



Naturskyddsföreningens reformförslag för bilparkering

Sveriges städer växer. I takt med att konkurrensen om marken ökar och markvärdena stiger behöver vi fatta kloka beslut för att minska negativa effekter som ökad miljöpåverkan och exploatering av naturmark, ökad trängsel och försämrad framkomlighet för att istället skapa en god stadsmiljö. Samtidigt finns ett bostadsförsörjningsbehov som bör tillfredsställas och som påverkas av de beslut som fattas kring parkering.

Bilparkering har hittills fått begränsad uppmärksamhet i samhällsdebatten men har betydande miljöpåverkan och är dessutom en betydande kostnadspost i samhällsbygget i såväl nyproduktion som förvaltning av bostäder, men även sett till markanvändning och stadsmiljö. Samtidigt finns många nya tekniska lösningar som tillsammans med bilföretagens affärsutveckling mot delade fordon kommer att förändra den karta vi har att navigera efter för parkering. Bilen kommer att ha en plats i staden även framöver, men förutsättningarna kommer att förändras.

Parkeringsnormer är den modell som kommunerna utvecklat för att ställa krav på parkeringsplatser i byggprojekt på privat kvartersmark. Modeller för parkeringsnormer håller på att förändras i dagsläget och de skiljer sig åt mellan svenska kommuner. Det finns inga krav i lagstiftningen på att kommunerna måste använda sig av parkeringsnormer. Hur parkering regleras är i många avseenden upp till kommunerna.

Dagens parkeringsregleringar är ett arv från en annan tid, när antalet bilar, bilinnehav och bilresande ständigt förväntades öka. Idag är framtidsbilden betydligt mer oklar. För att tackla dagens och framtidens utmaningar behöver vi kunskap om hur och varför situationen ser ut som den gör idag och möjliga framtida utvecklingsvägar. En fungerande marknad för parkering förutsätter goda kunskaper om hur efterfrågan ser ut, hur parkeringsutbudet ser ut, hur mycket parkering det finns och om den är rätt prissatt. En fungerande marknad kräver även fungerande styrmedel.

Förutsättningarna för bilanvändning skiljer sig åt för boende i städer respektive boende på landsbygd. Parkeringsbesluten måste tas lokalt för att från fall till fall skapa så goda förutsättningar som möjligt för en god miljö och för människor och varor att transporteras i hela landet.



I rapporten "Framtiden för parkering och nya bostäder"¹ som är en samproduktion mellan Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen, utförd av konsultföretag i branschen, visas följande;

Parkeringsnormer påverkar miljö och klimat

- Tillgång till bilparkering och priset på parkering påverkar bilanvändningen och därmed miljöpåverkan.
- Dagens parkeringssituation orsakar betydande utsläpp av växthusgaser, hög energiförbrukning och omfattande hårdgjorda ytor.
- Minst åtta procent av trafiken i städerna anses vara så kallad söktrafik. En fungerande marknad för parkering som bättre matchar utbud och efterfrågan kan minska onödig trafik samtidigt som det blir lättare att hitta parkering.
- Uppskattningar visar att det finns 15–25 miljoner parkeringsplatser i Sverige, en hårdgjord yta motsvarande hela Göteborg (500 kvadratkilometer).
- Parkeringskrav kan öka koldioxidutsläpp med hela 50 procent i byggprocessen.
- Parkeringskrav konkurrerar med ytor för lek och rekreation i boendemiljön. Garage under gårdar minskar möjligheter till grönska och dagvattenhantering.

Parkering medför stora kostnader

- Parkeringskrav kan öka byggkostnader för nyproduktion av bostäder med 15 procent. Byggherren har svårt att räkna hem kalkylen för parkering.
- Alla boende betalar för parkeringen oavsett om de är hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare och oavsett om de har bil eller inte.
- Parkeringsavgifter och boendeparkering är subventionerade. Driften av kommunal markparkering i Sverige beräknas subventioneras med 70 procent eller 3,4 miljarder kronor per år.
- Parkering skapar inte signifikant högre fastighetsvärden.

Parkeringskrav påverkar bostadsbyggandet

- Lägre parkeringstal kan öka bostadsbyggandet.
- En halvering av p-talet kan öka nyproduktionen i Stockholms län med 20 procent.
- En halvering av p-talet kan öka nyproduktionen i Göteborgs stad med åtta procent.

¹ <https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader/>



- Det finns en potential för mer bostadsproduktion i socioekonomiskt svaga områden i exemplet Stockholms stad.

Utbud och efterfrågan på parkering går att påverka

- Idag finns det mer parkeringsyta än boyta i Sverige. Genom parkeringsnormer har det på många platser skapats ett överutbud av parkering som inte motsvarar efterfrågan.
- Utbudet av alternativ till egen bil påverkar. En bilpool minskar exempelvis behovet av parkeringsplatser med cirka 80 procent jämfört med uppskattat behov utifrån bilinnehav.
- Prissättningen av parkering påverkar efterfrågan på ett liknande sätt som andra varor och tjänster. Högt pris ger minskad efterfrågan. Lågt pris ökar efterfrågan.
- Läget i staden påverkar efterfrågan. Närhet till kollektivtrafik och samhällsservice minskar efterfrågan på parkering.

Naturskyddsföreningens förslag till reformer för bilparkering

Dagens reglering och planering av parkering i Sverige, som har sina rötter i mitten av 1900-talet, behöver uppdateras. Den rådande miljö- och bostadskrisen innebär att reglering och planering av parkering i Sverige bör förändras. För detta finns det stöd i såväl forskning som praktiska erfarenheter. Naturskyddsföreningen föreslår följande reformer;

1. Modernisera parkeringslagstiftningen

Lagstiftningen bör ge kommunerna större självbestämmande kring frågor om parkering för att vara konsekvent med det kommunala planmonopolet och kommunernas ansvar för den fysiska planeringen.

A. Ändra Lag [1957:259] om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m.

Idag finns en nationell lagstiftning som begränsar kommunernas befogenheter till att enbart kunna ta betalt för parkering i den mån det behövs för att underlätta parkering. Däremot är det inte tillåtet att ta betalt för parkering för att uppnå några andra målsättningar exempelvis i fråga om att gynna en god livsmiljö eller underlätta för bostadsbyggande.

Lagen bör ändras till att ge kommunen full frihet att bestämma avgiftsbeläggning utifrån lokala förutsättningar, politiska målsättningar och avvägningar.

B. Ändra Lag [1976:206] om felparkeringsavgift, 2:a paragrafen förordning om felparkeringsavgift.



Ibland har kommuner ett behov av att kunna ge en ordentlig markering genom böter, exempelvis när någon parkerar en bil mitt i ett kollektivtrafikkörfält. Den möjligheten är begränsad idag. Förordningen anger idag att avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 kr och högst 1 300 kr. Förordningen reglerar kommunernas belopp för sanktioner vilket automatiskt sätter samma tillåtna ramar för privata aktörers belopp för sanktioner.

Den högsta tillåtna summan bör uppdateras genom att antingen avskaffas helt eller höjas för att underlätta för kommunerna att uppnå sina målsättningar för trafik och stadsutveckling.

2. Skapa en fungerande marknad för parkering

Bilparkering bör hanteras som den värdefulla resurs den är.

- A.** Skaffa kontroll. Kommuner bör sammanställa offentliga uppgifter över hur många parkeringsplatser som finns i kommunen på såväl offentlig mark som privat kvartersmark. Offentliga och privata fastighetsägare bör föra in varje enskild parkering i fastighetssystemet som en yta inklusive olika resurser exempelvis i form av laddinfrastruktur, motorvärmarruttag och belysning samt egenskaper såsom asfalt, tak eller lås. Korrekt och samlad information möjliggör en rationell hantering.
- B.** Separera parkeringsekonomi från övrig ekonomi. Idag saknas ofta bokföring över sammanlagda utgifter och intäkter från parkeringsytor hos både privata och offentliga aktörer. De uppgifter som finns pekar på att i princip all parkering är subventionerad genom att hela eller delar av kostnaden betalas av någon annan än den som parkerar. Korrekt bokföring möjliggör en rationell ekonomi.
- C.** Se till att den som parkerar betalar den fulla kostnaden för parkeringen. Det är endast då som det kan skapas en rimlig balans mellan utbud och efterfrågan utan att bilparkering är subventionerad exempelvis av den som av olika anledningar inte har bil. Att den som parkerar betalar den fulla kostnaden möjliggör ett rationellt beteende där individen kan göra val utifrån de kostnader olika val orsakar.
- D.** Tillämpa lagstiftningen om att förmånen gratis parkering vid arbetsplatsen ska förmånsbeskattas till det fulla värdet. Gratis arbetsplatsparkering bidrar till ökad biltrafik, särskilt i centrala delar av städerna. Regeringen bör ge Skatteverket i direktiv att kontrollera förmånen, återinföra parkeringsförmån som en standardiserad del av arbetsgivardeklarationen och återinföra förmånsbeskattning av gratis el vid laddning på arbetsplatsen.

3. Modernisera parkeringsnormer och parkeringstal

- A.** Kommuner bör övergå från krav på specifika bilparkeringsnormer och bilparkeringstal där just bilparkeringar ska byggas vid nybyggnationer till att istället ta ett bredare grepp på den mobilitet och tillgänglighet som människor ska erbjudas. Det innebär att övergå från parkeringsnorm till mobilitetsnorm.
- B.** Kommuner bör samtidigt övergå från det allt för snäva perspektivet att ställa specifika mobilitetskrav på den enskilda fastigheten till att hantera mobilitet i ett mer övergripande sammanhang, exempelvis på stadsdelsnivå.

Reformerna möjliggör en modern och mer miljöanpassad hantering av bilparkering och bör snarast genomföras.