Ericsson och CEVT med närmare 2 000 anställda, och småföretag som sysselsätter en handfull personer. Det finns också runt 9 000 gymnasieelever och vuxenstuderande på området.

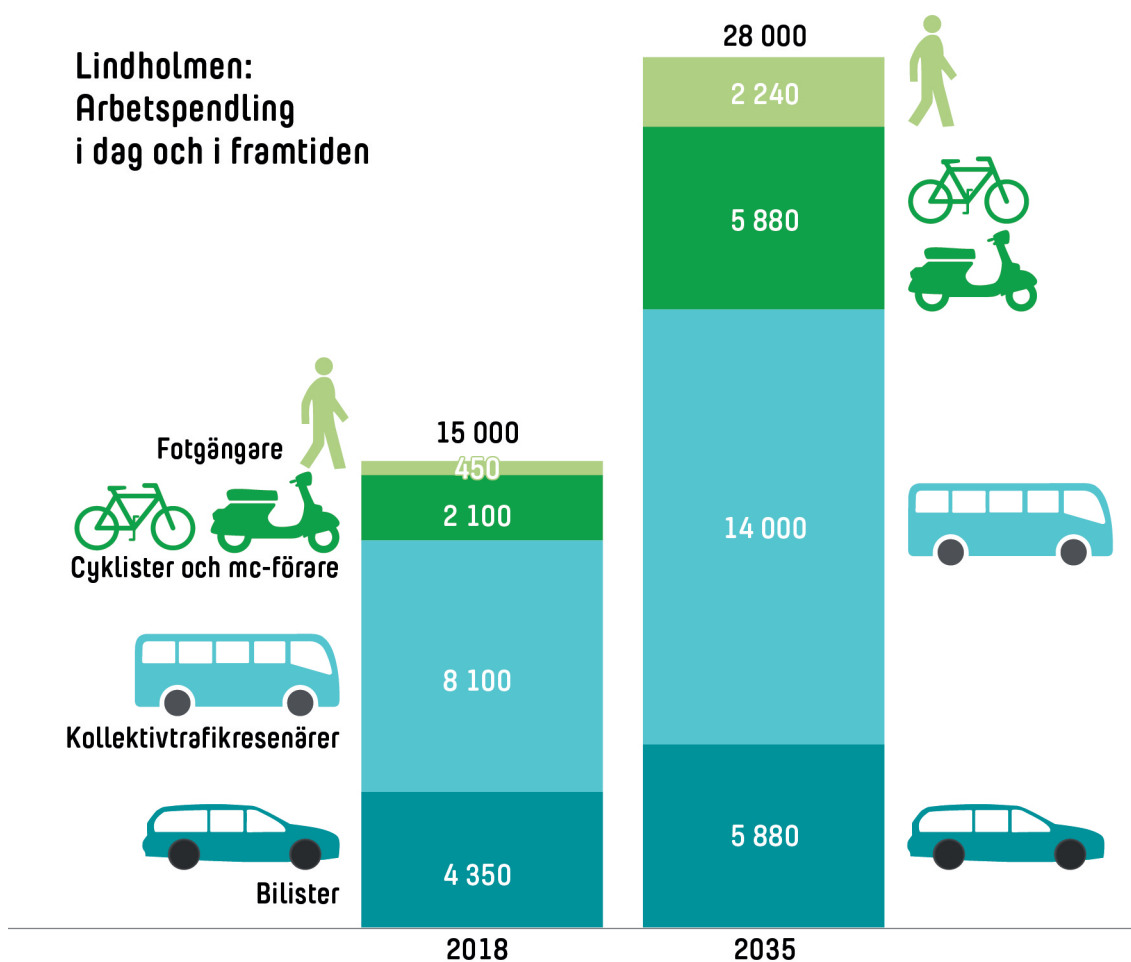
Över hälften av de anställda reser kollektivt till Lindholm enligt en resvaneundersökning som Älvstranden Utvecklings genomförde 2018. Knappt en tredjedel reser med bil och 14 procent cyklar. Antalet parkeringsplatser har varierat mellan uppskattningsvis 4 800 och 5 500 under projekt-tiden i samband med att ytor har bebyggts och nya platser har anlagts. Totalt sett räcker antalet

parkeringsplatser till i dag, men det är ofta fullt på de parkeringsplatser som ligger närmast kontorshusen. Kostnaden för ett månadstillstånd har ökat från 550 till 800 kr/månad under projektiden. Ett pågående arbete finns för att effektivisera utnyttjandet av parkeringsytor, med en övergång från reserverade ytor till gemensamma tillståndsytor.

På kort sikt är den stora utmaningen att få utbyggnaden av skolor och kontor att matcha utbyggnaden av kollektivtrafiken. Enligt planerna ska Lindholmen byggas ut med 9 000 nya arbetsplatser de närmaste tio åren. Samtidigt är det svårt att sätta in tätare busstrafik i rusningstid, eftersom kapacitetstaket har nåtts i det befintliga kollektivtrafikstråket. Planer finns att bygga ut spårvägsnätet, men en sådan utbyggnad tar tid. En linbana har också diskuterats, men det är fortfarande osäkert om linbanan blir av.

På längre sikt kommer även efterfrågan på parkeringsplatser öka om antalet anställda blir fler än i dag. 2035 tros 28 000 personer arbeta på Lindholmen.⁶ Hur mycket parkeringsefterfrågan ökar beror på hur många som reser med bil, men även om endast 20 procent av framtidens 28 000 arbetande reser med bil blir efterfrågan runt 6 600 parkeringsplatser vid en belägningsgrad på 85 procent.

Med en ambition om ökat cyklande kommer efterfrågan på cykelparkering också bli betydligt högre än i dag. När antalet cyklistar närmar sig 6 000 per dag (ej medräknat cyklande studenter) ställer det också krav på den omliggande cykelinfrastrukturen. I dag reser många cyklistar med kollektivtrafikfärja till området. Nya broförbindelser som förenklar cyklandet utreds. Slutligen sätter studenter och boende som cyklar och åker kollektivt ytterligare press på systemet.



Den första stapeln visar hur många anställda som finns på Lindholmen i dag och hur de reser. Den andra visar ett möjligt resande för anställda på Lindholmen 2035, i linje med utbyggnadsplaner och trafikmål för resandet. Även med en lägre andel bilister i framtiden blir det fler bilar än i dag. Det krävs framförallt ökad kapacitet för cyklistar och kollektivtrafikresenärer. Besökande, boende och studerandes resor tillkommer.

6. Älvstaden, 2019



Parkering i närheten av Campus Johanneberg.

Arbetsplatsparkering, resande, bilnehav och mobilitetstjänster

Med parkerings- och mobilitetsåtgärder kan kommuner, arbetsgivare och fastighetsägare påverka hur anställda och hyresgäster reser till och från arbetet. Ett vanligt motiv är att minska bilanvändningen till förmån för ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik av miljöskäl. Möjligheten att minska utrymmet som stora parkeringsytor tar upp i staden är också ett vanligt skäl. Med minskad efterfrågan på parkering, exempelvis genom höjda parkeringsavgifter, kan staden bygga nytt på före detta markparkering. Även bilnehav kan påverkas av hur arbetsplatsparkering hantaras, men i mindre utsträckning. Exempelvis kan behovet av en andrabil i hushållet minska om bilen inte behövs för arbetsresor.

Priset på parkering spelar stor roll för vilket färdmedel som används till och från arbetet. Enligt norska studier så kan andelen som reser med bil till arbetet variera från färre än 20 procent då det är svårt och dyrt att parkera jämfört med över 60 procents bilandel när parkering är billig och tillgänglig.⁷

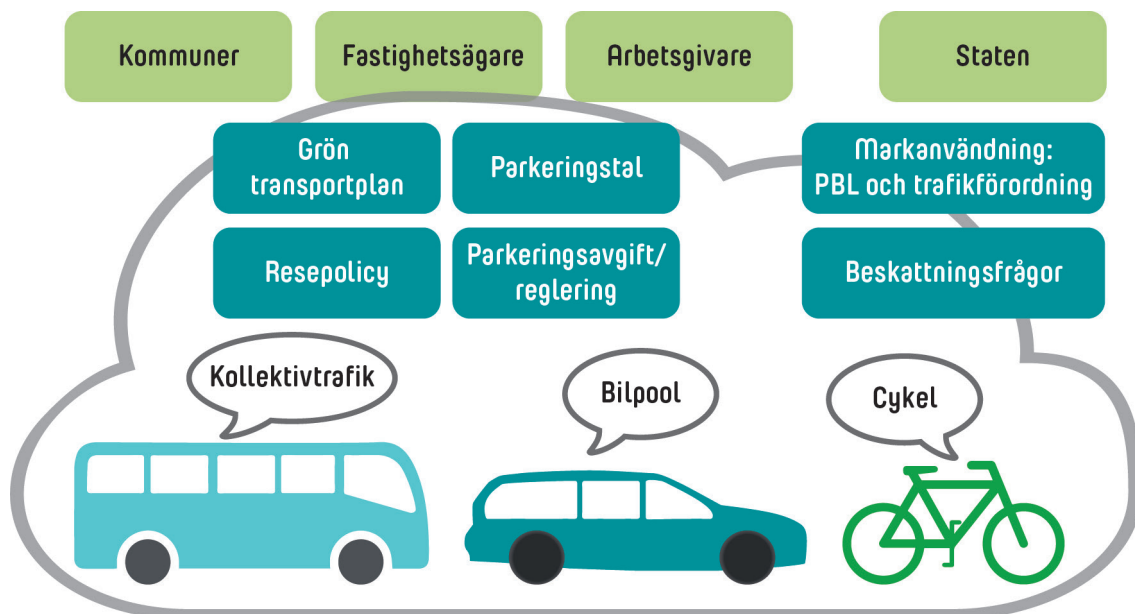
Samtidigt är det viktigt att inte försämra tillgängligheten till ett område eller arbetsplats när parkeringen blir dyrare eller minskar. Det betyder att minskad tillgänglighet med bil behöver vägas

upp med exempelvis ökade möjligheter att gå, cykla, åka kollektivt eller distansarbeta.

Efterfrågan på arbetsplatsparkering är generellt lättare att påverka och styra jämfört med efterfrågan på parkering vid bostaden som är tydligare knutet till bilnehav. Det betyder att förändringar av pris och utbud på parkering på en arbetsplats kan ge relativt snabba effekter på resandet och därmed efterfrågan på parkering, medan förändring i bilnehav går långsammare och därmed också förändring av befintlig boendeparkerings-efterfrågan.

Det finns mycket som talar för att hur parkering hanteras även påverkar vilka möjligheter det finns för etablering av olika mobilitetstjänster som exempelvis bilpool. Kunskapsläget är fortfarande dåligt kring vad som skapar en efterfrågan på mobilitetstjänster kopplade till arbetsplatser. Generellt gäller dock att efterfrågan på mobilitetstjänster vid arbetsplatsen beror på kostnad och tillgänglighet för bilanvändning och parkering. Vid arbetsplatser med billig och lättillgänglig parkering, särskilt i kombination med en hög andel förmånsbilar, är det svårt att skapa efterfrågan på mobilitetstjänster. Den enskilt viktigaste faktorn för att stödja hållbara affärsmodeller för mobilitetstjänster är därför att inte subventionera bilanvändning och bilparkering.

7. Christiansen, Engebretsen, & Usterud Hanssen, 2015



Schematisk översikt över aktörer och vilka åtgärder och verktyg som påverkar färdväg, reskedjor, ytanvändning och kostnader.

Aktörers möjlighet att påverka parkering

Kommunen bestämmer via sitt planmonopol hur många parkeringar som finns och var de ska finnas. Kommunen styr också över gatumarksparkering och parkering på tomtmark genom att sätta avgifter och tidsrestriktioner med politiska beslut. Kommunala avgifter för parkering får dock inte sättas fritt. Enligt den kommunala avgiftslagen (1957:259) ska avgifter tas ut för "trafikens ordnande". Det är i dag inte möjligt att ta ut kommunala parkeringsavgifter av miljöskäl, eller ha lägre avgifter för exempelvis elbilar. Förutom kommunalt styrda parkeringsplatser finns också privat förvaltade parkeringsplatser på tomtmark. Kommunens prissättning påverkar indirekt privata parkeringsaktörer genom att vara marknadsnormerande.

Kommunen styr också hur många parkeringsplatser som ska byggas i anslutning till nya arbetsplatser, kontor och verksamheter. Detta görs genom att parkeringstal fastställs i detaljplanen. Enligt plan- och bygglagen (2016:537) ska parkering anordnas i "skälig omfattning". Vad skälig omfattning innebär är upp till varje kommun att avgöra. Mer än var tionde kommun arbetar numera med flexibla parkeringstal, vilket innebär att fastighetsägare och exploatörer behöver bygga färre parkeringsplatser i utbyte mot tillgänglighetsskapande åtgärder.⁸ För exploatören är flexibla parkeringstal ofta välkommet eftersom det är dyrt att bygga parkering.

Regeringen har ansvar för lagar och regelverk som styr parkeringsområdet. Förutom plan- och bygglagen samt kommunala avgiftslagen är också beskattning av parkering och förmånsbilar en fråga som berör parkering vid arbetsplatser. Det beror på att gratis eller subventionerad parkering vid arbetsplatsen är en beskattningsbar förmån i de fall andra parkörer betalar mer för att parkera. En anställd med privat bil och gratis eller billigare parkering via arbetsgivaren ska alltså betala skatt på mellanskillnaden mellan vad arbetstagen betalar, och vad parkeringsplatsen kostar en utomstående. Om den anställda har en förmånsbil är gratis parkering däremot inte en beskattningsbar förmån. Det beror på att fri parkering anses vara del av bilförmånen.

Både offentliga och privata arbetsgivare har stora möjligheter att påverka de anställdas resvanor till och från arbetet. De kan exempelvis välja en kollektivtrafknära lokalisering som underlättar minskat bilberonde. Hur arbetsgivaren hanterar erbjudande och pris på parkering spelar också roll för den anställdes val av färdmedel.

IBland ställs frågan om det är arbetsgivarens sak att aktivt försöka påverka resande till och från arbetet. Ett svar kan fås genom att titta på miljöredovisningssystem där anställdas resande tas upp. För företag som redovisar sina utsläpp enligt GHG-protokollet ingår anställdas pendlingsresor i utsläpp som ska redovisas enligt scope 3.⁹ Omvänt kan man resonera att avgiftsfri eller subventionerad

8. Hult, 2017. Bisander, 2017.

9. World Resources Institute; World Business Council for Sustainable Development, 2013.

parkering historisk har varit ett vanligt sätt för arbetsgivarna att påverka resandet till arbetsplatsen, men då i stimulerande riktning med avseende på bilresandet.

Fastighetsägare och exploatörer har också en viktig roll i detta sammanhang. De äger möjligheten att skapa en mer fungerande parkeringsmarknad genom att synliggöra kostnaderna för parkering gentemot bilisterna. I dag är det fortfarande vanligt att kostnaden för parkering bakas in som en del av hyran. Ett dilemma för fastighetsägare och exploatörer som vill synliggöra parkeringskostnaderna är att omgivande parkering ofta är subventionerad, speciellt med avseende på nybyggda parkeringsplatser. En nybyggd plats i parkeringshus kräver ofta en taxa mellan 1 000 och 1 400 kronor per månad i Göteborg.¹⁰ Här ligger ett ansvar på kommuner att anpassa parkeringsavgifterna på kommunalt förvaltade ytor, särskilt i tätta kontorsområden, så att avgifterna ligger i nivå med kostnaden för att anlägga nya parkeringar. Detta är viktigt, inte bara för att kunna ta ut verklig kostnad vilket påverkar resvanor, utan också för att värdesätta marken på ett effektivt sätt och kunna möjliggöra investeringar i mer platseffektiva parkeringsanläggningar jämfört med markparkering.

Ofta uppfattas ett förändrat utbud och pris på parkering som en försämring för anställda som reser med bil. För att skapa acceptans för sådana ändringar och för att säkerställa en god tillgänglighet är det klokt att kombinera förändringarna med ökade möjligheter att använda cykel, kollektivtrafik och bilpool.

Staden växer – snabbt och föränderligt

Flera svenska städer vill utvecklas genom att förtäta och tillföra fler arbetsplatser. Projektets två fallstudieområdena planeras också växa genom förtätning av befintliga områden. Markparkering är den yta som är tillgänglig att bebygga. Främst är det nya arbetsplatser som kommer att tillkomma (4 000 på Johanneberg och närmare 12 000 på Lindholmen), men i planerna finns också bostäder, handel och service.

Parkeringsstalet på områdena har varit ett hinder för exploatering, eftersom krav på många nya parkeringsplatser har gjort det svårt att få fram tillräcklig yta till parkering eller har drivit byggkostnader. En fråga har varit i vilken utsträckning befintlig markparkering måste ersättas, samtidigt som nya parkeringsplatser för tillkommande kontor byggs. Detta ska särskilt ses i ljuset av att dagens beläggning på parkeringarna i fallstudieområdena har legat mellan 60 och 65 procent.

En annan utmaning är kontinuerligt förändrade tidsramar för byggprojekt på områdena. På Johanneberg har exploateringen av Gibraltarvallen tagit längre tid än förväntat, och en ny detaljplan tros antas under 2020 när ursprungliga planen var att projektet skulle byggstartats under projekttiden. På Lindholmen är situationen

delvis omvänd, där nya projekt tog markparkering i anspråk med en kort tid från beslut till genomförande. Andra projekt på Lindholmen har liksom på Johanneberg skjutits upp i tiden. I vilken takt utbyggnaden av kollektivtrafiken sker påverkar också i vilken utsträckning det är möjligt för nya anställda att resa kollektivt. En snabb utbyggnad av arbetsplatser innan kollektivtrafiken har fått ökad kapacitet kan skapa trängsel.

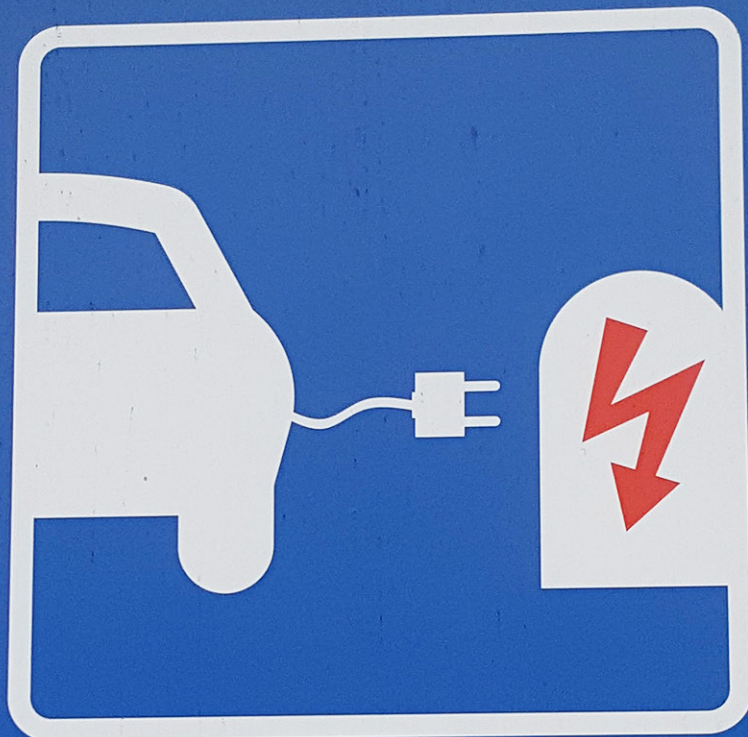
En viktig fråga är också hur parkering hanteras under omvandlingstiden. När parkeringsytor flyttas och anläggs för tillfällig parkering är det svårt att kombinera med utbyggd digital parkeringsövervakning, vilket är ett verktyg för att effektivisera parkeringsutnyttjandet.

Slutligen uppstår frågan om investeringar i parkeringshus. Parkeringshus eller parkeringsgarage är mer yteffektiva än markparkering, men betydligt dyrare att anlägga. För att affären ska gå ihop behöver det vara möjligt att ta ut avgifter för parkering som kanske är högre än vad de är i dag, och att parkeringshuset inte behöver rivas för att ge plats för ytterligare exploatering i en alltför nära framtid. På längre sikt kan det finnas osäkerheter när det gäller efterfrågan på arbetsplatsparkering, om resvanorna förändras och efterfrågan från arbetande går ner. Då är en möjlighet är att utforma parkeringsytorna så att de även kan nyttjas av boende, besökare eller externa användare för att få en framtida större kundkrets.

Tillfälliga parkeringar är svåra att kombinera med utbyggd digital parkeringsövervakning, som är ett verktyg för att effektivisera parkeringsutnyttjandet.

10. Trafikkontoret Göteborgs Stad; Göteborgs Stads Parkering, 2015.

CHALMERS LADDAR FÖR FRAMTIDEN



Här gäller

GRÖNT P-TILLSTÅND

Läs mer- och ansök om på
www.chalmersfastigheter.se

LÖSNINGARNA: VERKTYG OCH ÅTGÄRDER

Projektet har studerat ett antal olika lösningar för framtidens arbetsplatsparkering och presenterar här en översikt av möjliga åtgärder.

Sammanställningen nedan visar både åtgärder som kan tillämpas redan i dag och åtgärder som kräver någon form av regeländring för att vara möjliga. Arbetsgivare kan bestämma sig för att sluta subventionera parkering redan i dag om de skulle vilja, medan en skatt på parkering kräver en lagändring.

Tabellen visar att alla aktörer behöver samverka för att genomföra en sammanhållen strategi för alternativ och lösningar, även om arbetsgivaren och fastighetsägaren är de som har flest redskap till förfogande. Varje verktyg eller åtgärd beskrivs i mer detalj i följande kapitel.

Lösningar	Kommun	Kollektivtrafik- och mobilitets-aktörer	Arbetsgivare	Fastighetsägare	Annan, till exempel regering/riksdag
Flexibla parkeringstal	X	X		X	
Gröna transportplaner	X		X	X	X
Parkeringsavgift	X			X	
Parkering via arbetsgivaren (med eller utan förmån)			X		
Mobilitetstjänster och bilpool	X	X	X	X	X
Kontantlösen			X		
Skatt på parkering vid arbetsplatser	X			X	X

En översikt över olika lösningar för en effektiv hantering av arbetsplatsparkering. Tabellen visar ett antal olika verktyg och åtgärder samt vilka aktörer som är berörda av åtgärden. Tabellen är en sammanfattande bedömning och indelning av rapportförfattarna.



Med parkeringstal ställer kommunen krav på hur många nya parkeringsplatser som byggs.

Flexibla parkeringstal kan öka utbudet av mobilitetsåtgärder

Flexibla parkeringstal kan användas för att stimulera mobilitetstjänster vid arbetsplatser. I utbyte mot mobilitetsåtgärder sänker kommunen sina krav på hur många parkeringsplatser som måste byggas vid nya verksamhetslokaler.

Exempel på mobilitetsåtgärder som kan bidra till sänkt parkeringstal vid arbetsplatser är följande:

- En grön resplan eller transportplan
- Goda cykelfaciliteter som omklädningsrum på arbetsplatsen, plats för cykelservice och cykelpump
- Avgiftsbelagd personalparkering
- Bilpool för tjänsteresor
- Gröna parkeringsköp (fastighetsägaren betalar för mobilitetsåtgärder i utbyte mot krav på färre parkeringsplatser)

Det är kommunen som bestämmer hur flexibla parkeringstal tillämpas. När nya verksamhetslokaler byggs varierar beställaren mer än vid bostadsbyggande; i vissa fall byggs kontor för en dedikerad hyresgäst (exempelvis Chalmers eller Geely på våra fallstudieområden) och i andra fall byggs verksamhetslokaler för ännu okända hyresgäster. I det senare fallet finns vanligen inga hyresavtal mellan fastighetsägare och hyresgäst (arbetsgivare) förrän nära inpå färdigställandet. Det påverkar hur avtal om mobilitetslösningar kan formuleras och mellan vilka parter dessa skulle kunna tecknas. I det första fallet kan framtida arbetsgivare ingå mobilitetsavtal eller vara en part i en grön

transportplan tidigt i byggprocessen, till skillnad från det senare fallet när arbetsgivaren kommer in i ett senare skede.

Anställda reser inte heller likadant överallt. Ett vanligt svar i resvaneundersökningar har varit att livspusslet gjort att andra färdmedel än bil inte varit aktuella. Kontorsverksamhet som i tekniktunga områden som domineras av anställda med flexibla arbetstider och låg genomsnittsålder kan skapa olika behov av parkering och mobilitet jämfört med tillverkningsverksamhet med anställda av blandade åldrar och med fasta arbetstider. Det talar ytterligare för vikten av situationsanpassade parkeringstal för verksamheter, där hänsyn tas till arbetsplatsens typ och eventuell framtida förändring.

I fallstudieområdena har vi studerat parkeringstalet för kontor och i ett urval av andra kommuner har vi inventerat flexibla parkeringstal för centralt belägna kontor. På Lindholmen har parkeringstalet sjunkit över tid från 0,78 platser/anställd i mitten av 90-talet till dagens 0-0,17 platser/anställd. På Johanneberg används en särskild tillämpning av parkeringstal med hänsyn till universitetsverksamhet och den befintliga gröna transportplanen. I andra kommuner varierar parkeringstalet för centrala kontor mellan 0,03-0,87 platser per anställd, men ligger ofta runt 0,2-0,4 platser per anställd.

På Campus Johanneberg finns en grön transportplan som Chalmers, fastighetsägarna och staden har enats om.



Gröna transportplaner knyter ihop befintliga och nya arbetsplatser

Begreppet *grön transportplan* beskriver en samverkan där en kommun samlar fastighetsägare, större arbetsgivare och andra verksamma i ett visst område. Den gröna transportplanen syftar till att få fram gemensamma åtaganden för att främja hållbart resande och effektiv godshantering i området.

Metoden har använts som ett sätt att skapa lösningar som är svåra att nå inom ordinarie planprocess och trafikplanering. Kommuner har i dag ingen laglig möjlighet att tvinga utomstående parter att delta. Arbetssättet bygger på frivillighet. En offentlig utredning från 2019 har föreslagit att det bör utredas om kommuner ska ges möjlighet att initiera sådan samverkan, och att det då ska vara obligatorisk för vissa organisationer att medverka under vissa villkor.

En grön transportplan kan vara ett bra sätt att arbeta med mobilitet när kommersiella aktörer planerar en större nybyggnad eller ombyggnad i ett område där vägnätet eller parkeringar är hårt belastade. Det kan också vara aktuellt om miljö-kvalitetsnormer för utomhusluft riskerar att överskridas, eller om det behövs för att nå kommunens övergripande trafik- eller miljömål.

Kommunen kan initiera samverkan och deltagande parter kan göra åtaganden. Genom att en-

gagera arbetsgivare och fastighetsägare i områdets resor, godsleveranser och tillgänglighet blir det enklare att nå gemensamma miljömål.

Göteborgs Stad har drivit en grön transportplan för Campus Johanneberg sedan 2012. Processen har studerats i projektet. Kommunen initierade en grön transportplan när det blev känt att fastighetsutvecklare skulle förtäta området med flera tusen nya arbetsplatser. I dag är parterna överens om ett antal åtgärder för att bibehålla en god tillgänglighet och motverka trängsel och miljöstörningar. Som ett styrande verktyget kom man överens om antalet parkeringsplatser inte ska utökas trots utbyggnaderna. Parterna har tecknat en gemensam avsiktsförklaring som följs upp och revideras.

Nedan är exempel på åtgärder.

- Utveckla möjligheten att resa kollektivt
- Marknadsanpassade parkeringsavgifter
- Miljöstyrande resepolicy
- Fler elbilar och poolbilar
- Bättre gångstråk, cykelbanor och cykelfaciliteter
- Uppmuntransåtgärder, kampanjer, trafikdagar, med mera
- Reglera bilresandet genom att inte tillföra nya parkeringsplatser

I en underlagsrapport beskrivs processen och aktörer närmare.¹¹

11. Larsson, 2019.

Parkeringsavgifter ger aktörer grundläggande styrförmåga

Priset för att parkera spelar en central roll, men avspeglar sig inte alltid i aktörernas inställning till parkering och förståelse för sina egna möjligheter. En arbetsgivare som erbjuder sina anställda att parkera till ett lägre pris än omgivande parkering kommer att stimulera bilresande. Om arbetsgivaren samtidigt upplever en brist på parkering, eller att parkeringsplatserna används till fel ändamål, använder de inte de styrmedel som finns till förfogande. Arbetsgivaren kan helt själva välja i vilken utsträckning de erbjuder subventionerad parkering till sina anställda.

Fastighetsägarna kan påverka hur mycket de tar betalt för sina parkeringar. De kan avtala med sina hyresgäster om parkering ska ingå i kontorshyran och därmed låta arbetsgivaren bestämma hur mycket anställda betalar, eller själva bestämma vad parkering ska kosta genom att hyra ut parkeringarna i egen regi. Den praktiska parkeringsförvaltningen sker vanligen genom en extern aktör som i sin tur säljer parkering till de anställda, men fastighetsägaren har inflytande över prisnivån.

Det är inte bara det totala priset som spelar roll för resandet, utan även hur kostnaden tas ut. Ett exempel från projektet är att det är billigare att köpa månadskort jämfört med dagstaxa (Johanneberg) eller timtaxa (Lindholmen). Dessutom kan anställda på Johanneberg köpa årskort och halvårskort som ger en ännu lägre månadskostnad.

Ett system med konkurrenskraftig dagstaxa

Avgifter påverkar valet av färdmedel

En norsk studie visade starka samband mellan andel bilister och pris och tillgänglighet på parkering.

Med låg taxa och gott om parkering nära arbetsplatsen var andelen bilister 60 procent.

Med hög taxa och ont om parkering nära arbetsplatsen var andelen bilister 20 procent.

En sammanfattning av 16 publicerade studier visade att 10 procent ökad parkeringsavgift i genomsnitt gav 4 procent färre bilpendlare.

Källor: Christiansen, Engebretsen, & Usterud Hanssen, 2015, samt Usterud Hanssen & Fearnley, 2012.



En konkurrenskraftig dagstaxa underlättar för anställda att växla mellan bil och andra färdmedel.

möjliggör ett mer flexibelt resande där anställda omväxlande kan resa med bil och andra färdmedel. Inom projektet togs ett förslag till ny prissättning på Johanneberg fram. Där premieras flexresenärer och man undviker att låsa in ett bilbeteende genom inte erbjuda års- eller månadsarkering som det billigaste alternativet. Att gå från månadsavgift till dagsavgift skulle enligt norska beräkningar kunna halvera bilandelen.¹²

På fallstudieområdena är dock bilandelen lägre än i de norska studierna varför potentialen sannolikt är mindre. Chalmers och Chalmersfastigheter har varit intresserade av att göra en förändring i denna riktning, men inga beslut har fattats. Även på Lindholmen finns funderingar på hur det skulle vara möjligt att införa mer flexibla betalmodeller med dagstaxa för bilpendlare.¹³

På Lindholmen har avgiften för det vanligaste månadstillståndet successivt höjts från 550 kronor 2017, till 700 kronor 2018 och till 800 kronor 2019. Det har inte varit möjligt att beräkna hur stor effekt endast prishöjningen på månadstillstånd har haft på val av färdmedel. I teorin skulle höjning bidra till en sänkt bilresande med runt 18 procent, givet en priselasticitet på 0,4¹⁴ och en total prishöjning på 45 procent. Men undersökningar visar att det finns grupper av anställda på Lindholmen som betalar mindre för sin parkering än kostnaden för ett månadstillstånd. Alla bilister påverkas alltså inte av ändring en. Dessutom har områdets tillgänglighet med bil påverkats av byggnationer och trafikomläggningar. Beläggningen på Lindholmens parkeringsplatser har dock mätts under projektet och både 2017 och 2018 låg den runt 60 procent samtidigt som ungefär 500–1 000 nya arbetsplatser tillkommit. Sammantaget tyder det på att färre reser med bil samtidigt som taxan har höjts.

12. Christiansen, Engebretsen, & Usterud Hanssen, 2015.

13. Göteborgs Stads Parkering, 2019.

14. Usterud Hanssen & Fearnley, 2012.

Mobilitetstjänster för arbetande: vilka, när och hur

Begreppet mobilitetstjänster brukar användas om tjänster som kompletterar resor med eget fordon och kollektivtrafik. Det handlar exempelvis om bilpool, hyrbil, taxi, låncyklar, cykelpooler och elsparkcyklar. På Lindholmen testas även en autonom parkeringsskyttel. Det växer också fram en marknad med mobilitetstjänstaktörer som erbjuder kombinerad bokning och betalning av kollektivresor och mobilitetstjänster. Vissa mobilitetstjänstförmidlare erbjuder även mer specialanpassade tjänster i form av demonstrationer, individuellt kundstöd och beteendepåverkan.

Mobilitetstjänster ger anställda tillgång till delade transportlösningar vid arbetsplatsen som ett alternativ till privata bilar eller företagsbilar. Delade bilar och cyklar minskar efterfrågan på parkering jämfört med om varje resenär använder sitt eget fordon. Bilpooler ger också anställda möjlighet att ta sig till arbetet utan egen bil.

Bilpool passar för medellånga tjänsteresor som är planerade i förväg. Cykelpooler eller låncyklar kan användas till kortare ärenden och till lunchbesök eller paketinlämning. Parkeringsskyttlar eller elsparkcyklar skulle kunna det möjligt att parkera längre från arbetsplatsen, vilket kan frigöra parkeringsytor nära fastigheten till andra ändamål.

På många arbetsplatser är det sannolikt en majoritet av de anställda som endast använder bilpoolen då och då, och det kanske kan gå en längre tid mellan användningstillfällena. Bokning, avhämtning, prisjämförelser och handhavande behöver därför vara enkla att komma ihåg och tjänsterna ska

finnas nära användaren. Krångliga eller oattraktiva system gör att färre använder tjänsten.

Bilpooler från Sunfleet och Move About har funnits på båda studieområdena under projekt tiden. På Lindholmen har dessutom Bilpoolen.nu en bil. Poolbilarna är både öppna för företag och privatpersoner och bokas av båda kategorierna i dag. Göteborgs låncyklar Styr & Ställ har funnits på Johanneberg under hela projektiden och på Lindholmen tillkom två stationer för låncyklar 2018. Det senaste tillskottet är elsparkcyklar som finns på båda områdena sedan 2019. Elsparkcyklarna är helt kommersiella och kan användas i hela centrala staden.

Affärsmodeller för mobilitetstjänster varierar och utvecklas fortfarande. En kombination av fasta månadsavgifter och användningsavgifter är vanligt hos bilpoolerna. Hyrcykelsystemen har flera varianter, både med fast och rörlig kostnad eller endast en fast årsavgift. Parkeringsbolagen har vanligen antingen fasta kostnader (månadsavgift) eller helt rörlig avgift (timtaxa på besöksparkering). Det senaste tillskottet i mobilitetsfloran, elsparkcyklar, har ofta en helt rörlig kostnad. Vad den totala kostnaden för arbetsgivaren blir när mobilitetstjänster används för tjänsteresor jämfört med privat bil spelar roll för hur attraktivt det är för arbetsgivaren att erbjuda alternativ.

Flera aktörer förbereder upplägg med mobilitetstjänstförmidlare som ska erbjuda kombinerade mobilitetslösningar till arbetsgivare. Dessa tjänster kom dock inte igång under projektiden.



Bilpool på Lindholmen i Göteborg.

Arbetsgivarens verktygslåda för att påverka anställdas resor

Det finns ett stort antal möjligheter för arbetsgivare att påverka anställdas resande. Ibland kan det finnas en rädsla för att om det blir dyrare eller svårare att köra bil så kan det vara svårare att attrahera attraktiv arbetskraft. På samma sätt riskerar arbetsgivare som inte möjliggör pendlings- och tjänsteresande utan bil att förlora anställda som föredrar att cykla till arbetet eller som kanske inte äger en egen bil att använda för tjänsteresor. För den arbetsgivare som ändå vill ligga i framkant när det kommer till hållbart resande har flera verktyg till sitt förfogande.

Arbetsgivare kan införa miljöstyrande riktlinjer för tjänsteresandet. Dessa kan styra mot resfria möten när det är ändamålsenligt, kollektivresa och cykel vid korta tjänsteresor, bilpool i stället för privat bil vid bilresa, och tåg i stället för flyg vid längre resa.

Arbetsgivare som erbjuder parkering för anställda kan välja att ta marknadsmässigt betalt. Då blir den anställde mer benägen att överväga olika resealternativ jämfört med om parkeringen är subventionerad eller avgiftsfri.

I Västsverige finns en möjlighet att erbjuda anställda kollektivtrafikkort mot löneavdrag. Den anställde får tillgång till ett årskort som kan uppmuntra till att resa kollektivt till arbetet. Det blir också lättare att resa kollektivt i tjänsten. Arbetsgivaren kan välja mellan ett kostnadsneutralt löneavdrag, subventionerat kort eller att erbjuda tjänsten gratis mot förmånsbeskattning. Subventioner ökar attraktiviteten ytterligare, men skapar en merkostnad för arbetsgivaren.

Arbetsgivare kan erbjuda anställda personalcykel eller leasingcykel för att cykla till arbetet. Cykelupplägg kan erbjudas mot fullt löneavdrag, subventionerat eller gratis mot förmånsbeskattning. Bra och moderna cyklar som servas kan få nya grupper att börja cykla till arbetet. Särskilt elcyklar kan locka grupper som inte har cyklat tidigare. Cykeldagar, cykelservice, kampanjer och prova på-tillfällen för bilpooler är andra exempel på uppmuntransåtgärder. Arbetsgivaren kan också verka för att det finns omklädningsrum och duschmöjlighet på arbetsplatsen för att underlätta cykelpendling.

På fallstudieområdena finns flera arbetsgivare med miljöstyrande inslag i sina riktlinjer och miljöpolicyer. De följer upp resandet och arbetar med information och uppmuntran. Ett exempel är arbetsgivare som framhåller att deras ersättningsnivå för privat bil i tjänsten inte går högre än den skattefria nivån. Då antas anställda vara något mer motiverade att använda bilpool, jämfört med om de fick ytterligare ersättning.

Vissa arbetsgivare subventionerar parkering, medan andra låter anställda betala marknadsmässigt. Flera arbetsgivare är också anslutna till bilpooler. Ett par arbetsgivare erbjuder Västtrafiks årskort till personalen och någon subventionerar korten.

Det är dock inte alla arbetsplatser som arbetar systematiskt med hållbart resande, och bilpoolsbilar utgör en mycket liten andel av alla bilar. Ökad miljöstyrning och mobilitetstjänster har potential att få ett större genomslag.

Års- eller månadskort i kollektivtrafiken mot löneavdrag kan vara ett sätt för arbetsgivaren att uppmuntra kollektivt resande.



Ersättning
för att avstå
från parkerings-
plats

Kontantlösen – ett sätt att premiera anställda att byta färd sätt

Cash out är ett koncept som med framgång tillämpats av arbetsgivare i USA och Storbritannien. På svenska kan cash out översättas med kontantlösen. Kontantlösen innebär att arbetsgivaren ger anställda valet att antingen parkera vid arbetsplatsen eller att få en kontant ersättning för att de avstår en parkeringsplats. När företag växer och anställer fler medarbetare ökar antalet resor till arbetsplatsen. Att utöka utbudet av parkering kan både vara besvärligt och mycket kostsamt för arbetsgivaren. Kanske finns inte utrymme för fler parkeringsplatser, eller så skulle nyanläggning av ett garage innebära att antalet parkeringsplatser reduceras kraftigt under byggtiden.

Kontantlösen kan användas av arbetsgivare vid större arbetsplatser, oftast i halvexterna områden där bilanvändningen är hög, parkering är billig för den anställde och där efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Verktöget utnyttjar den flexibilitet som finns inbyggd i människors resande i urbana områden. Kontantlösen är lämpligt på platser där många som kan cykla eller åka kollektivtrafik till jobbet väljer att använda bil för att det är bekvämare eller spar tid.

Ibland vill inte arbetsgivaren införa eller höja parkeringsavgifter av olika anledningar, även om det skulle bättre balansera utbud och efterfrågan. Det kan bero på att prisinstrumentet kan upplevas nått vägs ände i sin styrande effekt eller för att man av värderingsskäl vill erbjuda parkering till låg kostnad. Argument för det senare kan vara att företaget ligger på en plats som är enkel att nå med bil och där många anställda har organiserat sina vardagsliv med bil som färd sätt.

Inom projektet diskuterades kontantlösen i fokusgrupper med anställda i områdena och med företrädare för projektpartners. Kontantlösen var den lösning som deltagarna i fokusgrupperna



i både Lindholmen och Johanneberg helst ville genomföra. De främsta argumenten för kontantlösen från deltagarna var att det får en direkt och snabb påverkan på människors resebeteenden. I diskussionerna rådde det närmast konsensus om att kontantlösen ger flest fördelar bland de åtgärder som deltagarna fick ta ställning till. På Lindholmen var det främst, men inte endast, arbetspendlare som deltog. I Johanneberg var det främst, men inte endast, människor som arbetade med förvaltning av parkering och mobilitet.

Kontantlösen är framförallt ett verktyg för platser med stor andel bilpendling och kapacitetsproblem. Varken på Lindholmen eller Johanneberg är bilpendling det dominerande resesättet. Däremot kan kontantlösen lämpa sig väl för andra områden.

Det är ett verktyg där kostnaden läggs på arbetsgivaren och där anställda ser att de har något att vinna oavsett om de i utgångsläget pendlar med bil, kollektivtrafik eller cykel. Att arbetsgivare bär hela kostnaden för att lösa parkeringsproblem tilltalar naturligtvis fastighetsägare. I Sverige är dock kontantlösen en beskattningsbar inkomst, på samma sätt som lön. Det ökar företagets kostnader betydligt och försvårar för den arbetsgivare som vill använda verktyget som ersättning för att anlägga parkering. Däremot kan det fortfarande finnas fall när det ändå är mer lönsamt med kontantlösen än att betala för nya parkeringsplatser.



Järnvägsstationen i Nottingham har renoverats genom skatteinkomster från arbetsplatsparkering.

Skatt på parkering vid arbetsplatser kan öka transportsystemets kapacitet

Skatt på arbetsplatsparkering förekommer inte i Sverige, men finns bland annat i Storbritannien och Australien.¹⁵ Det är en skatt som tas ut på bilparkering vid arbetsplatser i en stad eller region. Skatten betalas av alla fastighetsägare som upplåter parkering till företags och organisationers anställda. Skatten tas bara ut om fastigheten har mer än ett visst antal parkeringsplatser för personal och betalas av den som äger ett kontorshus och liknande fastigheter. Skatten kan vara 3 000–4 000 kronor per plats och år.

Syftet med parkeringsskatt är att finansiera utbyggd kollektivtrafik och utökad transportkapacitet så att fler kan resa samtidigt till arbete när en stad växer. Åtgärderna underlättar att lämna bilen hemma.

Skatt på arbetsplatsparkering kräver en lagstiftning som ger kommuner eller regioner sådan beskattningsrätt. I Storbritannien finns denna lagstiftning i samma regelverk som reglerar kommuners rätt att ta ut trängselskatt på vägnätet. I Sverige finns i dag ingen lag som ger kommuner rätt att beskatta parkeringsplatser.

I staden Nottingham är intäkterna från skatten öronmärkta till förbättringar av kollektivtrafiken. Där används skatteintäkterna till följande åtgärder för att utöka transportkapaciteten för invånare som reser till och från arbetsplatsen:

- Utbyggnad av spårvägen.
- Ombyggnation och renovering av järnvägsstationen.
- Drift och utveckling av det lokala bussnätet.

Skatt på parkering kan även påverka var företag väljer att lokalisera sig och var nya kontor byggs. Lokaliseringar i bilberoende lägen blir relativt sett dyrare då där krävs många parkeringsplatser. Företag och organisationer som väljer att lokalisera sig vid stora kollektivtrafiknoder kan helt slippa skatten då de ofta inte alls tillhandahåller parkeringsplatser till anställda. Skatt på parkering bygger på så sätt mer konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Projektet har vid flera tillfällen tagit upp relevansen av en skatt på arbetsplatsparkering och skattens hypotetiska påverkan på de två fallstudieområdena. Eftersom det inte finns någon sådan möjlighet i dag har diskussionerna ganska snabbt flyttats från skatt på parkering till andra områden där projektets aktörer har mandat att påverka.

Diskussioner om skatt på parkering har då snarare skapat en bredare diskussion om skatter för olika färdslag. Frågor som exempelvis har diskuterats har varit förmånsbeskattningen av gratis eller billigare parkering. Anställda beskattas inte för fri parkering vid arbetet om det är gratis att parkera på likvärdiga platser i närheten, oavsett om arbetsgivaren har anlagt helt nya och mycket kostsamma parkeringsplatser eller inte. Det innebär att parkeringsförmåner kan ges till mycket stora obeskattade belopp. Det kan jämföras med att rabatter eller förmåner för kollektivtrafikkort som beskattas eftersom det är enkelt att veta storleken på den beskattningsbara förmånen.

15. Dale, Frost, Ison, & Budd, 2019.



SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Projektet Arbpark har studerat olika aktörers möjligheter att möta de utmaningar som uppstår när alltfler besökare och anställda vill resa till växande arbetsplatskluster i tätande stadsmiljöer. För att hantera denna typ av förändringar rationellt har det blivit tydligt under projektets gång att aktörerna behöver gå mot en mer marknadsmässig syn på efterfrågan och nyttjandet av parkering.

En enskild aktör har dock svårt att agera ensam. Det krävs att flera aktörer strävar i samma riktning, som exempelvis fastighetsägare, arbetsgivare och kommun. Om någon part sitter kvar i en traditionell syn där man ser parkering som en fri eller billig tillgång som enskilda aktörer inte kan eller bör påverka, då händer väldigt lite.

I de två studieområdena verkar många se parkeringen som ett problem. Många har uttryckt att det är brist på parkeringsplatser, eller att platserna är för dyra. Men projektet har visat att det snarare är en fråga om bristande styrning mellan olika intressen. Det finns platser att tillgå på båda områdena, men den som parkerar kan behöva gå en bit. Parkeringen kan upplevas dyrare än förr, men när områdena utvecklas mot en tätare stadsmiljö behöver prissättningen anpassas till nya förutsättningar. En mer dynamisk prissättning skulle sannolikt skapa en jämnare beläggning på områdena, och samtidigt stimulera fler att välja mer flexibelt mellan bil och andra färdmedel.

Under projektet blev det också tydligt att många av de aktörer som är verksamma i miljöer som förtätas kan behöva hjälp med att formulera sina frågor och tankar gällande parkering. Vilka effekter vill vi uppnå med prissättningen? Vilka möjligheter har vi att påverka pris och beläggning? Hur kan vi bidra till att fler reser till arbetet och i tjänsten utan egen bil? Finns det tillräckligt med cykelparkeringar i anslutning till arbetsplatsen?

En mer marknadsmässig syn på bilparkeringen som en resurs skulle troligen erbjuda åtminstone en del av lösningen för de berörda aktörerna.

Slutligen vill rapportförfattarna ge några rekommendationer till olika aktörer utifrån de viktigaste erfarenheterna som gjorts under Arbparkprojektet.

Arbetsgivare

- Utforma era riktlinjer för tjänsteresande i miljöstyrande riktning. Gör uppföljningar och formulera vem som har ansvar för att riktlinjerna efterlevs.
- Ge ekonomiska signaler till anställda som gör det lönsamt för dem att undvika bil när det är praktiskt och lämpligt. Undvik parkeringssubventioner och var restriktiv med ersättning för användning av privat bil i tjänsten i situationer när det fungerar med bil som arbetsgivaren tillhandahåller. Prova gärna innovativa system som exempelvis kontantlösen.
- Stöd resande med kollektivtrafik och cykel och samarbeta gärna med mobilitetstjänstaktörer.

Fastighetsägare

- Förvalta parkeringen så att ytorna används effektivt och ha en prissättning som styr mot ett flexibelt nyttjande.
- Stöd kommersiella hyresgäster genom att exempelvis informera dem om hur de kan utforma sina regler och system så att parkeringsytorna används effektivt.

Kommunal förvaltning

- Prissätt publik parkering på ett sätt som gör det möjligt för privata aktörer att prissätta sin parkering på tomtmark effektivt och miljöstyrande. Kommunens parkeringsavgifter är ofta marknadsnormerande.
- Använd grön transportplan-samverkan som ett sätt att få verksamma och fastighetsägare att arbeta mer aktivt med parkering och mobilitetsfrågor i tätande områden.

Parkeringsaktörer och parkeringsförvaltare

- Prissätt parkeringen på ett sätt som stödjer aktiva val. Tillämpa hellre dagstaxa än månads-kort. Månadskort och årskort bör kosta mer än motsvarande dagskort för att motverka inläsningseffekter.
- Prissätt platser efter attraktivitet. Om det är trångt närmast fastigheterna kanske det kan finnas platser i utkanten som är billigare. Erbjud hellre tillståndsparkering än reserverade platser. Öppna parkeringsytorna för utomstående när det fungerar. Digitala tillstånd förenklar ett differentierat produktutbud.
- Samverka gärna med mobilitetstjänstaktörer och kollektivtrafik och prova nya tjänster, exempelvis parkeringsskyttlar och cykeltjänster.

Mobilitetstjänst-aktörer

- Informera era företagskunder om hur de kan följa upp resandet, styra användningen till effektiva färdmedel och matcha mobilitets-tjänsten mot efterfrågan.
- Marknadsför mobilitetstjänster som ett sätt att sänka parkeringskostnader och få ett mer flexi-belt resande i organisationen.





FORTSATT FORSKNING

Arbepark har givit många värdefulla resultat, men också funnit att det finns flera intressanta frågor att studera vidare.

I projektet har många frågor besvarats och andra har väckts. Det har visat sig vara svårt att mäta och kvantifiera effekter av enskilda förändringar. Borttagna parkeringsplatser har ersatts med nya under projekttiden. Ombyggnationer åtföljs av byggprojekt, avstängda vägar och minskad framkomlighet för bilister. Kostnaden för att parkera har höjts kraftigt på delar av ett fallstudieområde, men varit oförändrade på andra. Våra studier har ändå varit givande och väckt nya frågor och funderingar.

Exempelvis skulle följande frågeställningar kunna vara intressanta för fortsatta studier på området:

- Fördjupade studier av hur flexibla parkeringstal används i praktiken. Nu har flera kommuner antagit flexibla parkeringstal, men hur dessa tillämpas i detaljplan och bygglov återstår att se.

- Under projektets gång annonserade den dominerande bilpoolsaktörer på marknaden, Sunfleet, att de ska upphöra med sin verksamhet i Göteborg på sikt. Det vore intressant att studera vilken effekt Sunfleets sorti från mobilitets-tjänstarenan kan få på arbetsresandet.
- Många av de utredningar vi har tagit del av har fokuserat på tillgänglighet och mobilitet när området har utvecklats färdigt. Men när utvecklingstiden pågår i minst tio år kan det vara intressant att närmare studera vilken typ av lösningar som finns för mobilitet för en stad under omvandling.
- Våra undersökningar visade att alla typer av aktörer hade svårt att föreställa sig vilken typ av affärsmodeller för arbetsrelaterade mobilitets-tjänster som skulle fungera för dem.

En studie om de begränsade tjänster som finns i dag, exempelvis Smart Resenär, skulle kunna komplettera bilden.

Det kan vara intressant att närmare studera vilken typ av lösningar som finns för mobilitet för en stad under omvandling

MER ATT LÄSA

Källförteckning

- 1957:259 (1957). Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.
- 2016:537 (2016). SFS 2010:900 Plan- och bygglag. Ändrad tom 2016:537.
- Bisander, I. (2017). *Låga parkeringstal i utbyte mot grön mobilitet. Erfarenheter från och jämförelse mellan kommuner i Sverige*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan. School of Architecture and Built Environment.
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., & Usterud Hanssen, J. (2015). *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dale, S., Frost, M., Ison, S., & Budd, L. (2019). *The Impact of the Nottingham Workplace Parking Levy on Travel to Work Mode Share. Case Studies on Transport Policy*.
- Envall, P., & Nissan, A. (2013). *Parkering i storstad. Rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i täta attraktiva städer*.
- Envall, P., & Åkerman, J. (2019). *Hållbar mobilitet i praktiken. Så minskade vi parkerings- efterfrågan i flerbostadshus*. Stockholm.
- Göteborgs Stad. (2019). *Detaljplan för verksamheter vid Pumpgatan inom stadsdelen Lundbyvassen*. Göteborg.
- Göteborgs Stads Parkering (6 maj 2017). *7000 parkeringsplatser försvinner i centrala staden*. Hämtat från Parkering Göteborg: <https://www.parkeringgoteborg.se/nyheter/stora-byggprojekt-paverkar-parkeringar-i-centrala-staden/>
- Göteborgs Stads Parkering (2 oktober 2019). *Bättre att tala om lösningar i stället för parkeringskrångel*. Hämtat från Parkering Göteborg: <https://www.parkeringgoteborg.se/nyheter/battre-att-tala-om-losningar-i-stallet-for-parkeringskrangel/>
- Göteborgs Stads Parkering. (2019). *Årsredovisning 2018*. Göteborg.
- Hult, C. (2017). *Flexibla parkeringstal i stadsmiljöavtal*. Göteborg.
- Larsson, M.-O. (2019). *Gröna transportplaner, förtätning och hållbart resande – historik och tillämpning i Göteborg*. Göteborg: IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Trafikanalys (2017). *RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2015-2016*.
- Trafikkontoret Göteborgs Stad; Göteborgs Stads Parkering (2015). *Utredning för att finna en modell för att bygga parkeringsanläggningar inom områden med boendeparkering*. Göteborg.
- Usterud Hanssen, J., & Fearnley, N. (2012). *Grunnlagsdata om parkering i byområden. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Usterud Hanssen, J., Aretun, Å., Fearnley, N., Hrelja, R., & Christiansen, P. (2014). *Parkeringsnormer i utvalgte norske og svenske byer*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- World Resources Institute; World Business Council for Sustainable Development. (2013). *Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions (version 1.0)*.
- Älvstaden (2019). *Färdplan Älvstaden. Älvstadens utbyggnad med femårsintervaller fram till 2035*. Göteborg.

Underlagsrapporter

- Hult, Cecilia (2019). *Data över två områden med kontorsarbetsplatser i centrala Göteborg*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Larsson, Mats-Ola (2019). *Gröna transportplaner, förtätning och hållbart resande – historik och tillämpning i Göteborg*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Hammarbäck, Jakob, Finbom, Marcus & Envall, Pelle (2018). *Framtidens pendlingsresor till Lindholmen och Campus Johanneberg. Rapport från fokusgrupper om parkerings- och mobilitetslösningar för två stadsutvecklingsområden i Göteborg*. Trafikutredningsbyrån AB.
- Hult, Cecilia (2017). *Flexibla parkeringstal i stadsmiljöavtal*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Envall, Pelle & Finbom, Marcus (2017). *Fördelning av parkering baserat på behov. En åtgärdspelett för att parkeringsplatser ska fördelas efter behov i stället för plånbok*. Trafikutredningsbyrån AB.



IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET AB

Box 210 60

100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00

www.ivl.se