



**Nr C 571**  
Januari 2021

## Parkeringskatt - en litteraturstudie

Henrik Kloo

**Författare:** Henrik Kloo  
**Granskare:** Sara Sköld  
**Medel från:** Energimyndigheten  
**Fotograf:** Henrik Kloo, långtidsparkering i Småland  
**Rapportnummer** C 571  
**ISBN** 978-91-7883-249-1  
**Upplaga** Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© **IVL Svenska Miljöinstitutet 2021**  
IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm  
Tel 010-788 65 00 // [www.ivl.se](http://www.ivl.se)

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

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
Summary .....	6
1 Inledning .....	8
1.1.1 Parking levy eller parking tax? .....	8
2 Var har parkeringskatterna tillämpats? .....	9
2.1 Utformning av parkeringskatterna .....	9
Melbourne .....	9
2.1.1 Perth: .....	9
2.1.2 Sydney.....	10
2.1.3 Nottingham.....	10
3 Erfarenheter från parkeringskatter.....	10
3.1 Perth, Australien.....	10
3.1.1 Kostnader, intäkter, finansierade åtgärder och påverkan på beteende.....	11
3.2 Melbourne, Australien .....	11
3.2.1 Resultat; Kostnader, intäkter, finansierade åtgärder och påverkan på beteende.....	12
3.3 Sydney, Australien.....	12
3.4 Nottingham .....	13
3.4.1 Resultat; Kostnader, intäkter och finansierade åtgärder och påverkan på beteende.....	13
3.4.2 WPL och påverkan på ekonomisk utveckling.....	14
3.5 Acceptans och dialog.....	15
3.5.1 Studier av acceptans där parkeringskatter inte införts.....	15
3.5.2 Dialogprocesser .....	16
3.5.3 Acceptans efter införande .....	17
3.5.4 Effekter på utveckling, arbetstillfällen och affärer .....	17
4 Slutsatser och rekommendationer från litteraturen.....	18
4.1 Avgörande faktorer för effektivitet .....	18
4.2 Avgörande faktorer för acceptans.....	19
4.3 GEF-hypotesen – en socialpsykologisk reflektion. ....	20
5 Förkortningar och ordförklaringar.....	21
6 Referenser.....	21
6.1 Länkar till officiella hemsidor om parkeringskatter i de städer som beskrivits: .....	23

# Sammanfattning

En parkeringskatt är en skatt som tas ut av organisationer som tillhandahåller parkeringsplatser inom ett visst område, till exempel en stadskärna. Skatten används som ett styrmedel för att begränsa biltrafiken till förmån för andra transportsätt och därigenom minska trängsel, utsläpp och frigöra ytor för annan användning. I konceptet ingår också att de intäkter skatten ger ska återinvesteras i alternativ mobilitet och stadsutveckling. I många fall ses parkeringskatt som ett enklare alternativ till vägavgifter för att nå samma syfte.

I ett arbetspaket inom projektet Kompark (Kommunala parkeringsstyrmedel för energieffektiva städer), som drivs av IVL Svenska Miljöinstitutet med finansiering av Energimyndigheten, görs en studie om hur en sådan skatt skulle kunna appliceras på svenska förhållanden.

I dagsläget har parkeringskatt endast tillämpats på ett fåtal städer i Australien och i ett fall i Storbritannien. Utformningen har varierat; i de australiensiska städerna Sydney (sedan 1992), Melbourne (sedan 2005) och Perth (sedan 1999) tas skatten ut på i stort sett all parkering på tomtmark, medan man i Nottingham i England endast beskattat arbetsgivare som tillhandahåller parkering för sina anställda. Där infördes skatten 2011. Den skatt som tas ut är i storleksordningen 5 000 – 7 000 kr/parkeringsplats och år.

I denna rapport sammanfattas resultat och slutsatser från utvärderingar och undersökningar, som publicerats i den vetenskapliga litteraturen fram till november 2020. Artiklarna behandlar utförandet av de olika parkeringskattmodellerna och införandeprocesser, medborgardialoger och kostnader samt effekter, attityder och attitydförändringar.

Flera författare konstaterar att det är svårt att särskilja effekterna av just parkeringskatten, då mycket annat påverkat biltrafiken samtidigt. Dock har effekten varit mätbar i Perth och Nottingham, där antalet bilresor minskat och kollektivtrafiken ökat. Intäkterna har lett till förbättringar i bland annat kollektivtrafiken, som kunnat motverka effekterna av ett ökat resande när städerna växer. Antalet parkeringsplatser har också minskat i dessa städer som en följd av skatten. I Melbourne var effekten mindre, främst på grund av att de parkeringsbolag som beskattades inte tog ut högre parkeringsavgifter av användarna.

Viktiga slutsatser för att uppå effektivitet är att:

- kostnaden för skatten överförs till bilisterna när de parkerar och att den är tillräckligt hög för att vara kännbar,
- skatten utformas mot de mål man har satt upp, till exempel om man vill minska trängseln under rusningstid, så ska man fokusera på lågidsparkerare och arbetspendlare,
- det ska finnas alternativ till bilen för tillräckligt många, samt att intäkter återinvesteras snabbt, så att nya resvanor kan utvecklas,

I Nottingham noterades också att många resenärer började köra bil när de såg att framkomligheten ökade. En motverkande effekt, som alltså bör tas i beaktande.

Det är en utmaning att få acceptans för en ny skatt hos medborgarna och det är därför viktigt att visa på de positiva effekterna som kan förväntas. Viktiga slutsatser som dras för att skapa acceptans är att:

- medborgarna upplever att det finns ett problem som behöver lösas,



- en aktiv dialogprocess under planeringsfasen riktad mot olika målgrupper,
- undantag och förändringar kan göras för att skatten inte ska upplevas som orättvis,
- det finns en tydlig koppling till de förbättringar som intäkterna finansierar och att man kommunicerar på ett transparent sätt hur projekten löper,
- alternativen utvecklas tidigt, så att restider inte blir orimliga och att nya vanor etableras,
- kommunicera rätta förväntningar och inte lova mer än vad som kan vara rimligt.

# Summary

A parking levy is a fee that is charged to organisation that provide public parking or at workplaces within a certain geographic area, for example, a city center. The parking levy is often used as a policy instrument to control car traffic and to promote other modes of transportation, such as public transport or bicycles. The objective may be to reduce congestion, improve air quality or release space from parking places to other land use. The levy is normally a part of a package of actions, where the revenues from the levy is reinvested in alternative transportation or city development. A parking levy is often regarded as a less complicated policy instrument than road user charges, both from technical and administrative points of view.

In one work package within the project Kompark (Municipal parking instruments for energy-efficient cities), led by IVL Swedish Environmental Institute, funded by Swedish Energy Agency, a study is performed on how a parking levy system may be applied in a Swedish context.

To date the parking levy has only been applied in a few cities in Australia and in one city in the United Kingdom. The design of the system differs; in Australia most of the public and commercial off-street parking are included, while in the city of Nottingham in UK only workplace parking has been targeted. The levy was introduced in Sydney 1992, in Perth 1999, in Melbourne 2005 and in Nottingham 2011. The fee varies between 5000 and 7000 SEK per parking lot and year.

This report is a literature review, where results, conclusions and recommendations published in the scientific literature are summarized. The papers reviewed, published before November 2020, describes the set-up, introduction schemes, dialogue processes with the citizens, cost efficiency as well as attitudes and changing of attitudes of the parking levy.

Many authors describe the difficulties to pinpoint the effect specifically of the parking levy, as the introduction often coincides with other measures within the transportation infrastructure and economic development. However a measurable effect was shown in the case of Perth and Nottingham, where travel by car was reduced and public transportation increased and the incomes from the levy was used to improve for example public transportation, which has been able to absorb the increased travelling demand due to economic growth in these cities. The amount of parking lots has also been reduced as the parking providers were able to decommission parking space and thus reduce their expenses. In Melbourne the effect was less clear, most likely since the parking operators did not transferred the cost to the motorists.

Some of the most important findings on how to improve the efficiency of the parking levy were:

- The cost of the levy must be transferred to the motorists as they are about to use the parking and it must be high enough to be perceptible,
- The set-up of the system must be targeting the objectives, e.g. if congestion at rush hour is the problem a workplace parking levy or focusing long term parking may be the most efficient,
- Alternative modes of transports or other support systems must be in place and the incomes must be reinvested soon to assure that new non car-based travel habits are developed,
- In Nottingham a rebound effect was noticed as some commuters started to use the car as the congestion and travel times was reduced due to the levy. Such effects must be considered when introducing the system.

It may be a great challenge to get acceptance from the citizens on new expenses. Therefore, it is very important to clearly communicate and demonstrate the positive outcomes that are expected. Some important conclusions on how to get acceptance were:

- The citizens experience that there is a problem to solve,
- A proactive dialogue process with the citizens and open communication during the planning and implementation,
- Necessary exemptions are discussed and introduced in order to achieve fairness,
- A clear connection to the revenues and reinvestments is shown with high degree of transparency about the progress,
- Alternative modes of transportation are in place soon after the introduction in order not to increase travel time and establish new non car-bound travel habits,
- An open communication of the expected effects and avoid unrealistic expectations.

# 1 Inledning

Många städer upplever trängsel och andra miljöproblem relaterad till fordonstrafik och vill därför begränsa framför allt biltrafiken till förmån för andra transportsätt. Ett medel för att få människor att välja bort den egna bilen är att införa ekonomiska incitament. Bilförare har visat sig känsliga för ökade driftkostnader för bränsle eller parkering, särskilt kostnader som betalas direkt och varje gång. Parkeringsavgifter kan då ofta vara mer avgörande i stunden än ett ökat bränslepris I rapporten *Understanding Transport Demands and Elasticities* (Litman, 2019), som är en litteraturöversikt över elasticiteter av olika styrmedel, uppskattas 1 % ökad kostnad för parkering ha en effekt motsvarande 1,5–2 % ökat bränslepris. Effekten av ökade parkeringskostnader beror också till stor del på orsaken till resan (t.ex. att fritid är mer känsligt än arbete) och vilka alternativ som står till buds. Även tillgänglighet påverkar. Trafikverket anger att priselasticiteten för arbetsplatsparkering är mellan - 0,3 och -0,6 (Vägverket 2008).

## 1.1.1 Parking levy eller parking tax?

Att på olika sätt beskatta parkeringskostnader har förekommit länge och i litteraturen benämns "parking tax", men sedan 1990-talet har det också förekommit att kommuner givits möjligheten att ta ut en avgift även av de som tillhandahåller parkering för privat bruk. Detta sätt att ta ut avgift benämns i litteraturen "levy". Levy översätts till svenska som "avgift" eller "uttaxering" (enligt google translate). En litteratursökning på "parking tax" gav främst träffar från 1970-talet, medan mer aktuella källor söktes bäst på begreppet "levy". En poäng med att ta ut en sådan avgift är att intäkterna förväntas gynna alternativa resesätt, t.ex. satsningar på kollektivtrafik, gång, cykel eller andra mobilitetstjänster. Ett exempel på ett sätt att beskriva skillnaden mellan "tax" och "levy" ges nedan, från USA:s delstat Indianas officiella hemsida:

*"A tax rate is the percentage used to determine how much a property taxpayer will pay. A levy represents the total amount of funds a local unit of government may collect on a tax rate. In other words, the levy is a cap on the amount of property tax dollars a local government is allowed by law."* <https://faqs.in.gov/hc/en-us/articles/115005239988-What-is-the-difference-between-a-tax-rate-and-a-levy> Googlat 2020-10-13

Möjligheten att ta ut en "parking levy" ses som ett alternativ eller komplement till möjligheten att ta ut en avgift vid inpassage till städer (j.fr. trängselskatten i Sverige eller Bompengen i Norge, i litteraturen benämnt Road User Charge, RUC). Det är alltså till sin funktion att jämföra med de trängselskatter vi har i Sverige och i fortsättningen av detta dokument används ordet "parkeringskatt" för det som i engelskspråkig litteratur benämns "parking levy".

Att lägga en kostnad på den som tillhandahåller en parkering kan ses som enklare att genomföra, men man har mindre möjligheter att som styrmedel rikta styrningen mot de tider när trängseln är som svårast, typiskt i samband med pendling till arbete på morgonen och eftermiddagen. (Frost, Ison, 2006).



## 2 Var har parkeringskatterna tillämpats?

Det har inte blivit något stort genomslag för möjligheten att ta ut parkeringskatter och i dagsläget rapporters endast erfarenheter från Australien i städerna Sydney, Melbourne och Perth. Dessa infördes under 1999–2005. I Storbritannien tillät lagstiftning kommuner att ta ut parkeringskatt år 2000, men hittills har endast Nottingham genomfört detta (sedan september 2011). Frågan har varit uppe även i Londonområdet, Reading, Bristol, Oxford, Cambridge och Cardiff, men många har prioriterat infarsavgifter som alternativ. (se t.ex. Frost, Ison, 2009). Efter ett beslut i Skottlands parlament 2019 har nu städer i Skottland möjligheten att införa skatt på arbetsplatsparkering. Detta övervägs i Glasgow och Edinburgh. En tidig form av skatt på arbetsplatsparkering har tillämpats på tre flygplatser i UK; Heathrow, Gatwick och Stansted, men har inte givit någon egentlig effekt, då kostnaden inte berört de anställda som parkerat (Enoch, Ison 2006). Även Singapore har parkeringskatt som en del i ett större paket av styrmedel (Area Licence Scheme). Då det är en del av ett paket är det svårt att utvärdera effekten av just parkeringskatten i Singapore-exemplet (Enoch, Ison 2006)

### 2.1 Utformning av parkeringskatterna

I Australien har man valt att införa skatterna på all parkering på tomtmark, utom boendeparkering (undantag Sydney), men med vissa undantag, såsom lastzoner, parkeringsplatser för funktionshindrade etc. Prissättningen har varierat, vilket givit att de olika städerna har olika erfarenheter av hur effektiv åtgärden har varit (Enoch, Ison 2006). Nedanstående prisuppgifter för Australien anges som australiensiska dollar (AUD) (ca 6,3 SEK i november 2020). Kostnaden har tagits ut av den som äger eller driver parkeringen och denne kan i sin tur låta den som utnyttjar parkeringen bära kostnaden. Att låta ägaren, snarare än brukaren betala in skatten underlättar administrationen, då det är färre som ska faktureras (Enoch, Ison 2006). Även här har tillämpningen varierat. I Nottingham har man helt fokuserat på arbetsplatser och det är då arbetsgivaren som får betala skatten, men kan i sin tur ta ut en kostnad hos de anställda som får utnyttja platsen.

#### Melbourne:

Skatten introducerades 2005 i ett område i centrum (kategori 1) och utökades med närliggande områden i centrala staden 2015 (kategori 2). Skatten gäller alla som äger eller driver parkeringar på tomtmark, "off-street parking". Den gäller både publika och privata, utom vissa specifika undantag, bland annat besöksparkeringar och boendeparkeringar. Kostnad för en parkering i kategori 1 är i år (2020) 1 460 (AUD) per år (9 240 SEK, räknat på växelkursen 2020-10-14 mellan AUD och SEK) och för kategori 2 1 040 AUD (6 580 SEK). Kostnaden uppdateras årligen i november. (<https://www.sro.vic.gov.au/car-parks>).

#### 2.1.1 Perth:

Skatten introducerades i och med antagandet av "Perth Parking Management Act 1999. Den gäller i de centrala delarna av staden (Perth Parking Management Area), för samtliga parkeringar, även

gatuparkering, men inte boendeparkering och vissa andra undantag. Den som tillhandahåller platsen får söka en licens och göra en årlig inbetalning. Om en plats inte används kan ägaren anhålla om att få den borträknad. Kostnaden kan överföras till användare. Priserna varierar beroende på vilken typ av parkering det gäller. 2020–2021 är priset för parkeringar som ej är tillgängliga för allmänheten (och inte boendeparkering) 1 169 AUD, (7 401 SEK) per år. För publika långtidsparkeringar 1 124,4 AUD (7 117 SEK), publika korttidsparkeringar 1 038,9 AUD (6 576 SEK) och för gatuparkeringar 1 038, AUD (6 576 SEK). (<https://www.transport.wa.gov.au/projects/perth-parking.asp>)

## 2.1.2 Sydney

Sydney införde sina första parkeringskatter 1992 i centrala staden (Central Business area, CBD) och Norra Sydney (Enoch, Ison 2006). Dessa områden utgör kategori 1 och skatten gäller för all parkering på tomtmark (off-street) även boendeparkering. Vid introduktionen var kostnaden ganska låg (200 AUD per år), men höjdes successivt och år 2020 är den 2 490 AUD (15 762 SEK). 2000 utökades området med en kategori 2, vilket är fyra specifika områden i Sidneys storstadsregion. Där är kostnaden 2020 880 AUD per år (5 570 SEK). Nu gäller Sidneys "Parking Space Levy Act från 2009. (<https://www.revenue.nsw.gov.au/taxes-duties-levies-royalties/parking-space-levy>).

## 2.1.3 Nottingham

Efter att brittisk lag gjorde det möjligt att ta ut en skatt på parkeringar på arbetsplatser i och med antagandet av Transport Act, 2000, har alltså så här långt endast Nottingham utnyttjat möjligheten. Avgiften gäller arbetsgivare som tillhandahåller parkering till sina anställda, konsulter och studenter och har fler än 10 parkeringsplatser. Den gäller inte t.ex. besöks- eller kundparkering och även andra undantag görs. Den gäller i hela staden (Nottingham City Council's administrative boundary). Avgiften tas ut årligen av arbetsgivarna, som i sin tur kan ta ut kostnaden från de anställda som utnyttjar platserna. Avgiften för 2020 uppgick till 424 pund per år (4 863 SEK). Ca 25 000 parkeringsplatser berörs. (<https://www.nottinghamcity.gov.uk/wpl>)

# 3 Erfarenheter från parkeringskatter

Ett antal studier har publicerats i vetenskapliga litteraturen och främst har erfarenheterna från Perth, Melbourne och Nottingham omskrivits. Utvärderingarna från Australien gjordes som mest under 2000-talets första decennium, medan Nottingham, som införde skatten senare har studerats mer nyligen.

## 3.1 Perth, Australien

Skatten introducerades 1999 och effekterna av parkeringskatten har studerats av Richardson och Mertz (2010). Fram till 1995 hade staden en mycket positiv syn på bilismen och devisen var "Your car is as welcome as you are" (din bil är lika välkommen som du) är. Detta ledde till en ohållbar

situation, med trängsel och där bilberoendet var stort, så en ny policy antogs 1999 med devisen "People first, public transport second and car last", (människor först, därefter kollektivtrafik och sist bil). Parkeringskatten sågs som en åtgärd som var lättare tekniskt och administrativt än infärtsavgifter och röstades igenom med en stor politisk enighet, men mot farhågor och protester från näringslivet, som befarade sämre utveckling för staden.

Alla platser som används för parkering och som faller inom ramen för skatten ska vara licensierade, men man kan begära att av-licensiera p-platser som tas ur bruk. Detta ledde till att antalet p-platser har minskat något från 63 000 till 58 000. Strategin syftar också till att gynna affärsverksamhet genom att ge mer parkeringsutrymme för korttidsparkering på bekostnad av långtidsparkering, därav de olika avgifterna för kort och långtidsparkering.

### 3.1.1 Kostnader, intäkter, finansierade åtgärder och påverkan på beteende

Genom att beskatta de som äger eller driver parkeringarna har det blivit enkelt att administrera skatten. Ägare och operatörer med upp till 5 platser är också undantagna av administrativa skäl. Skatten har genererat ca 30 miljoner australiensiska dollar per år ((ca 190 miljoner SEK) och har använts för att bland annat införa fria busstransporter i centrala staden via två system: Free transit zones (FTZ) och Central Area transit (CAT).

Antalet bilresor inom zonen har från 1999 till 2010 minskat med 17 % och användning av publika transporter ökat med 27 %. Före införandet var fördelningen mellan bil och kollektivtransport 50/35 %, efter införandet var förhållandet det omvända. I och med att trafiken minskat diskuteras (enligt artikelförfattarna) att minska ytor för biltrafiken till förmån för annan stadsutveckling. Punktligheten för kollektivtrafiken har också förbättrats genom bättre framkomlighet och trafikflöde.

De farhågor som dryftades före införandet om påverkan på affärer och arbetstillfällen har inte infriats, i stället har antalet arbetstillfällen i centrala Perth ökat med 30 % under perioden och det finns en stor grad av optimism bland affärsidkare.

På det stora hela anser artikelförfattarna att man kan se Perth som ett ganska lyckat exempel.

Senare utvärderingar har dock visat på en viss avklingning av effekten och att ökad folkmängd och ekonomisk aktivitet har gjort att trängselproblematiken har återkommit, men situationen skulle sannolikt vara ännu värre utan skatten och de åtgärder den finansierat (Dale et. al., 2017a).

## 3.2 Melbourne, Australien

Skatten introducerades senare i Melbourne än i Perth, år 2006. I två publikationer har Hamer, Currie och Young utvärderat effekten (2009 och 2011), erfarenheterna har också refererats till i litteraturöversikter i senare publikationer.

Enligt författarna var syftet att fokusera på långtidsparkeringar (<4 timmar) till förmån för korttidsparkering och därigenom minska bilpendlandet utan att affärsverksamheten i staden påverkas negativt. Detta framgår inte så tydligt om man går in på den officiella hemsidan

(<https://www.sro.vic.gov.au/car-parks>), där det inte går att utläsa om någon sådan skillnad i beskattning. Däremot undantas besöksplatser, förutsatt att de inte är avgiftsbelagda.

Skatten tas ut av de som tillhandahåller platserna. Antalet p-platser i Central Business district (CBD) har sedan införandet inte minskat, men ökningen har avstannat.

### 3.2.1 Resultat; Kostnader, intäkter, finansierade åtgärder och påverkan på beteende

I likhet med Perth var kostnaderna för införandet låga och under 2007 genererade skatten intäkter på 30 miljoner AUD, som delvis gick till finansiering av kollektivtrafik.

Författarna studerade effekterna genom tillgängliga mobilitetsdata, resvaneundersökningar och utnyttjande av p-platser (2009) och en uppföljande studie gjordes 2011. De gjorde också teoretiska beräkningar av hur stor påverkan den ökade parkeringskostnaden borde kunna ha, baserat på publicerade elasticitetsdata mm. Tre typer av parkeringar ingick i studien; "municipal" dvs kommunala parkeringar, som är tillgängliga för alla, kommersiella parkeringar tillgängliga för alla, samt privata icke-boendeparkeringar, som inte är tillgängliga för alla.

Man noterade en minskning av antalet bilresor till de beskattade parkeringarna med 8 % men att bilresorna totalt sett minskade med endast ca 2 %, 11 % hade valt annat färdmedel, vilket innebär att mycket av trafikökningen togs upp av andra färdmedel än bil. Det är dock svårt att särskilja hur stor effekt just skatten hade. I enkäter där undersökningar av resvanor gjordes angavs ökade bränslepriser som en större anledning att ställa bilen, parkeringskostnader kom i andra hand och tillgänglighet och framkomlighet och förbättrad kollektivtrafik därefter.

En annan faktor som tog udden av effekten var att kostnaden endast i mindre grad fördes över till de parkerande. Till exempel har flera kommersiella aktörer ett system kallat "early bird", som rabatterar långtidsparkerare som kommer före en viss tidpunkt och står tillräckligt länge, vilket i förlängningen innebär att parkeringsoperatören istället tar ut sina ökade kostnader på korttidsparkeringar. Även fastighetsägare med förhyrda platser (tredje kategorin) hade en tendens att fördela kostnaden på samtliga hyresgäster. De teoretiska beräkningarna visade på en potential att parkeringsavgifterna borde ha ökat med 28 % för de parkerande, men "early bird"-parkeringen blev endast 11 % dyrare. Bara ca 730 resor uppskattar man har undvikits i och med detta av en teoretisk potential på 6 500 stycken, alltså realiserades endast 11 % av den teoretiska effekten. Man noterade också att flera arbetsgivare, som tillhandahöll parkeringar, som beskattades, inte överförde kostnaden till de anställda som utnyttjade dem. Istället gavs det som en löneförmåntill de anställda eller så tog man endast ut en mindre del av avgiften.

Effekten av skatten i Melbourne är alltså ganska liten och författarnas slutsats från båda artiklarna är att om en sådan parkeringskatt ska ha någon större effekt måste den föras vidare till de som använder platserna.

## 3.3 Sydney, Australien

När det gäller erfarenheterna från Sydney har det inte gått att finna särskilt mycket data i litteraturen, men Enoch och Ison (2006) anger att systemet sedan införandet 1992 har generat intäkter, som finansierat bland annat stombussar (Bus Rapid Transfer (BRT)-system), förbättringar

i spårbunden trafik och elektronisk passagerarinformation. Under åren 2002 och 2003 uppgick intäkterna till 45 miljoner AUD.

Det finns få data på effekten av skatten på trafikvolymen. Denna ökade från 1991 till 1997 från 6,3 miljoner resor till 7,5 miljoner varav ca 70 % var bilresor. Dessutom var 85 % av dessa genomfartstrafik, som alltså inte parkerade och det fanns i regionen 36 000 parkeringsplatser, som omfattades av skatten, som alltså endast berörde 7,7 % av trafiken i staden.

## 3.4 Nottingham

Nottingham, med en befolkning på 329 000 (690 000 i Nottingham med kranskommuner -Greater Nottingham), är den enda stad i England eller Wales, som faktiskt infört parkeringskatt. Syftet var att minska trängsel, föroreningar och att finansiera bättre kollektivtrafik och man ansåg då att parkeringskatt var ett snabbt, tekniskt och administrativt enkelt och effektivt sätt att göra det och att intäkter skulle komma tidigt, så att förbättringarna i kollektivtrafiken skulle få effekt snabbt (Frost, Ison, 2009). Åtgärden, en parkeringskatt för parkeringar vid arbetsplatser kallat Workplace Parking Levy (WPL), bestod av två sammanlänkade delar. Den består dels av skatten, som skulle minska intresset för bilresor, dels av åtgärder för att förbättra kollektivresor, det senare kallat NET phase 2. NET phase 2 bestod av två spårvägslinjer, samt en upprustning av järnvägsstationen och utökning av busstrafiken med skyttelbussar (LinkBus), samt support i form av transportplaneringsservice och bidrag till cykelinfrastruktur. Parkeringskatten infördes i september 2011, men avgifter började tas ut i april 2012 (Dale et al. 2017a).

### 3.4.1 Resultat; Kostnader, intäkter och finansierade åtgärder och påverkan på beteende

En första utvärdering av effekten och utvecklingen mellan 2012 och 2015 (då NET phase 2 implementerats) gjordes av Dale et al. (2017a). De studerade hur trängsel i form av parametern "Delay per vehicle mile" (DVM), vilket är ett värde på genomsnittlig fördröjning per körd engelsk mil och dels på förändring i beskattade parkeringsplatser

Skatten fick effekt på två sätt, dels genom att kostnaden för att köra bil till arbetet ökade; för 53 % av platserna hade arbetsgivaren valt att överföra kostnaden till den anställde, från att tidigare som regel varit gratis. Dels gjorde skatten att arbetsgivaren såg över behovet av antal platser och rationaliserade bort flera av dem. Antalet skattskyldiga beskattade parkeringar minskade från ca 33 000 till 25 000 under perioden.

Det var svårt att särskilja effekten av skatten mot andra påverkande parametrar, såsom väder, sysselsättningsgrad, bränslepriser, förekomst av vägarbeten etcetera, och de konstruerade en modell för detta. De kunde ändå notera vissa statistiskt signifikanta effekter och uppskattade att WPL hade en medelstor påverkan på parametern DVM ("medium impact") dvs en elasticitet mellan 0,5 – 1. Modellen indikerade att effekten på DVM baserat på data för 2013 (ca 15 s per fordons-mile) indikerar en total tidsbesparing under perioden på 1 146 dagar. En poäng de vill ha fram är att det är viktigt att inse komplexiteten så att den som vill införa ett WPL-system ska ha rätt förväntningar på vilken effekt det kan få.

I en uppföljande studie (Dale et al. 2019) gjordes en analys av mobilitetsdata och en resvaneundersökning via enkät hos 2 500 pendlare i Nottinghamsområdet angående deras val av

färdmedel och hur det förändrats. Studien genomfördes efter att NET phase 2 etc. genomförts, så resultatet indikerar både effekt av kostnaden och den förbättrade kollektivtrafiken.

Införandet av skatten har kostat 4 miljoner pund, men har under de första 5 åren genererat intäkter på 44 miljoner, vilket alltså finansierat åtgärderna. Analysen av mobilitet visade på en ökning av resande med kollektivtrafik och det är nu mindre än 40 % som tar bilen. Totalt har det skett en trafikökning under perioden på 6,6 %, samtidigt som kollektivtrafiken ökat med 9,6 %. Ökningen av resandet med kollektivtrafik skedde i samband med att förbättringarna gjorts. Dock skedde samtidigt en ökning av biltrafiken i samband med att en trafikplats byggts om, vilket underlättade flödet. Enkäterna visade att 22,8 % av de tillfrågade lämnat bilen till förmån för andra färdmedel. För de före detta bilisterna var det främst den förbättrade kollektivtrafiken som blev drivkraften, men även de ökade parkeringskostnader gjorde sitt till. Särskilt har spårvägslinjerna varit populära, men även cykling hade ökat.

Samtidigt uppgav så många som nästan en fjärdedel att de börjat köra bil nu när trängseln på vägarna minskat, både genom förbättrad ekonomi, ombyggnationer i vägnät, men också i och med att andra övergått till andra färdmedel. Det fanns således ett uppdämt behov av att använda bilen, konstaterar författarna. Dock hade trafiksituationen varit än värre utan WPL i och med att den totala kapaciteten ökat mycket och kunnat fånga upp det ökade behovet som kommit av att regionen utvecklats ekonomiskt.

### 3.4.2 WPL och påverkan på ekonomisk utveckling

Dale et. al (2017b) undersökte också hur Nottinghamregionens ekonomiska utveckling påverkats av WPL. De uppskattade kostnaden för trängsel och tidsförlusterna som den orsakat på 160 miljoner pund per år, samtidigt som man förväntade en befolkningstillväxt under 2011–2026 på 9 %. I studien användes tre makroekonomiska indikatorer; arbetstillfällen i Nottingham, ekonomisk tillväxt och företag som bildats, respektive avvecklats. Data för Nottingham jämfördes med fyra jämförbara städer i Storbritannien.

I artikeln konstaterades att antalet arbetstillfällen ökat med 7,5 % under perioden 2010 – 2013, vilket var mer än jämförbara städer och staden klarade också lågkonjunkturen under finanskrisen 2009 bättre. Även den ekonomiska tillväxten var bättre än i jämförelsestäderna, även om den inte var så hög totalt sett, liksom att stadens företagsetableringar och konkurser kunde varit värre och återhämtningen efter finanskrisen gick bättre än för andra städer, samt att etableringarna skedde mest i Nottingham city, där WPL införts. Hur mycket av detta som kan kopplas till WPL och hur utvecklingen blir i ett längre perspektiv går dock inte att säga med säkerhet, men artikelförfattarna menar att man kan se att någon ekonomisk tillbakagång i nivå med vad som befarats av kritikerna före införandet inte kom till stånd.

Författarna hade också tillfrågat fem något större företag som valt att etablera sig i Nottingham under perioden och fem som valt att flytta. Tre av de fem nya angav god kollektivtrafik som en klart bidragande faktor, medan två av de som flyttat ut angav att WPL hade varit en del i diskussionen, men beslutet avgjordes av andra, viktigare orsaker. Trots den något ökade kostnaden för företag genom WPL (som egentligen är liten i sammanhanget och dessutom kan överföras till de anställda) är kostnadsläget fortfarande gynnsamt genom lägre lokalhyror och lägre löneläge. Nottingham anses fortfarande vara en bra region att investera i.

## 3.5 Acceptans och dialog

När möjligheten till parkeringskatt på arbetsplatsparkering öppnades i England och Wales var sju orter intresserade, men alla utom Nottingham föll ifrån, till och med Birmingham, som varit drivande för att få fram lagändringen, backade ur efter lokala protester (Enoch, Ison 2006). Dessutom är det tydligt att idén har få följare även i övriga länder, så frågan som kan ställas är varför?



*Sheriffen av Nottingham kommer med dåliga nyheter ovetandes om att Robin Hood är närvarande, Edwin Phillips 1965.*

### 3.5.1 Studier av acceptans där parkeringskatter inte införts

Enoch och Ison (2006) listar ett antal invändningar som kommit fram i deras studie, såsom oro för näringslivsutveckling, svårigheter att rekrytera personal, politisk acceptans och svårigheter att locka nya företag och behålla de gamla. Även oro för att cityhandeln skulle ta skada nämndes. Kostnader och för införande och administration samt skepticism mot dess effektivitet var andra invändningar och att det måste finnas alternativ till bilpendling på plats innan.

Burchell et al. (2019) ville undersöka varför endast Nottingham infört WPL och om detta exempel kunde vara inspirerande för andra städer. Författarna genomförde en enkätstudie där politiker och tjänstemän i ett 60-tal städer fick ge sin syn på WPL som styrmedel. I artikeln konstaterades att det var stora skillnader och att ju mer urbana städerna var, desto mer positiva (eller snarare mindre negativa) var svaren. Tjänstemännen menade att det kunde vara effektivt sätt att minska trängsel, men att acceptansen troligen var låg, för politikerna var miljöfrågan och möjligheter till stadsutveckling intressantare argument och de var mer positiva till acceptansen, men generellt sett var man skeptisk till att det var politiskt möjligt. Samtliga förordade "morötter" i form av bättre och effektivare kollektivtrafik och cykling. De var också överens om att om man ändå skulle genomföra en WPL är det viktigt att det är tydligt att intäkterna går till förbättringar inom dessa områden. Särskilt skeptiska var man till acceptans i det kortare perspektivet, strax efter införandet. Oro för näringslivsutveckling särskilt för att locka nya företag framfördes, liksom att det skulle uppfattas som ett orättvist system. Även de förväntade kostnaderna för implementeringen avskräckte. Att Nottingham infört en arbetsplatsparkeringskatt gjorde endast 7 % av de tillfrågade

mer intresserade, men om ytterligare städer i Storbritannien skulle göra så skulle 44 % kunna överväga WPL för egen del och man anade att ett 20-tal städer skulle följa efter inom den närmaste 10-årsperioden.

Liknande resultat fick Santos et al. (2019) då de tillfrågade arbetsgivare och arbetstagare i Cardiff i Södra Wales om WPL var en bra idé. Både enkätundersökning och djupintervjuer var deras metod. Cardiff upplever en expansion och redan nu är trängsel ett problem. Staden har som mål att öka kollektivtrafikresande, cykling och gång och man har genomfört en del förbättringar.

Responserna var allmänt sett ganska negativ och respondenterna menade att det inte skulle få någon effekt om inte rejält bättre alternativ fanns på plats. Inte oväntat var arbetsgivarna negativa till nya skatter och såg det mest som ännu en kostnad. Även den förväntade byråkratin var ett motargument. De anställda kunde å sin sida acceptera en skatt (56,3 %), förutsatt att deras arbetsgivare betalade och/eller om det fanns fullgoda alternativ, vilket de flesta respondenter menade att det saknades. De trodde inte att arbetsgivarna skulle ta ut avgiften av de anställda eftersom de ville vara attraktiva som arbetsgivare, men att det samtidigt skulle förta effekten av WPL. Man förutspådde också att en effekt skulle bli att man fick en mer spridd parkering till andra ställen ("displaced parking") om man skulle behöva betala kostnaden själv. Så länge kostnaden skulle vara mindre än 2 pund/dag skulle det inte påverka färdval alls, menade man. (I NCC hade dock en avgift på 1,6 pund/dag en tydlig effekt (Dale et al., 2019)). Dock var en WPL mer acceptabelt än en trängselskatt på vägen (Road User Charge, RUC) likt den som finns i London. Författarna konstaterar att många av dessa farhågor inte besannats i Nottingham och betonar vikten av en aktiv medborgardialog före införande.

### 3.5.2 Dialogprocesser

Det är alltså klart att en ny skatt inte är något som skapar entusiasm i sig själv, såvida man inte slipper betala den själv, och för en styrande politiker kan det bli ett högt pris att betala i nästa val. Därför är en öppen och transparent dialog en förutsättning för att det ska bli möjligt att gå vidare.

Nästan samtliga artiklar nämner detta, men en bra sammanställning ger Frost och Ison (2009), som beskriver den dialogprocess som föregick införandet i Nottingham. Artikelnen är alltså skriven före implementeringen, men slutsatserna går igen i senare forskning (t.ex. Dale et al., 2019).

Innan dialogen funderade man på om en WPL eller en RUC var det bästa för att få in medel för förbättringar och motverka trängsel. Man konstaterade att en WPL var enklare att införa och komma igång med snabbt, så att man också kunde komma igång tidigt med de investeringar i kollektivtrafik mm man planerat. En RUC skulle vara mer rättvis och skulle mer precist kunna påverka trafiken just under rusningstid, men en WPL, som särskilt inriktat sig mot just arbetspendling skulle också ha den effekten och vann på sin enkelhet.

Inför dialogen (2007) skickades informationsmaterial med önskan om respons ut till hushållen, 123 000 informationsblad, samt annonseringar på web och tidningar. Man fick in 2 500 svar. Personer bosatta i city var mer positiva (63 %) än de bosatta utanför (44 % positiva 55 % negativa). Man ordnade en hearing med 109 inbjudna, varav 28 kom. Hearingen fokuserade på fem ämnen: Påverkan på transporter, ekonomi, alternativen, omfattning på programmet och hur det skulle drivas. Hearingen leddes av en oberoende aktör. De synpunkter som kom in i detta skede var i stort de som nämnts tidigare med oro för näringslivet, rättvisefrågor, effektivitet etc. Många menade att WPL var för trubbigt och drabbade personer som inte hade något val, körde tungt gods



eller de som hade dålig ekonomi. Slutsatserna och rekommendationer från dialogen var att för att gå vidare med planerna bör man:

- Utveckla en planering för parkering där man identifierar behov och betalning
- Planer för hur man undviker parkering på andra ytor ("displaced parking") och kontroll av efterlevnad
- Tydligt presentera förbättringsåtgärder
- Transparenta planer för hur de genomförs och hur medlen används
- Säkerställa att de faktiskt genomförs
- Ge möjlighet att ta ut skatten via bruttolöneavdrag för att undvika dubbelbeskattning
- Undantag för arbetsgivare med mindre än 10 platser.
- Undantag för besöksparkeringar och andra tillfälliga parkeringar

Baserat på dialogen modifierades planerna bland annat genom att man beslöt att gränserna för skatten skulle följa området för City council administrative boundary (NCC), dvs centralkommunen i området, att relevanta undantag gjordes för mindre företag (>10 platser, vilket berörde 3000 platser), funktionshindrade, besökare till sjukhus och annan viktig samhällsservice. Man gjorde också en implementeringsplan med succesivt ökad avgift. Man tog också fram guide och informationspaket som stöd för parkering och program för annan "traffic management" bland annat för hantering av och undvikande av störningar för boendeparkering.

### 3.5.3 Acceptans efter införande

Dialogprocessen och slutsatserna därifrån syftar till att skapa förutsättningar för acceptans inför ett införande. När Liu et al. (2018) undersökte acceptans för ett utökat vägavgiftssystem (RUC, Road User Charge) i Melbourne fann de att 42 % var positiva, vilket inte anses tillräckligt och ytterligare insatser fordrades. Om ett system har förutsättningar att vara godtagbart (acceptability är begreppet i den engelskspråkiga litteraturen) vill det också till att acceptansen (acceptance) uppstår när det är på plats. Detta kan kräva modifieringar i systemen, men framför allt att de utlovade fördelarna faktiskt materialiseras i form av mindre trängsel, bättre alternativ etc. Här är tydlighet och dialog även under och efter implementering avgörande.

En vanlig erfarenhet från olika RUC-program är att acceptansen ökat sedan det väl är på plats, förutsatt att dialogprocessen fungerat (t.ex. efter försöket i Stockholm, Liu et al. 2018), Personer tenderar också till att vara mer positiva till det system man har än det som planeras framöver (Liu et al. 2018, Santos et al. 2019).

### 3.5.4 Effekter på utveckling, arbetstillfällen och affärer

Som nämnts ovan kom de flesta av de farhågor som uttryckts före implementering på skam, särskilt i fallen Perth och Nottingham. En stadskärna med färre bilar upplevs ofta som mer attraktiv, vilket även gynnar handeln och om korttidsparkering prioriteras före långtidsparkering är även det positivt för de som besöker staden för att handla. God kollektivtrafik uppskattas av företagare som vill etablera sig och den extra kostnaden som WPL innebär för dem är relativt liten i det stora hela (Dale et al. 2017b, Richardson, Merz 2010). Kan den dessutom överföras till anställda är den än mindre och de förbättrade kommunikationer gör arbetsplatserna mer attraktiva, trots den extra kostnaden för vissa.

## 4 Slutsatser och rekommendationer från litteraturen

Som framkommit ovan har parkeringskatter inte fått något större genomslag och erfarenheterna om dess effektivitet är blandade, men parkeringskatterna har också genomförts på lite olika vis. Införandet har ofta mötts med stor skepsis och många har valt bort dem, då man oroas för protester och negativ påverkan på ekonomi. Ofta sätts de i relation till vägskatter (RUC) och ses som ett billigare och snabbare alternativ med mindre teknik och enklare administration. Samtidigt ifrågasätts dess effektivitet i att adressera just trängsel under de kritiska timmarna vid rusningstrafiken i och med att man inte särskiljer kostnaderna för bilisterna på olika tider på dygnet.

Två frågor har behandlats särskilt i diskussionsdelarna i litteraturen:

- Hur ger parkeringsavgifterna önskad effekt att minska trängsel, minska luftföroreningar, buller, förbättra mobilitet och stadsmiljö, samt stödja alternativa resesätt?
- Hur skapas acceptans hos medborgarna och företag för en ytterligare påлага?

Här följer en sammanfattning av de råd och erfarenheter från den genomgångna litteraturen.

### 4.1 Avgörande faktorer för effektivitet

De mål man oftast vill uppnå är:

- Mindre trängsel och bättre trafikflöde
- Bättre luftmiljö
- Frigöra ytor i innerstaden för andra trafikslag eller miljöer
- Effektivare mobilitet med gång, cykel, kollektivtrafik
- Hålla stadskärnor levande för människor och handel

Parkeringskatter kan vara ett lite trubbigt verktyg, jämfört med vägavgifter, men då det är lättare att införa administrativt och tekniskt kan det fungera som en övergångslösning, som också kan generera intäkter tidigt riktade till att genomföra förbättrade alternativ. (Frost, Ison, 2009)

Framgångsfaktorer för att parkeringskatt ska ge effekt är att först och främst att det ekonomiska incitamentet läggs på de som använder bilen. Parkeringskostnader och tillgänglighet är en av de faktorer som har påverkan på personers transportval i de dagliga besluten (se t.ex. Dale et al. 2017 eller Litman 2019 m.fl.). Skatten tas som regel ut av den som tillhandahåller platsen, ofta ett företag, om det sedan inte för kostnaden vidare till brukaren utan låter andra verksamheter finansiera får det mindre eller ingen effekt, som visat sig i t.ex. Melbourne även efter höjning av avgiften (Hamer et al. 2009 och 2011).

Kostnaden ska vara tillräckligt hög för att få betydelse, vilket också ansetts vara en bidragande orsak till de ganska blygsamma effekter man sett i Sidney och Melbourne (Richardson, Metz 2010).

Skatten ska påverka rätt målgrupp, ofta arbetspendlare. Det kan göras i och med att man väljer långtidsparkerare på just arbetsplatser som skattskyldiga (Burchell et al.2019, Frost, Ison 2009), men låter korttidsparkeringar, som kan gynna handel, förbli obeskattade.

Det ska finnas bra alternativ till att ständigt välja bilen. I och med att skatten ofta är tänkt att finansiera alternativa transportsätt kan det vara en utmaning att ha fullgoda alternativ på plats i tid och risken är att bilister vänjer sig vid kostnaden och fortsätter köra bil även senare. Detta framhålls ofta som ett argument emot skatten (Santos et al. 2019)

Minska kostnaden genom att förenkla administrationen för skatten. Att som i Nottingham undanta små arbetsgivare med maximalt 10 platser innebär färre fakturor, samtidigt som den stora mängden arbetsplatsparkeringar ändå ingår (Dale et al. 2019).

Det är viktigt att man gör åtgärder som förhindrar att bilarna parkeras på andra ställen, såsom gatuparkering ("displaced parking"), t.ex. genom kontroller och/eller genom begränsade parkeringstider (Frost, Ison 2009).

En utmaning är att undvika "reboundeffeker" det vill säga effekter som motverkar syftet, såsom att den bättre framkomligheten släpper löst ett uppdämt behov av att köra bil hos resenärer som inte brukat göra det (Dale et al. 2019), eller genom att fler väljer bilen när det blivit lättare att hitta parkering nu när andra användare försvunnit. I Nottingham fick det effekten att arbetsgivare såg över antalet parkeringsplatser för att minska sina kostnader och antalet platser minskade. Möjligheten för parkeringshållare i Perth att "av-licensiera" sina platser fick också effekt (Robinson et al. 2010). Bilar tycks alltså ha en förmåga att fylla upp den plats de har till förfogande.

Det är också viktigt att inse komplexiteten när det gäller människors beslut att ta bilen eller välja annat, så att man får rätt förväntningar på vad en skatt kan åstadkomma. Dale et al. (2017a) uppskattade i sin modell att WPL hade måttlig påverkan, vid sidan av bränslepriser, samhällsekonomiska faktorer, vägars beskaffenhet etc.

## 4.2 Avgörande faktorer för acceptans

Det är en utmaning att få människor att tycka att det är en bra idé att börja betala för något som tidigare varit gratis, vilket gör att många städer inte vill, kan eller vågar införa en parkeringskatt (Burcell et al., 2019). Det är då viktigt att medborgarna ser problemen så att det finns ett incitament till förändring. Det handlar då om en upplevelse av faktorer som trängsel, miljöproblem, stadsplanering, förbättringsbehov i kollektivtrafik mm. Det finns skillnader mellan stora städer, mindre städer och land, när frågan om parkeringskatt diskuteras (Burcell et al. 2019). Man tar också lättare till sig erfarenheter från jämförbara orter och helst i samma land. Det finns således ett stort värde i att föregångare visar på goda resultat (Burcell et al., 2019).

När Enoch, Ison (2009) sammanfattar erfarenheterna från Perth nämns särskilt:

- Att tydlig information är nödvändig, men inte tillräcklig för att minska trängsel och bilåkandet – därför krävs styrmedel.
- Det ska vara enkelt att förstå systemet och vad det bidrar till.
- Att man från början redovisar vad pengarna ska gå till,
- Riktade undantag, som t.ex. platser för funktionshindrade, besöksparkeringar eller vid sjukhus, ökar acceptansen.

Flera författare pekar på den avgörande betydelsen av en öppen och trovärdig dialogprocess före och under planeringen (Dale et al. 2019, Santos 2019 et al. m.fl.). Processen innebär att man delger tydlig och trovärdig information, diskuterar en åtgärdsplan genom ett flertal kanaler (webb, informationsblad, hearings etc.). Dessa åtgärder förväntas ge en lösning av de problem som upplevs. Som ett resultat av dialogen får de styrande vara beredda att göra modifieringar av planen (Santos et al. 2019).

Förutsättningarna för acceptans beror även på personfaktorer, såsom kön, inkomst, utbildning och de resurter som används. Det viktiga är att förmedla en upplevelse av att förbättringar kan göras och presentera en modell som man kan diskutera utifrån, samt att ha en uppfattning om vilka attityder som de resande besitter för att kunna utforma en effektiv dialog. (Liu et al. 2018).

Under planeringsfasen och dialogprocessen är det avgörande att visa på en tydlig koppling mellan införandet av skatten och de investeringar den ska finansiera. (Enoc, Ison 2006). Det finns en hönan-ägget-problematik i att många vill se förbättring av alternativen först innan skatten tas ut, men att det är dessa som skatten ska finansiera efterhand som intäkterna kommer (Santos et al. 2019). Ett sätt är att under dialogfasen göra en studie av genomförbarheten där man modellerar de förväntade effekterna och visar på fördelar. (Santos et al. 2019). Santos et al. pekar också på att WPL kan vara lättare att få acceptans för än RUC.

En tidig åtgärd kan vara att ta fram ett reseplaneringsverktyg för arbetsplatser som underlättar för pendlarna att utnyttja befintliga alternativ (Frost, Ison 2009).

Under hela fortsättningen av processen är det viktigt att vara transparent om alla åtgärder, samt kommunicera framstegen efterhand och visa på att det finns ett samband med uttagandet av skatten.

Erfarenheter från såväl Perth, som Nottingham visar att införandet av skatten inte påverkat näringslivet negativt (Enoc, Ison 2006) och att man från arbetsgivarhåll istället sett fördelarna med goda kommunikationer (Dale et al. 2017).

Vid utvärdering och kommunikation kring effekterna av systemet är det viktigt även ur acceptanssynpunkt att inse komplexiteten och ha rätt förväntningar, att effekten kan maskeras av andra händelser, men ändå vara betydelsefull (Dale et al. 2017).

## 4.3 GEF-hypotesen – en socialpsykologisk reflektion.

Ovanstående erfarenheter passar väl in i socialpsykologisk modell som togs fram av Wilke (1991), den så kallade GEF-hypotesen: Den beskriver hur sociala dilemman modereras vid tillfällen där många kan utnyttja en gemensam resurs (jfr allmänningens tragedi, "tragedy of the commons"), eller i situationer där många kan bidra till en gemensam nytta (Eek, Biel, 2003). I fallet med parkeringskatt är det relevant att tänka på GEF-hypotesen i det senare fallet, där det är en gemensam nytta som ska åstadkommas. G står för greed (girighet) och innebär i det första fallet att en enskild aktör gärna roffar åt sig så mycket den kan, och i det andra fallet bidrar med så lite som möjligt. Detta modereras av E = efficiency (effektivitet) och F = fairness (rättvisa). Dvs om man inser att överutnyttjande leder till långsiktiga förluster respektive att ett bidrag till det gemensamma goda löser ett problem, samt att kostnader och nyttor fördelas rättvist. I fallet parkeringskatter

skulle det alltså kunna fungera så att kostnaden ska var rimlig (G) och att man kan se en reell effekt, som ger individen fördelar i form av t.ex. bättre framkomlighet eller bättre kollektivtrafik (G och E), samt att systemet upplevs rättvist på så sätt att kostnaden fördelas mellan de som utnyttjar resursen, men samtidigt inte drabbar enskilda på ett orättvist sätt (t.ex. funktionshindrade eller de som inte har något annat val). Det ska också upplevas rättvist genom att man inte möjliggör för vissa att komma undan, såsom t.ex. personer med förmånsbilar (F).

## 5 Förkortningar och ordförklaringar

Off-street parking – parkering på ytor som inte är på gatumark, Motsvarande svenska begrepp är parkering på tomtmark

Displaced parking – Här avses situationen där parkeringen okontrollerat sprids ut i ett större område, där den inte är önskvärd

AUD - Australiensisk dollar, ca 6,3 SEK I november 2020

RUC - Road User Charge – avgift som tas ut när ett fordon använder vägen, jfr trängselskatt i Göteborg och Stockholm

WPL – Workplace Parking Levy – skatt på parkering vid arbetsplatser, som den utformats i Storbritannien.

NCC – Nottingham City Council administrative boundry - den administrativa centralkommunen i Nottinghamområdet. Omfattar stadskärnan och vissa intilliggande områden.

## 6 Referenser

### 6.1 Artiklar och publikationer

Burchell J., Ison S., Enoch M. Budd L., (2019) *Implementation of the workplace parking levy as a transport policy instrument*, Journal of Transport Geography 80, 102543, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102543>

Dale S., Frost M., Ison S., Quddus M., Warren P. (2017a), *Evaluating the impact of a workplace parking levy on local traffic congestion: The case of Nottingham UK*, Transport Policy 59, s 153-164, <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.015>

Dale S., Frost M., Ison S., Nettleship K., Warren P. (2017b). *An evaluation of the economic and business investment impact of an integrated package of public transport improvements funded by a Workplace Parking Levy*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 101, pp. 149-162. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.034>

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 7, s 749-760, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.09.001>

Eek D., Biel A. (2003) *The Interplay Between Greed, Efficiency and Fairness in Public-Goods Dilemmas*, Social Justice Research. Vol 16 no 3.

Enoch M., Ison S. (2006), *Levying Charges on Private Parking: Lessons from Existing Practice*, World Transport Policy and Practice 12 (1)

Frost, M.W. and Ison, S.G., (2009). *Implementation of a workplace parking levy: lessons from the UK*. Transportation Research Board 88<sup>th</sup> Annual Meeting, 11-15 January, Washington DC., USA, Paper No. 09-0249

Hamer P, Currie G., Young W. (2009) *Exploring travel and parking impacts of the Melbourne CBD parking levy*, Research gate, <https://www.researchgate.net/publication/286390442>,

Hamer P, Currie G, Young W (2011), *Parking Price Policies – A review of the Melbourne congestion levy, Australasian*, Transport Research Forum 2011 Proceedings 28 – 30 September 2011, Adelaide, Australia, Publication website: <http://www.patrec.org/atrf.aspx>

Liu Z., Shiwakoti N., Bie Y., (2018) *Measuring the public acceptance of urban congestion-pricing: a survey in Melbourne (Australia)*, TRANSPORT, Special issue on Collaboration and Urban Transport 2018 Volume 33(4) s 902-912, doi:10.3846/16484142.2016.1155170

Litman T. (2019) *Understanding Transport Demands and Elasticities – How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior*, Victoria Transport Policy Institute

Richardson e., Merz S. K. (2010) *Extracting maximum benefit from parking policy – 10 years experience in Perth, Australia*, Association for European Transport and contributors 2010

Santos, G., Hagan A., Lenehan O (2019) *Tackling Traffic Congestion with Workplace Parking Levies*, Sustainability 2020, 12 200; doi: 10.3390/su12062200

Wilke H.A.M. (1991) *Greed, Efficiency and Fairness in Resource Management Situations*, i Stroebe W., Hewstone M. (eds) *European Review of Social Psychology*, vol 2 sid 165-187. Publicerat on line <https://doi.org/10.1080/14792779143000051>

Vägverket (2008) *Effektkatalog, Sektorsuppgifter och myndighetsutövning*, Vägverket publikation 2008:12, refererat i Rooth A. et al. (2017) *10 reformer som underlättar kommuners klimat- och miljöarbete*, IVL Rapport C 241.

## 6.2 Länkar till officiella hemsidor om parkeringskatter i de städer som beskrivits:

Melbourne: <https://www.sro.vic.gov.au/car-parks>

Perth: <https://www.transport.wa.gov.au/projects/perth-parking.asp>

Sydney: <https://www.revenue.nsw.gov.au/taxes-duties-levies-royalties/parking-space-levy>

Nottingham:

