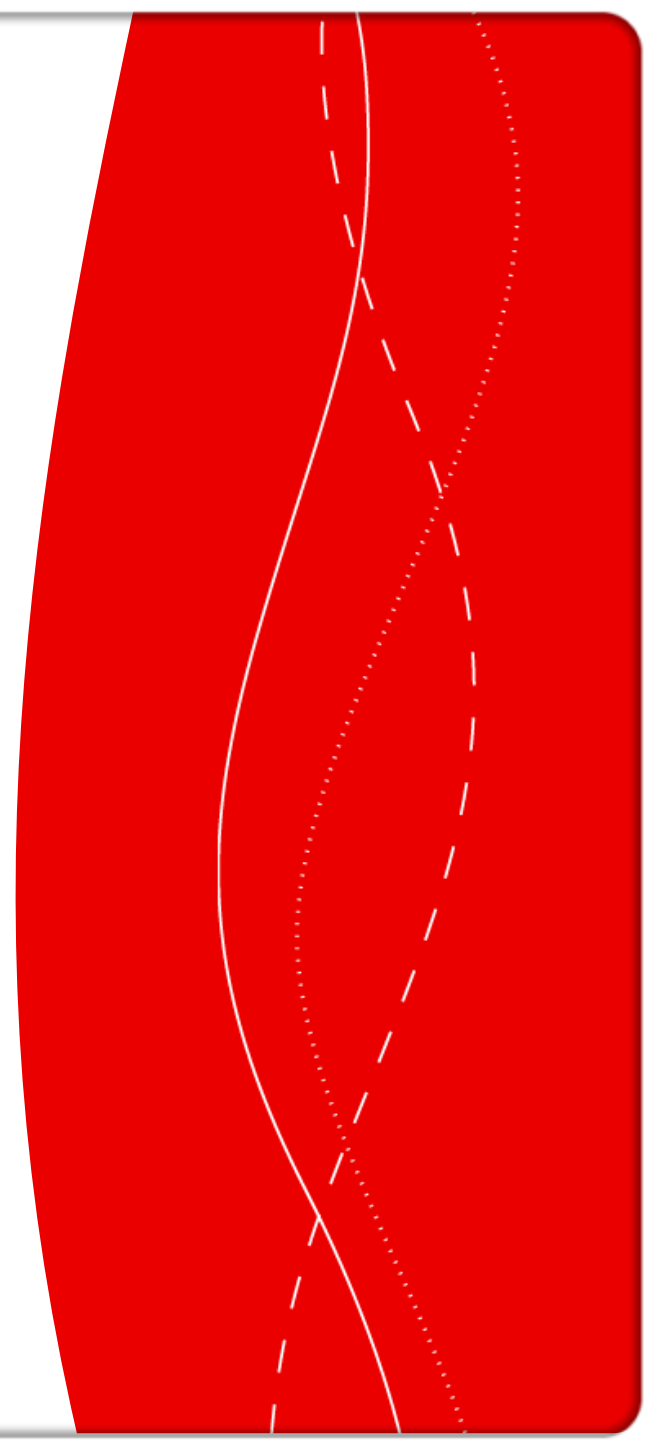




# **Framtidens parkeringsavgifter?**

Roger Pyddoke tillsammans med  
Urbanet Analys



# Översikt

- Jag uttalar mig inte om vad som är politiskt gångbart bara om samhällsekonomiska principer.
- Höjda parkeringsavgifter styrmedel som kan minska trängsel, buller och luftföroreningar. Skiftar efterfrågan från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.
- Dagens nivåer på p-avgifter troligen under de samhällsekonomiskt motiverade. En höjning i så fall motiverad.
- När optimum passeras blir dock höjningar kontraproduktiva.

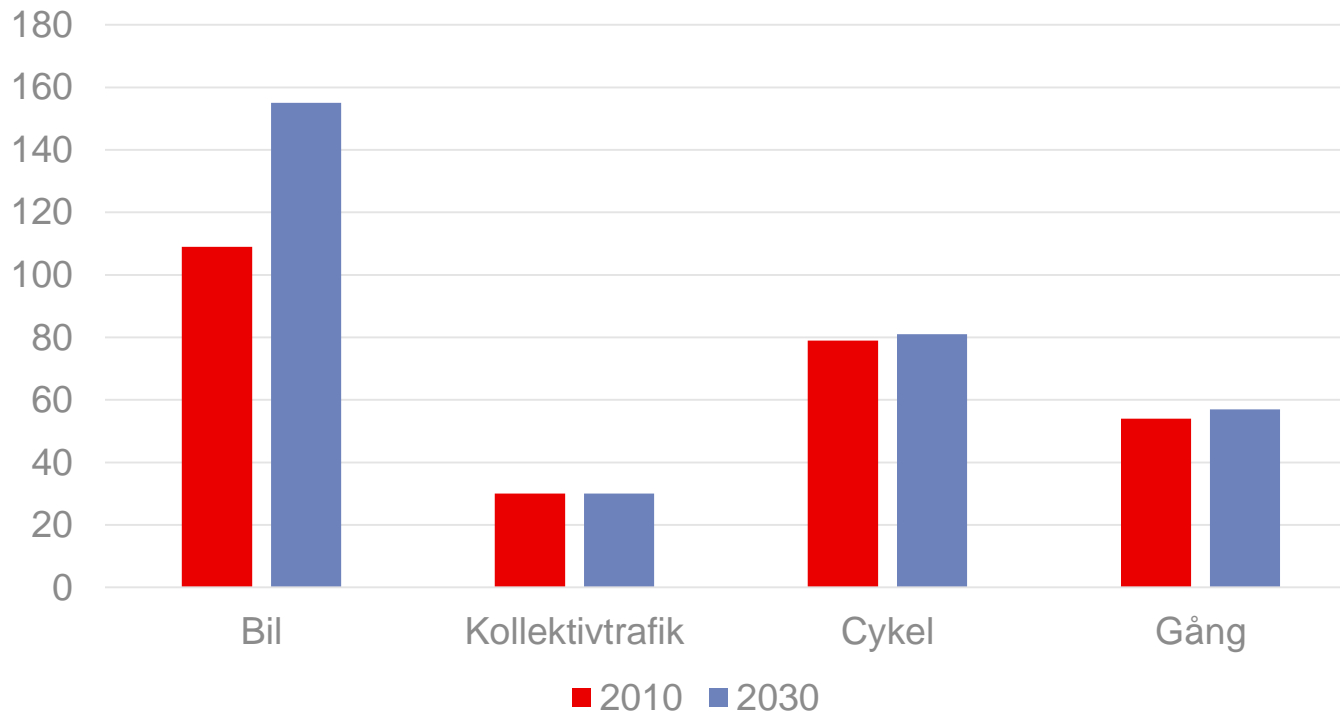
# Strategiska analyser av styrmedel för hållbara transporter i städer tillämpat på Uppsala

Syftet att utveckla en modell för strategiska analyser av styrmedel för urbana transporter och att tillämpa på Sverige

- Hur bör Uppsalas (Sveriges) stadsbebyggelse och styrmedel användas för att bana väg för hållbara transporter?
- Fokus på effekter av styrmedel och mindre på metod.

# Prognos Uppsala

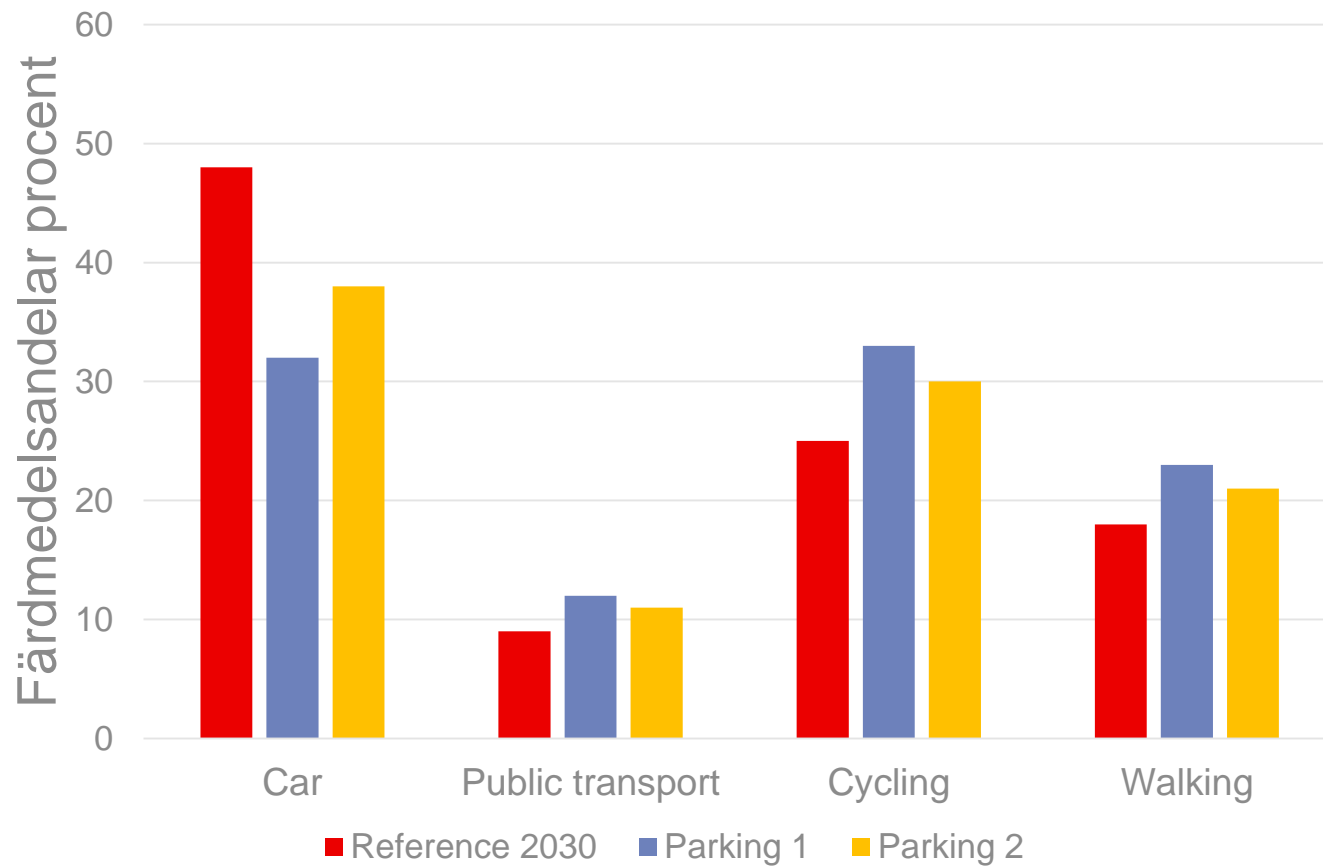
Trafikverkets Sampersprognoser  
Resor absoluta tal



# Parkeringsavgifter

Två varianter

1. Fördubbling av alla kommunala parkeringsavgifter och införande av 10 kronor i alla övriga zoner
2. Som ovan men införandet begränsas till zoner med övervägande näringsbebyggelse



# Parkeringsanalyser

Christiansen et al (2017)

Visar hur knapphet och avgifter på parkering nära arbetsplatsen minskar bilanvändning för arbetsresor i Norge.

Cats Zhang Nissan (2016)

Visar hur mycket parkeringsavgifter minskar efterfrågan på parkering i Stockholm

Kommande studie ska beräkna ett samband mellan pris och efterfrågan för olika platser i Stockholm.

# Optimala p-avgifter

- Den samhällsekonomiskt ideala parkeringsavgiften täcker kostnader för markanvändningen och varierar med efterfrågan.
- Högre vid hög efterfrågan, lägre annars.
- Parkeringsavgiften kan också användas för att prissätta återstående trängsel (när trängselskatt debiteras), buller, luftföroreningar och olyckor när dessa inte internaliseras av andra skatter och avgifter.