



# Åtgärder för att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare

En analys av parkering som social praktik

Malin Henriksson  
Åsa Aretun



# **Åtgärder för att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare**

## **En analys av parkering som social praktik**

Malin Henriksson

Åsa Aretun

Diarienummer: 2015/0473-7.3  
Omslagsbilder: Katja Kircher, VTI  
Tryck: LiU-Tryck, Linköping 2016

---

## Referat

---

En genomtänkt parkeringsstrategi kan bidra till bättre tillgänglighet, ren luft samt en säker, trygg och mer jämlik stadsmiljö. Frågan är dock hur olika åtgärder som styr parkering påverkar bilister. Syftet med denna studie är att undersöka varför besöksparkering används till arbetsplatsparkering. Centrala frågeställningar är hur orsaker och behov till arbetspendling med bil skiljer sig mellan olika grupper och hur åtgärder som styr parkering påverkar dessa grupper. Underlaget för studien är ett femtiotal kvalitativa intervjuer utförda i parkeringshus på strategiskt utvalda platser och tidpunkter i en mellanstor svensk stad. Fem olika mobilitetstyper som beskriver människors vardagliga resor identifieras: den hållbara resenären, den bekväma bilisten, den stressade bilisten, på-landet-bilisten och med-bilen-på-jobbet-bilisten. Det finns stora skillnader i hur de olika mobilitetstyperna påverkas av åtgärder som styr parkering. Mest sårbara för förändringar är de grupper som har komplexa vardagsliv med många vardagliga resor med flera olika mål, samt grupper som har begränsad tillgång till kollektivtrafik. En central slutsats är många av informanterna inte är vanebilister, utan uppger att de gärna utnyttjar kollektivtrafiken eller cyklar när det är möjligt. Parkeringsåtgärder som uppmuntrar individen att åka kollektivt eller cykla när hen kan, snarare än system som legitimerar och cementerar vanemässigt bilkörande blir därför relevanta.

<b>Titel:</b>	Åtgärder för att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare. En analys av parkering som social praktik.
<b>Författare:</b>	Malin Henriksson (VTI, <a href="http://www.orcid.org/0000-0002-8074-3634">www.orcid.org/0000-0002-8074-3634</a> ) Åsa Aretun (VTI)
<b>Utgivare:</b>	VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut <a href="http://www.vti.se">www.vti.se</a>
<b>Serie och nr:</b>	VTI rapport 895
<b>Utgivningsår:</b>	2016
<b>VTI:s diarienummer:</b>	2015/0473-7.3
<b>ISSN:</b>	0347-6030
<b>Projektnamn:</b>	Frigöra parkeringsplatser för besöksparkering
<b>Uppdragsgivare:</b>	Svepark
<b>Nyckelord:</b>	parkering, parkeringspolicy, mobilitet, social praktik, vardagsliv, arbetspendling, stadsplanering, arbetspendling
<b>Språk:</b>	svenska
<b>Antal sidor:</b>	35

---

## Abstract

---

A growing number of municipalities are using parking as a planning tool in order to create more attractive cities with fewer cars. Effectively designed parking strategies could contribute to a more equitable urban environment with cleaner air and higher degree of accessibility. The purpose of the study is to examine why visitor parking is used for workplace parking and how this situation can change. The basis for the study is fifty qualitative interviews conducted in a medium-sized Swedish town in strategically located car parks. Five different types of mobility styles are identified: the sustainable traveler, the comfortable motorist, the stressed motorist, the country side-motorist and the motorist that needs the car during work days. The groups that are most vulnerable to changes that make it more difficult or expensive to park in the city are the groups with complex everyday life mobility patterns, as well as groups that lives in remote places with limited access to public transport. The study also confirms that many of the informants are not habitual motorists, but use public transport or bicycles when possible. It is of relevance to support parking measurements that encourage individuals to use public transport or cycle when possible, rather than measurements that legitimize habitual car driving.

<b>Title:</b>	Parking measurements and potential effects for car commuters. An analysis of parking as a social practice.
<b>Author:</b>	Malin Henriksson (org, <a href="http://www.orcid.org/0000-0002-8074-3634">www.orcid.org/0000-0002-8074-3634</a> ) Åsa Aretun (VTI)
<b>Publisher:</b>	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) <a href="http://www.vti.se">www.vti.se</a>
<b>Publication No.:</b>	VTI rapport 895
<b>Published:</b>	2016
<b>Reg. No., VTI:</b>	2015/0473-7.3
<b>ISSN:</b>	0347-6030
<b>Project:</b>	Parking measurements and potential effects for car commuters.
<b>Commissioned by:</b>	Svepark
<b>Keywords:</b>	parking, parking policy, mobility, social practice, everyday life, commuting, urban planning
<b>Language:</b>	Swedish
<b>No. of pages:</b>	35

---

## Förord

---

Denna studie är resultatet av ett samarbete mellan VTI och Svenska Parkeringsföreningen (Svepark). Svepark är en ideell sammanslutning av kommunalt och privat ägda parkeringsbolag. Det gemensamma syftet har varit att ta fram ny forskning och väcka frågeställningar om användarna av parkeringstjänster och parkeringspolicy som kommer Sveparks medlemmar, liksom kommuner och forskarsamhället, till gagn.

Studien har genomförts av forskare på VTI och enheten Mobilitet, aktörer och planering (MAP). Intervjuerna genomfördes av Malin Henriksson, forskare, och Jonna Nyberg, forskningsassistent. En referensgrupp bestående av Lena Karlsson (Svepark), Matts Skeppstedt (Dukaten Parkering), Åsa Aretun (VTI) och Malin Henriksson (VTI) har under projektets gång träffats vid flertalet tillfällen för att stärka studiens kvalitet.

Tack till Svepark, Dukaten Parkering och Göteborgs stads parkeringsbolag som gjort studien möjlig.

Linköping, maj 2016

*Malin Henriksson och Åsa Aretun*

---

## Kvalitetsgranskning

---

Intern peer review har genomförts 29 april 2016 av fil. dr. Jessica Berg. Malin Henriksson har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Tomas Svensson har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 9 maj 2016. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

---

## Quality review

---

Internal peer review was performed on the 29 April 2016 by fil. dr. Jessica Berg. Malin Henriksson has made alterations to the final manuscript of the report. Tomas Svensson has examined and approved the report for publication on the 9 May 2016. The conclusions and recommendations expressed are the author's/authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.



---

# Innehållsförteckning

---

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>9</b>
<b>Summary .....</b>	<b>11</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>13</b>
1.1. Syfte och frågeställningar .....	13
1.2. Rapportens disposition .....	14
<b>2. Bakgrund .....</b>	<b>15</b>
2.1. Parkering som planeringsverktyg.....	15
2.2. Ekonomiska styrmedel .....	15
2.3. Åtgärder i stadsmiljön.....	16
2.4. Arbetsplatsåtgärder .....	16
2.5. Vardagsliv och mobilitet: parkering som social praktik .....	17
2.6. En intervjustudie .....	18
2.7. Genomförande.....	19
2.8. Idealtyper – ett sätt att förstå olika bilisters förhållningssätt till parkering.....	20
2.9. En studie av en mellanstor stad.....	20
<b>3. Resultat.....</b>	<b>21</b>
3.1. Beskrivning av materialet .....	21
3.1.1. Mobilitetstyper.....	22
3.1.2. Homin – den hållbara resenären .....	22
3.1.3. Benny – den bekväma bilisten .....	22
3.1.4. Vera – den stressade bilisten.....	23
3.1.5. Leyla – med bilen från landet .....	23
3.1.6. Jill – med bilen på jobbet.....	24
3.1.7. Fördelning av mobilitetstyper i materialet .....	24
3.2. Sammanfattande resultat .....	24
<b>4. Avslutande diskussion.....</b>	<b>26</b>
4.1. Hur påverkas olika resenärer av åtgärder som styr parkering? .....	26
4.2. Rekommendationer .....	27
4.3. Studiens bidrag och fortsatt forskning .....	28
<b>Referenser .....</b>	<b>29</b>
<b>Bilaga 1. Intervjuguide.....</b>	<b>31</b>
<b>Bilaga 2. Resultat i tabellform.....</b>	<b>33</b>



---

## Sammanfattning

---

### **Åtgärder för att frigöra åtgärder för besöksparkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare. En analys av parkering som social praktik.**

Malin Henriksson (VTI) och Åsa Aretun (VTI)

I takt med att fler bostäder och verksamheter ökar i de centrala delarna av dagens städer minskar de utrymmen som traditionellt använts till parkering. Parallellt ökar människors avstånd från hemmet till arbetet och arbetspendling med bil uppfattas av många som nödvändigt för att de ska få ihop vardagslivet. Arbetspendling med bil leder till trängsel och avgaser i städerna. Arbetspendlarna tar utrymme för andra typer av bilister – besökare och boende som tidvis får det svårt att hitta lediga parkeringsplatser. Det finns med andra ord ett stort behov av att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering. Idag blir det allt vanligare att kommuner använder parkering som ett planeringsverktyg för att skapa mer attraktiva städer med färre bilar centralt. En genomtänkt parkeringsstrategi kan bidra till ett effektivt transportsystem, bättre tillgänglighet, ren luft samt en säker, trygg och mer jämlik stadsmiljö. Frågan är dock hur olika åtgärder som styr parkering påverkar olika typer av bilister.

Syftet med denna studie är att utifrån ett användarperspektiv undersöka varför besöksparkering används till arbetsplatsparkering och hur denna situation kan förändras. Centrala frågeställningar är hur orsaker och behov till arbetspendling med bil skiljer sig mellan olika grupper och hur åtgärder som styr parkering påverkar dessa grupper.

Underlaget för studien är ett femtiotal kvalitativa intervjuer utförda i parkeringshus på strategiskt utvalda platser och tidpunkter i en mellanstor svensk stad.

I studien förstås parkering som social praktik. Att arbetspendla med bil betraktas som en del av en komplex aktivitetskedja där normer och attityder visserligen ingår, men där vardagslivets organisering spelar en större roll, snarare än som ett uttryck för enskilda individers åsikter eller attityder om de färdmedel de gillar bäst. När åtgärder som ska styra bort vissa bilar från parkeringshusen föreslås, är det viktigt att hänsyn tas till olika människors möjligheter till förändringar av resvanor, så att det blir möjligt för individen att hantera den vardagliga mobiliteten även efter förändringen. I rapporten diskuteras hur olika åtgärder kan komma att påverka människors vardagsliv positivt eller negativt.

I studien identifieras fem olika mobilitetstyper som beskriver människors vardagliga resor och incitament och orsaker till dessa: den hållbara resenären, den bekväma bilisten, den stressade bilisten, på-landet-bilisten och med-bilen-på-jobbet-bilisten. Analysen visar att det finns stora skillnader i hur de olika mobilitetsgrupperna påverkas av en rad olika åtgärder som styr parkering. De grupper som är mest sårbara för förändringar som gör det svårare eller dyrare att parkera inne i staden är de grupper som har mest komplext vardagsliv med många vardagliga resor med flera olika mål, samt de grupper som bor på platser med begränsad tillgång till kollektivtrafik. I studien finns stöd för att bilister också kan vara hållbara resenärer vid olika tillfällen. Att många av informanterna inte är vanebilister, utan uppger att de gärna utnyttjar kollektivtrafiken eller cyklar när det är möjligt, är en viktig slutsats. Parkeringsåtgärder som uppmuntrar individen att åka kollektivt eller cykla när hen kan, snarare än system som legitimerar och cementerar vanemässigt bilkörande blir därför relevanta.



---

## Summary

---

### **Parking measurements and potential effects for car commuters. An analysis of parking as a social practice.**

Malin Henriksson (VTI) and Åsa Aretun (VTI)

As commercial activity continues to increase in the central part of today's cities, space that traditionally have been used for parking reduces. Parallel, the distances between workplaces and homes are also increasing, making car commuting to work essential in the everyday lives of many people. This is worrisome since car commuting leads to congestion and pollution in cities. Also, when commuters take up parking space from other types of motorists, visitors and residents experience difficulties to find available parking spaces. In other words, there is a pressing need to free up parking space.

Today, a growing number of municipalities are using parking as a planning tool in order to create more attractive cities with fewer cars. Effective designed parking strategies can contribute to an efficient transport system, better accessibility, clean air and a safe, secure and more equitable urban environment. However, the question is how various parking measurements affects different types of motorists.

The purpose of this study is that from a user perspective, examine why visitor parking is used for workplace parking and how this situation can change. The study will identify different reasons and needs for car commuting, and discuss how different groups will be affected by measures that governs parking. The basis for the study is fifty qualitative interviews conducted in a medium-sized Swedish town in strategically located car parks.

In the study, the act of parking is regarded as a social practice. Thus, car commuting is considered a central part of a complex activity chain where norms and attitudes certainly is included, but where the organization of everyday life is more vital. This in contrast to the predominated view of car commuting as an expression of individuals' expressed opinions and attitudes about different modes of transport. When measurements to limit workplace parking in city parking spaces are proposed, it is important to take different people's opportunities to change their travel habits into account. It is essential that individuals will be able to manage their everyday mobility, also after the implementation of new parking measurements. In the report, how different actions can affect people's everyday lives positively or negatively is discussed.

The study identifies five different types of mobility styles that describes people's everyday travel: the sustainable traveler, the comfortable motorist, the stressed motorist, the country side-motorist and the motorist that needs the car during work days. The analysis shows that there are major differences in how the different mobility types is affected by measures governing parking. The groups that are most vulnerable to changes that make it more difficult or expensive to park in the city are the groups that have the most complex daily life, that conducts several daily car trips with different errands, as well as groups that lives in remote places with limited access to public transport. The study confirms that many of the informants are not habitual motorists, but use public transport or bicycles when possible. Parking measurements that encourage individuals to use public transport or cycle when possible, rather than measurements that legitimize and perpetuate habitual car driving therefore becomes relevant.



---

## 1. Inledning

---

Idag kännetecknas många svenska stora och mellanstora städer av en allt tätare planering. Det lyfts ofta fram att med en förtätad stad ökar möjligheterna att resa mer hållbart, avstånd mellan arbetsplats och bostad minskar vilket möjliggör gång- och cykeltrafik, och förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning ökar. Samtidigt är det många som kör in till staden med bil, ibland kör de kortare sträckor, men ofta kommer bilarna från ytterförorter eller omkringliggande landsort, samt från kranskommunerna. I takt med att fler bostäder och verksamheter ökar i centrala delar av städerna minskar de utrymmen som traditionellt använts bland annat till parkering och det blir svårare att få plats med bilarna. Arbetspendling med bil är ett stort problem eftersom det är många fordon som ska samsas om utrymmet i staden samtidigt. Trängsel och avgaser under den lilla tid bilarna är i rörelse blir problematiska följder. Arbetspendlarna tar dessutom utrymme för andra typer av bilister – besökare och boende som tidvis får det svårt att hitta lediga parkeringsplatser.

Mot bakgrund av ovanstående finns det ett stort behov av att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering och utgångspunkten i denna rapport är att det finns ett behov av att få ned volymen av arbetspendlare som parkerar sina bilar inne i stadens centrala delar. En annan utgångspunkt är att arbetspendlarna har olika förklaringar till att de kör bil in till staden, förklaringar som kan kopplas till olika typer av behov, och ärenden, liksom till vardagslivet. När det gäller utformning av åtgärder som är ämnade att förändra resenärers beteende finns det två perspektiv som vi i rapporten särskilt vill belysa. För det första pekar forskning om resvanor på, att för att policy ska vara verksam, det vill säga att den leder till önskat beteende, måste förslagen vara anpassade till den verklighet som resenärerna lever i. Först när man har en tydlig bild av olika mobilitetsmönster går det att utveckla precisa och verkningsfulla åtgärder för att styra mot hållbart resande (Spaargaren 2003; Julsrud 2014). Om förslag på åtgärder innebär för stora negativa konsekvenser för individerna kommer de troligtvis inte att förändra beteende, så till vida åtgärderna inte är tvingande. För det andra utgår vi ifrån att eftersom människor har olika mobilitetsmönster, baserat på deras olika förutsättningar och vardagsliv, kommer de dessutom att påverkas på olika sätt av policyåtgärder, ibland positivt men också negativt. Ambitionen med rapporten är att belysa hur olika grupper av resenärer kan påverkas av olika typer av åtgärder för att minska parkering till följd av arbetspendling med bil. Rapporten kan därför med fördel användas som underlag när beslut om parkeringsåtgärder ska fattas.

### 1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med föreliggande studie är att inventera varför besöksparkering används till arbetsplatsparkering och hur denna situation kan förändras. Vi avser att besvara följande frågeställningar:

- Vad är orsakerna till/vad möjliggör att besöksparkering används till arbetsplatsparkering idag?
- Hur skiljer sig orsaker, behov, lösningar, konsekvenser m.m. åt mellan olika grupper?
- Vilka åtgärder/lösningar skulle leda till att man avstår från att använda besöksparkering till arbetsplatsparkering?
- Vilka åtgärder/lösningar skulle medföra positiva respektive negativa konsekvenser avseende att kunna ta sig till och från arbete, och för vardagen i stort?

I rapporten identifierar vi med hjälp av ett femtiotal kvalitativa intervjuer utförda i parkeringshus på strategiskt utvalda platser och tidpunkter olika typer av bilister. Vi lyfter vidare upp åtgärder som i olika sammanhang föreslås för att minska andelen parkerade bilar till följd av arbetspendling, samt relaterar dessa åtgärder till bilisternas vardag.

## 1.2. Rapportens disposition

Rapporten inleds med en genomgång av de perspektiv som format vår analys. Vi beskriver vad det kan innebära att använda parkeringsåtgärder som en del av en välgenomtänkt stadsplanering. Här presenterar vi också olika åtgärder som har potential att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering. Vidare beskriver vi arbetsresan som en del av ett komplext vardagsliv och parkering som en social praktik. Efter detta redogör vi för de resultat som framkommit till följd av studien. Vi beskriver informanternas situation sett till demografiska och sociala aspekter. Vi presenterar vidare fem olika mobilitetstyper som analysen gett upphov till, det vill säga olika typer av resenärsgupper som har olika skäl till bilresor och olika inställning till parkering. Det innebär att åtgärder för att frigöra parkeringsplatser kommer att påverka grupperna olika vilket också är temat för rapportens avslutande del, där resultat analyseras och diskuteras, och rekommendationer till följd av resultaten presenteras.



---

## 2. Bakgrund

---

Denna studie kombinerar två perspektiv, nämligen parkering som planeringsverktyg och ett användarperspektiv där människors erfarenheter och incitament för att arbetspendla med bil står i fokus. Inom policyforskning växer det fram en kritik mot hur offentliga aktörer sällan betraktar kunskap om användning och användare som relevant att inhämta under processen att utforma policy och styrmedel (Spaargaren 2003; Shove 2010). En konsekvens av detta är att åtgärder som kan vara mycket effektiva bortses från. I likhet med denna forskning menar vi att studier av vilken roll olika tekniker, här bilen, har i människors vardagsliv, är essentiellt för att förstå om och hur i det här fallet parkeringspolicy behöver utvecklas. Först när vi har nått kunskap om användning som baseras på användares egna utsagor kan olika styrmedel för att stötta effektiv policy formuleras.

### 2.1. Parkering som planeringsverktyg

En genomtänkt parkeringsstrategi kan bidra till ett effektivt transportsystem, bättre tillgänglighet, ren luft samt en säker, trygg och mer jämlik stadsmiljö (Madsen 2006; SKL 2013; Shoup 2005). Att som kommun eller arbetsgivare arbeta med åtgärder som styr parkering kan vara ett effektivt sätt att skapa attraktiva stadsmiljöer på. Helst ska åtgärderna kombineras med övrig stadsplanering som styr markanvändningen, och där politiskt förankrade målsättningar finns. Störst effekt får de åtgärder som introduceras i kombinationen med åtgärder som erbjuder bilisten nya alternativ att resa på, som förbättrade möjligheter till kollektivtrafik och cykel samt gång.

En stor utmaning är dock föreställningen att en åtstramning av billiga och tillgängliga parkeringsplatser leder till att citykärnorna förlorar köpstarka grupper och att den lokala handeln därför riskerar slås ut när parkeringsmöjligheter försämras. Forskningen inom området visar att så inte är fallet. Shopping-kunder vinner på att parkeringen blir dyrare, då arbetspendlarna vid en höjning av parkeringsavgifter (åtminstone kortsiktigt) väljer andra färdmedel än bil med konsekvensen att fler parkeringsplatser frigörs (Madsen 2006). Besökare är inte särskilt priskänsliga utan fortsätter åka till stadskärnorna på ett liknande sätt, oavsett höjning eller sänkning av parkeringsavgifter. Vad som påverkar besökarna är istället attraktiva stadsmiljöer, med ett stort detaljhandelsutbud och kulturutbud. Arbetstagare är jämfört med besökare dock priskänsliga. När utbudet av parkeringsplatser vid arbetsplatsen minskar eller när höga parkeringsavgifter införs (eller när det längre inte är gratis att parkera), ger det stora förändringar i arbetstagarnas beteende (Svensson & Hedström 2010).

Sett till aktuell parkeringsforskning bör åtgärder för att öka tillgänglighet till gång, cykel- och kollektivtrafik alltid kombineras med restriktiva parkeringsåtgärder i staden. Om detta inte sker, riskerar åtgärderna att bli verkningslösa, eller inte så effektiva som önskat. Så länge det finns gott om billiga parkeringsplatser har det visat sig vara svårt att påverka färdmedelsvalet med hjälp av åtgärder som förbättrad kollektivtrafik eller bättre förutsättningar att gå och cykla (Svensson & Hedström 2010). Men det kan vara lika svårt att få ett långsiktigt förändrat parkeringsbeteende om bilisten saknar alternativa sätt att resa.

Det finns en mängd olika sätt att konkret styra parkering på. Här belyses ett antal åtgärder som forskningen pekat på har potentiellt stora möjligheter att påverka arbetspendlares val av färdmedel och parkering. Åtgärderna kopplas till 1) ekonomiska styrmedel, 2) arbetsplatsen och 3) åtgärder i stadsmiljön. I rapportens avslutande delar diskuterar vi hur de olika åtgärderna kan komma att påverka olika grupper av bilister.

### 2.2. Ekonomiska styrmedel

Höga avgifter för parkering i citykärnan är den vanligaste åtgärden för att styra parkering. Ofta delas staden in i olika zoner, där ju närmre stadskärnan man kommer innebär att bilisten får betala mer för parkering. I amerikanska städer har det visat sig att höga parkeringsavgifter leder till ökad samåkning, vilket leder till färre bilar (Shoup 1997). En annan konsekvens av prissättning kopplat till zoner av

staden är att bilisterna parkerar längre bort från arbetsplatsen och går en längre sträcka för att få så billig parkering som möjligt. Generellt accepterar bilisterna 5–10 minuters promenad men i de fall där priserna varierar mycket har 20–25 minuters promenader observerats (Rye m.fl. 2004). Att promenera längre sträckor blir ett ”alternativ” till de bilister som av olika skäl känner sig bundna till bilen, exempelvis för att bilen behövs för att utföra flera olika ärenden (s.k. ”trip-chaining”) (Madsen 2006). Många bilister kan också uppfatta promenader som positivt, särskilt om alternativet innebär dyra avgifter eller lika lång tid att spendera i bilen för att leta efter lediga parkeringsplatser, ”sökzeit”. (Axhausen & Polak 1991) Ett problem med denna åtgärd är att problemet med för många bilar (trängsel, luftkvalitet) flyttas till andra platser i staden istället för att försvinna helt eller delvis (Madsen 2006).

### 2.3. Åtgärder i stadsmiljön

Istället för att styra med ekonomiska incitament kan olika typer av förbud vara effektiva. Blockering av långtidsparkering (förbud eller begränsning) möjliggör en hög omsättning av parkerade bilar, men medför också en risk för ”söktrafik” (se ovan).

Pendlarparkeringar (perifera pendlar- och infartsparkeringar med god anslutning till kollektivtrafik), så kallade ”park and ride”, syftar till att åstadkomma en mer omfattande användning av kollektivtrafik: europeiska exempel visar att biltrafiken i staden kan minska mer eller mindre dramatiskt (Svensson & Hedström 2010). Pendlarparkeringen kan uppfattas som mer attraktiv när parkeringsavgiften fungerar som färdbevis för resan med kollektivtrafik mellan arbetsplatsen och pendlarparkeringen, särskilt när det samma gäller eventuella medpassagerare för att stimulera till samåkning (ibid.).

Byggande av bilfria bostäder är en åtgärd som på lång sikt förändrar bilisternas beteende. Det innebär att bostäder byggs med begränsad tillgång till p-platser och p-tillstånd. Att kommuner arbetar med att sänka p-normer är en annan närliggande åtgärd som idag diskuteras i flertalet kommuner (SKL 2013). Tillgänglighet till kollektivtrafik är centralt för att få en positiv effekt, liksom ett lokalt utbud av service och butiker, samt etablerade former för samåkning, samutnyttjande av bilar (t.ex. bilpooler). En ny studie av ett bostadsområde i Göteborg, som planerats delvis på detta sätt, visar att åtgärderna hade en relativt liten betydelse för hur man valde att parkera, köra bil och antal bilar man hade i hushållet. Forskarna drar slutsatsen att för att nå önskad effekt bör åtgärder alltid kombineras med en välgenomtänkt parkeringspolitik i övrigt (Hrelja m.fl. 2016). Det kan också noteras att även om bilfritt boende kan vara positivt, påverkar man en liten målgrupp. Dels är centrala och nybyggda lägenheter dyra och dels är det inte säkert att den stora andelen bilister önskar bo centralt (ibid.).

För barnfamiljer, som kör mycket bil, är det vanligt att man flyttar ut till mer perifera lägen, eller önskar göra det. Det kan ha både med bostadspolitiska skäl (för dyra och för få boenden centralt) och med föreställningar och önskemål om hur barn ska växa upp (nära natur eller vatten) (Gil Solá 2013). Den stora majoriteten av den grupp vi i denna studie undersöker bor i bostadsområden utanför centralorten, eller i den stadsnära landsorten. Det innebär, förutom att avståndet till arbetsplatsen är betydande, dessutom ofta att boendeparkeringen ingår i hyran/husavgiften vilket innebär att många uppfattar den som ”gratis”. Det innebär också att boendeparkeringen är fast och gäller för en längre tidsperiod snarare än rörlig och uttag per timme. I de fall där parkeringsavgiften är rörlig hemmavid, och där parkeringen är billig eller gratis på arbetsplatsen blir incitamentet högt att flytta bilen till arbetsparkeringen och på så sätt slippa betala parkering (Svensson & Hedström 2010).

### 2.4. Arbetsplatsåtgärder

Eftersom arbetspendlare kör bil till sin arbetsplats kan det vara rimligt att arbetsgivaren arbetar med åtgärder som minskar bilismen. Ofta kan sådana åtgärder kopplas till ett hälsofrämjande arbete. Det finns många sätt som kommunen eller annan offentlig arbetsgivare kan stötta arbetsgivarna för att komma igång med ett sådant arbete. Det kan handla om att en tjänsteman på kommunen tillsammans med arbetsgivaren tar fram gröna mobilitetsplaner och på så sätt bidrar med kompetens om vad som

fungerar bra eller mindre bra. Det finns också exempel på kommuner som arbetar med ”grön certifiering” av företag där ett aktivt mobilitetsarbete är ett krav. Sådana typer av certifieringar kan ge företagen en positiv image (samt också bidra till bättre hälsa och klimat). Det är dock svårt att motivera privata arbetsplatser att se över sin parkeringspolicy, framförallt är det större offentliga aktörer som kommuner eller landsting som tagit ansvar för detta (Svensson & Hedström 2010, SKL 2013; Rye & Ison 2005).

Några exempel på åtgärder en grön resplan kan innehålla är:

- *Subventionerade busskort och/eller cyklar*
- *Cash-out-system:* arbetsgivaren ersätter under en viss tid arbetstagarna ekonomiskt för höjd parkeringsavgift. Det har visat sig att eftersom avgiften för parkering tas ur den egna plånboken, kommer det upplevas som en stor kostnad som man gärna vill avstå från trots ekonomisk kompensation på lönen. På så sätt får bilisterna ett incitament att ställa bilen och pröva på andra sätt att resa.
- *Parkeringsavgift kopplat till arbetsplats:* varje avdelning/arbetsplats måste betala en summa för utnyttjande av parkeringsplatser till en gemensam pool, de anställda behöver inte betala för användningen, men pengar kan användas till annat om p-platserna inte används.
- *Individuell parkeringsbudget:* de anställda får en rabatt på parkeringsavgiften under ett antal dagar på ett år, men får betala fullt pris (eller mer) under övriga dagar
- *Erbjuda alternativ till bilen:* få en cykel i premie om man inte kör bil till jobbet, underlätta och främja cykel genom cykelparkering, företagscyklar, möjlighet till cykelreparationer

## 2.5. Vardagsliv och mobilitet: parkering som social praktik

Alla de aktiviteter en individ genomför i en viss ordning, exempelvis under en dag, kan beskrivas som en del av *vardagslivet*. Vardagen består av vanor och rutiner, där olika aktiviteter länkas ihop eftersom de görs i en följd. På så vis blir att parkera i ett parkeringshus ett sätt att organisera vardagslivet på. Att förflytta sig, resa, mellan olika aktiviteter utgör människors mobilitet, där resan länkar samman de aktiviteter som är utspridda på olika platser. En individs dagliga mobilitet är beroende av flera olika beslut som hen inte alltid kan kontrollera helt och fullt. Vilken social kontext individen befinner sig i är avgörande, vilket gör att individen måste anpassa sig till andra människor och flera andra yttre faktorer. Om det finns en familj, eventuellt med barn med egna mobilitetsmönster, skapar det vissa restriktioner och möjligheter, medan en arbetsplats där arbetstider är mer eller mindre flexibla skapar andra. Eller kollektivtrafikens tidtabeller, tillgång till körkort och bil etc. Ofta samspelar flera olika sociala kontexter, vilket gör att individen måste anpassa sig på olika sätt i flera led. Det är med andra ord inte enbart individens enskilda behov som avgör vilket färdmedel som anses vara lämpligast för olika typer av ärenden (Berg 2016).

Det finns stora skillnader i människors mobilitetsmönster. Vilken livsfas individen befinner sig i är av stor betydelse för hur vardagslivet, och därmed vardagens resor, organiseras (Berg 2016). Om man yrkesarbetar, om man har små barn, eller barnbarn, eller om man lever i ett ensamhushåll spelar stor roll för val av färdmedel, ärende och färdlängder. I föreliggande studie har informanterna gemensamt att de yrkesarbetar och därmed behöver resa för att komma till jobbet. Arbetsresan är en strategiskt viktig länk mellan privatliv och arbetsliv som ger individen räckvidd och möjligheter att delta på arbetsmarknaden. Utifrån hur komplext resmönster människor har, organiserar de arbetsresan på olika sätt (Gil Solá 2013).

Minst komplexa resmönster har äldre förvärvsarbetande män utan hemmaboende barn. Mest komplexa resmönster har unga kvinnor med hög yrkesstatus samt med små hemmaboende barn. Dessa kvinnors välbefinnande påverkas dessutom mest av restiden till och från jobbet, där längre restid ger högre stressnivåer. Småbarnsföräldrar är den grupp som vanligast uppger att spara tid är det primära skälet till att de kör bil. Denna period i livet medför också ökade bilresor både för kvinnor och för män. Medan kvinnors resmönster förändras av att få barn, är dock mäns resmönster mer konstanta över tid. Det antas bero på att kvinnor oftast har huvudansvar för hushållet och spenderas mest tid i hemmet när barnen är små. Kvinnor gör också flera serviceresor än vad män gör, det vill säga resor där barn skjutsas till och från skola/förskola. Omsorgsansvar leder med andra ord till splittrande och tidskrävande resor, och kan beskrivas som ett jämställdhetsproblem (Gil Solá 2013).

Vardagens mobilitet är således komplex, där flertalet människor behöver ”pussla” för att få ihop det. Att köra till jobbet med bil, en aktivitet som alla de personer vi intervjuat inom ramen för denna studie har gemensamt, är en ofta väl övervägd aktivitet, där att parkera i parkeringshus i stadens centrala delar utgör en liten, men inte alls obetydlig, del i vardagslivet. Inledningsvis beskrevs att det från ett samhällsperspektiv finns flertalet problem med att parkeringshus idag används till arbetsplatsparkering. Vi utgick från att arbetsplatsparkering behöver styras bort från parkeringshusen, och att arbetspendlarna behöver parkera någon annanstans, alternativt sluta köra bil till jobbet och istället cykla eller åka kollektivtrafik. Det kommer innebära ett brott i dessa människors vardagliga mobilitet, där de behöver ändra sina rutiner och anpassa sig till en ny typ av begränsning. Utifrån att mobilitetsmönstren ser olika ut, kommer detta kräva mindre eller större förändringar, där många troligtvis kommer uppleva förändringarna som negativa. När åtgärder som ska styra bort vissa bilar från parkeringshusen föreslås, är det viktigt att hänsyn tas till olika människors möjligheter till förändringar av resvanorna, så att det blir möjligt för individen att hantera den vardagliga mobiliteten även efter förändringen.

Detta perspektiv innebär att vi betraktar parkering som en *social praktik*. Skillnaden från ett traditionellt sätt att tänka kring policyåtgärder är att vi inte betraktar praktiken att arbetspendla med bil som ett uttryck för enskilda individers åsikter eller attityder om de färdmedel de gillar bäst, utan som en del av en komplex kedja där normer och attityder visserligen ingår, men där vardagslivets organisering spelar en större roll (jmf Shove 2010). Ofta när man diskuterar åtgärder är utgångspunkten att nå störst effekt, det vill säga att få flest människor att sluta ta bilen till jobbet. Här undersöker vi dessutom också hur åtgärder kan komma att påverka människors vardagsliv positivt eller negativt. Vår utgångspunkt är att åtgärder som gör det möjligt att hantera vardagslivet bäst, samtidigt som de styr bort från parkeringshusen, är de mest effektiva åtgärderna för att uppnå målet om färre bilar i innerstaden som följd av vardaglig arbetspendling med bil.

## 2.6. En intervjustudie

Undersökningen utgick från ett *användarperspektiv*. Det var relevant eftersom vi ville veta hur arbetspendlarna själva beskriver sitt vardagsliv kopplat till resande samt vilken roll parkeringen spelar i detta. Vi har därför använt oss av en *kvalitativ* metod, här intervjuer.

Kvalitativ forskning handlar om att klargöra ett fenomenets karaktär eller egenskaper, medan kvantitativ forskning handlar om att fastställa mängd. Med kvalitativ forskning eftersöker man fenomenets innebörd eller mening, snarare än förekomst eller frekvens. Kvalitativa studier är lämpligt när man vet lite om ett fenomen och behöver förstå sammanhang som inte tidigare är kända (Widerberg 2002). Det finns få parkeringsstudier som anammar ett användarperspektiv. Undersökningar som uttalar sig om människor som parkerar betraktar oftast dem som flöden som kan styras, där olika typer av åtgärder leder till vissa önskvärda eller icke-önskvärda beteenden. Forskningen kan då exempelvis komma att handla om hur effektiv en åtgärd är. Men det svarar inte på frågor om hur åtgärderna påverkar människornas vardagsliv, det vill säga en av de centrala frågeställningarna i studien.

Studien kan alltså inte användas för att säga hur *vanligt* det är att människor tänker så som informanterna vi intervjuat med uttrycker, eller hur *många* det är som ställer bilen i parkeringshuset för att de använder bilen i arbetet, eller för att hinna i tid till jobbet. Studien gör inga analyser som går att säkerställa statistiskt, utan syftar istället till att *förstå fenomenet* att parkera i parkeringshus till följd av arbetspendling. Genom ett kvalitativt tillvägagångssätt tillåts forskaren belysa komplexiteten i ett ämne och uppmärksamma det unika hos olika individer samtidigt som likheter och skillnader kan belysas och sättas i ett sammanhang.

*Analytisk generalisering* är ett viktigt begrepp som synliggör studiens generaliseringsanspråk men som också möjliggör en kvalitetsgranskning (Gilje & Grimen 2007). Vår undersökning kan beskrivas som att vi lägger en pusselbit i ett större pussel om hur människors kan styras mot mer hållbara sätt att resa. Det utsnitt vi studerar ger kunskap om hur människor som parkerar i ett parkeringshus tänker och gör. Denna pusselbit behövs för att förstå helheten. Genom att i rapporten dels beskriva våra resultat så tydligt som möjligt men också genom att relatera resultaten till det större pusslet – helheten – med hjälp av tidigare forskning i närgränsande områden kan läsaren avgöra hur den här studien kan förstås och vilken giltighet resultaten kan ha (Larsson 2009). För oss har framförallt forskning (både kvantitativ och kvalitativ) om människors vardagliga resor varit betydelsefull för att koppla våra resultat till ett större sammanhang. Eftersom tidigare studier visar att de allra flesta människor reser vanemässigt, det vill säga att de reser på samma sätt under lång tid vet vi relativt väl hur den större populationen ser ut (Julsrud 2014). Men vi vet inte hur resenärerna själva betraktar sina motiv till resorna, och hur de menar att olika typer av åtgärder skulle påverka dem. För att förstå det behöver vi prata med dem.

En kvalitativ studie blir inte nödvändigtvis bättre för att man intervjuer många personer. Antalet intervjuer beror istället på hur stor variationen i det undersökta fenomenet antas vara. Därför är det viktigt att intervjuer så många olika kategorier av människor som möjligt, och därigenom *maximera variationen* (Larsson 2009). Vi valde därför att intervjuer i olika parkeringshus vid olika tidpunkter på dygnet (morgon och eftermiddag) och inkludera människor i olika åldrar och med olika kön. När ytterligare intervjuer inte tillför någon mer kunskap har man uppnått en *mättnad* (Repstad 1999, s 70). För oss innebar det att vi intervjuade så pass många personer att vi började se ett mönster i hur de beskrev sina skäl och motiv till att parkera. Vi började kunna kategorisera personerna som svarade utifrån dessa mönster, och en rad förklaringar började kristalliseras. När vi upplevde att det inte tillkom nya svar, utan varianter på tidigare intervju svar menade vi att en mättnad uppnåtts. Vi har gjort ett femtiotal intervjuer vilket i kvalitativa studier kan betraktas som många.

## 2.7. Genomförande

Studien bygger på 49 intervjuer och 10 pilotintervjuer med arbetspendlare som utförts i två parkeringshus i centrala Linköping. Intervjuerna genomfördes under hösten 2015. Intervjuerna var semi-strukturerade vilket innebar att vi inledningsvis formulerade ett antal frågor som vi genom intervjuerna ville ha svar på. Under intervjuerna ställdes också följdfrågor utifrån vad intervju-personerna berättade. Parkeringshusen valdes utifrån kriteriet att det var vanligt att använda dem till arbetsplatspendling, och att stora ytor i parkeringshusen upptogs av just arbetspendlarnas bilar. Parkeringshusen valdes ut i samråd med Dukat, Linköpings stads parkeringsbolag, som bland annat ansvarar för att genomföra stadens parkeringsstrategi. Intervjuerna ägde rum antingen tidigt på morgonen eller sen eftermiddag/tidig kväll. Detta för att fånga arbetspendlarna när de var på väg till eller från sina bilar.

Valet att intervjuer personerna på plats i parkeringshusen baserades främst på två skäl. För det första innebar det att vi hittade rätt målgrupp för studien. För det andra gav det en möjlighet att intervjuer personerna i den kontext som studien avser att belysa, det vill säga transporternas och parkeringens betydelse för deras vardagsliv.

Inför intervjuerna genomfördes ett antal provintervjuer. Syftet med provintervjuerna var att testa frågor, få inspiration till ytterligare frågeställningar samt att få en uppfattning om huruvida människor var villiga att ställa upp på intervjuer på väg hem eller till jobbet, eller om de tyckte att det var för tidskrävande. Lärdomar från provintervjuerna var flera. Vi upplevde exempelvis att människor gärna tog sig tid att ställa upp på en intervju, men att det var viktigt att den inte tog för lång tid. Vi erfor vidare att man hellre ville berätta fritt om sin situation snarare än att svara på enkät-liknande frågor av typen ”på en skala 1-5, hur upplever du...”. Vi valde därför att utforma en enkel intervjuguide där ett litet antal öppna frågor ställdes, samt en rad bakgrundsfrågor (se bilaga 1). Intervjuerna tog ca 10 minuter i anspråk, en tidsrymd som upplevdes som acceptabel av informanterna. Resultaten från provintervjuerna har inkluderats i analysen när vi ansåg det lämpligt.

## 2.8. Idealtyper – ett sätt att förstå olika bilisters förhållningssätt till parkering

Det stod relativt tidigt klart att många av de vi intervjuade parkerade i parkeringshusen av liknande skäl samt att livssituationer ofta verkade påverka vilka skäl som olika personer hänvisade till. Mönster utkristalliserade sig med andra ord nästan ”av sig självt”. Att göra idealtyper av dessa utkristalliseringar var därför ett enkelt val.

Att arbeta med idealtyper är ett verktyg för att bearbeta och analysera ett material men också ett sätt att presentera sin analys på<sup>1</sup>. Genom att definiera idealtyper kan forskaren presentera de sammanhang och helheter som ett material uttrycker. Idealtypen är en konstruktion baserad på flera personers liv eller situationer. Genom idealtypen lyfts de typiska element som formar upplevelsen av en viss situation. Här kan det som uppfattas som essensen av en situation ges liv. Idealtypen är inte verklig, inga människor är en idealtyp helt och hållet, och verkligheten är alltid mer komplex än framställningen av den.

## 2.9. En studie av en mellanstor stad

Linköping är en medelstor stad med drygt 153 000 invånare. Nästan 30 000 förvärvsarbetande personer pendlar dagligen till Linköpings tätort. Mer än hälften av dessa pendlar från andra, ofta närliggande, kommuner (Linköpings kommun 2014). Drygt 65 % av linköpingsborna kör bil till arbetet. En vardag står mellan 12–1500 bilar parkerade större delen av dagen, vilket innebär en genomsnittlig beläggning på 65 % i de centrala parkeringshusen. Vissa parkeringshus är dock så gott som fullbelagda under rusningstiderna (Linköpings kommun 2012).

Det finns många städer i Sverige med liknande förutsättningar som Linköping. Studiens resultat kan därför vara relevanta i flera sammanhang. Dessa städer har en mycket viktig roll eftersom vad som beslutas och genomförs här har stor betydelse för att uppnå fastställda miljömål, såväl lokalt, regionalt och nationellt. Samtidigt har städer i Linköpings storlek ofta ambitiösa planer på expansion och befolkningstillväxt. Det ställer krav på att anpassa transportsystemet så att bilismen inte eskalerar, utan kan hanteras samt att miljöpåverkan till följd av transporter begränsas.

---

<sup>1</sup> Se Widerberg (2002) och Boglind m.fl. (1993), specifikt kap. 3, om att använda idealtyper som redskap i forskningen.

---

### 3. Resultat

---

Studiens resultat beskrivs på två olika sätt. Först beskrivs respondenterna utifrån ett antal demografiska och socio-ekonomiska aspekter. Syftet med beskrivningen är att ge en översiktlig bild av de personer vi inom ramen för studien har intervjuat, snarare än en generaliserad bild av de människor som i vardagen kör bil till arbetet och således utnyttjar stadens parkeringshus. I många fall kan tendenserna som iakttagits kopplas till forskning om resvanor (där syftet är att statistiskt kartlägga människors resvanor) vilket stärker giltigheten i våra resultat. Vidare har vi utifrån intervjumaterialet konstruerat en rad mobilitetstyper som beskriver olika förhållningssätt till parkering, och som pekar på olika gruppers möjligheter och begränsningar vad gäller möjligheter att förändra resvanor.

#### 3.1. Beskrivning av materialet

Underlaget för studien är 49 intervjuer och 10 provintervjuer. Eftersom vi inte har tillgång till information om samma bakgrundsvariabler i båda intervjumaterial, har provintervjuerna inte inkluderats i beskrivningen av materialet, trots att de påverkat analysen i stort. Se bilaga 2 för en översikt i tabellform.

Vi intervjuade 30 kvinnor och 19 män. Även om vi strävade efter en jämn könsfördelning i materialet var det fler kvinnor än män som ställde upp på intervjuer. Vår uppfattning var också att fler kvinnor än män vistades i parkeringshusen under de tider vi var där. De flesta av de intervjuade är födda på 1960- eller 1970-talet. Även flera 50-talister utan hemmaboende barn intervjuades. 1980- och 1990-talisterna var dock relativt frånvarande i studien. Eftersom många 1980-talister nu börjat bilda familjer med barn är det något överraskande.

Många bor utanför Linköping, i mindre orter, alternativt tätorter. De körde bil från orter som Ljungsbro, Vikingstad, Mjölby och Brokind. Det fanns också exempel på människor som körde längre sträckor, så som från Norrköping eller Nyköping. De flesta informanterna uppgav att det fanns två bilar i hushållet. Det var absolut vanligast att informanterna bodde i villa, även om hyres- och bostadsrätt förekom, liksom radhus. Det var också vanligt att informanterna var samboende. Fler kvinnor än män hade hemmaboende barn, men det varierade ganska mycket huruvida det fanns barn i hushållet eller ej.

De allra flesta hade en bilresa på upp till 30 minuter och bodde mellan 1–2 mil från bostaden. Männerna tenderade dock bo lite längre bort, och körde lite längre sträckor. Flera kvinnor uppgav dessutom att resan tog längre tid på grund av skjutsning på morgnar, snarare än faktiskt avstånd. Dessa tendenser uttrycker skillnader mellan män och kvinnors resvanor som är väl belagda i forskningen (se exempelvis Gil Solá 2013).

Det finns en relativt stor spridning inom gruppen vad gäller yrke. Många arbetar inom IT (en stor majoritet av männen men knappt någon kvinna) eller med HR-frågor (framförallt kvinnor). Att arbeta med administration inom bankväsendet eller vården var vidare förekommande. Flera personer hade också chefsansvar. Några personer uppgav att de arbetade inom vården, bland annat som sjuksköterskor eller tandläkare. Yrkesgrupperna motsvarar de arbetsplatser som finns i centrala Linköping. Ett exempel är Region Östergötland som är en stor arbetsgivare, varav vi intervjuade fler arbetstagare, och där kontor för administration liksom vårdinrättningar finns nära de studerade parkeringshusen.

Många informanter betalar för parkeringen själva. Det förekom att arbetsgivarna betalade parkeringsavgiften, men det sammanföll ofta med att man använde bilen i arbetet. Några informanter uppgav att det fanns gratis parkeringsplatser på arbetsplatsen men att de vid särskilda tillfällen ändå valde att betala för parkering i parkeringshusen, exempelvis för att man hamnade närmre en plats man planerade utträta ärenden på i anslutning till arbetsdagen. Eftersom många av informanterna bodde i villa upplevde de inte att de betalade extra för parkering hemmavid. Detta gjorde att acceptansen för

att betala parkeringsavgift på jobbet ökade. Några menade till och med att de räknade parkeringsavgiften som en del av boendekostnaden, vilket innebar att man betraktar den som en fast och konstant avgift. Dock uppgav många informanter att de generellt tyckte att priset för parkering var orimligt hög och att man inte tänkte acceptera ytterligare höjningar. Om höjningar skulle leda till att man slutade köra bil till jobbet var dock inte givet.

Sammantaget har vi intervjuat en grupp människor som är stadigt etablerade på arbetsmarknaden, och som har yrken som ofta kräver högre utbildning. Därmed torde de ha det relativt gott ekonomiskt ställt. Att en majoritet bor i villa och ofta har minst två bilar i hushållet stärker denna tes. Vidare bor flera av informanterna på avstånd som gör det svårt att cykla men där kollektivtrafikförsörjningen är relativt god. Många uppger också att de kombinerar bilåkande med kollektivtrafiken i så hög utsträckning det går. Flera åker lika mycket, eller mer, kollektivtrafik än bil men behöver bilen vid särskilda tillfällen. Det hänger oftast ihop med skjutsning av barn, eller olika typer av inköp, samt också utföranden av ärenden till äldre föräldrar med mera. Att många av informanterna alltså inte är vanebilister, utan uppger att de gärna åker kollektivtrafik, är intressant att framhålla då många undersökningar beskriver människors resvanor som mycket stabila, där man antingen åker bil eller åker kollektivt, eller cyklar. I vårt material finns det stöd att ifrågasätta denna bild, vilket också bör uppmärksammas när policyrekommendationer görs.

### 3.1.1. Mobilitetstyper

Efter analys av intervjumaterialet identifierades fem olika idealtyper: den hållbara resenären, den bekväma bilisten, den stressade bilisten, på-landet-bilisten och med-bilen-på-jobbet-bilisten. I likhet med Julsrud (2014) kallar vi genomgående idealtyperna för *mobilitetstyper*.

### 3.1.2. Homin – den hållbara resenären

*”Det kan gott bli dyrare att parkera i stan. Då slipper vi bilarna i stan!”*

Homin är i 40-årsåldern och bor ungefär 5 kilometer utanför stan. Han är ensamstående. Allra helst åker han kollektivt eller cyklar till jobbet. Han tycker att kollektivtrafiken fungerar bra, det tar lika lång tid att köra bil till jobbet och man slipper tänka på parkeringsplatser och bilköer. Dessutom erbjuder bussresorna ett mervärde i livet. Att stöta på bekanta på bussen eller att varva ner efter en lång arbetsdag är något som Homin uppskattar. Homin kan välja mellan buss och cykel beroende på väder, humör och ork. Det finns dock tillfällen när det blir nödvändigt att ta bilen, exempelvis när han storhandlar åt sig själv och sina föräldrar som bor i närheten någon gång i veckan. Ibland stannar han kvar i stan efter jobbet för att träffa vänner och då upplever han att bilen är bekväm jämfört med att vänta på bussen eller promenera i mörkret. De tillfällen han tar bilen till jobbet har han inget emot att betala lite extra för parkeringen. Han är medveten om att det är för många bilar i centrum och uppskattar åtgärder som begränsar det slentrianmässiga bilåkandet.

Homins resvanor är redan idag hållbara och snarare än att få honom att byta ut de få bilresorna han gör vore det utifrån ett hållbarhetsperspektiv önskvärt att fler inspirerades av honom.

### 3.1.3. Benny – den bekväma bilisten

*”Jag vill vara flexibel, jag vill inte titta på klockan.”*

Benny bor i en tätort ungefär 2 kilometer från stadskärnan. Han börjar närma sig pensionsåldern och ser fram emot en lång ledighet tillsammans med sin partner. Barnen har sedan länge flyttat hemifrån och börjar bilda egna familjer. Benny beskriver sitt vardagsliv som bekvämt, det finns inte längre krav på ärenden som ska uträttas på vägen hem från jobbet som det fanns tidigare. Han har flexibla arbetstider och kan arbeta sent eller ta sovmorgon när det behövs. I närområdet finns det både cykelvägar och några olika bussar som går in till centrum med en viss frekvens. Benny ser dock bilen som självklar i sitt liv vilket gör att han med glimten i ögat kan beskriva sig som ”lat” eller ”bekväm”. Han



är medveten om att det är hans resvanor som kritiseras när miljöfrågan kommer på tal. Han menar dock att för honom är det viktigt att vara flexibel, och där är bilen nödvändig. Han vill inte behöva passa busstider utan arbeta färdigt i lugn och ro innan han åker från jobbet.

Bennys resvanor sammanfaller med bilden av ”vanebilisten” som ofta diskuteras i olika sammanhang (se exempelvis Dahl m.fl. 2010). Här finns ett stort behov av att förändra resvanorna. Det kan vara svårt eftersom Benny inte har någon erfarenhet av att varken cykla eller åka kollektivt. Det finns dock en potential i och med att hans vardagsliv, både privat och yrkesmässigt, är flexibelt. Om Benny får möjlighet att pröva att resa mer hållbart är det möjligt att han kan få nya vanor, utan att hans vardagsliv påverkas negativt.

#### 3.1.4. Vera – den stressade bilisten

*”Jag är redan i riskzonen för att överhuvudtaget klara mitt vardagsliv.”*

Vera är i 40-årsåldern och har ensamt ansvar för två små barn, ett av dem går i skolan och den andra i förskolan. Även om Vera bor nära stan, i en hyresrätt en dryg kilometer bort från arbetet, ligger det äldsta barnets skola en bit utanför stan i den förort där barnets andra förälder bor. Därför måste Vera de dagar hon har ansvar för barnen köra relativt långa och krångliga sträckor för att ta sig till jobbet. Hon beskriver dessa dagar som ”kaos”, där att spara några minuter genom att köra bil gör att vardagen går ihop. Även om det finns viss flexibilitet i arbetstiderna får hon pussla med flexen för att få ihop heltidsarbetet. Bilen är alltså för Vera ett redskap som bidrar till att vardagens rutiner och krav går ihop. När hon inte skjutsar barnen åker hon gärna buss eller går till arbetet.

Veras sätt att lösa vardagens bestyr bidrar till de miljöproblem vi ser i städerna, med trängsel och dålig luft. Samtidigt gör hennes livsförhållanden att det är svårt att genomföra förändringar, eller där förändringar kommer påverka henne negativt. Dock är Vera inte negativt inställd till varken att cykla eller åka buss vilket möjliggör en förändring av resvanorna när hennes livssituation förändras.

#### 3.1.5. Leyla – med bilen från landet

*”För oss som bor på landet är bilen nödvändig, annars skulle det inte gå att arbeta i stan. Alla tänker så på landet”.*

Leyla bor med sin make och tonåriga söner på landet, drygt 5 mil utanför stan. De har ett eget hus med stor tomt som ligger avsides från både grannar och service. Leyla kör till arbetet inne i stan i stort sett varje dag. Familjen stortrivs på landet och kan inte tänka sig att flytta närmre stan. Framförallt närheten till naturen upplevs som en stor tillgång. Sönerna åker skolbuss varje dag, även om de ibland tycker att den två kilometer långa cykelturen är besvärlig ibland. Den reguljära lokaltrafiken gör dock inte många stopp per dag och Leyla tycker att det känns svårt att passa tider då hon blir väldigt sen till jobbet om hon missar den tidiga morgonbussen. Hon tycker också att cykelvägen är dåligt upplyst och känner sig otrygg när det är mörkt. Leyla tycker dock om att åka buss, och hon och maken åker gärna buss in till stan på helger när de ska träffa bekanta eller gå på lokal. Leyla resonerar vidare att eftersom hon och hennes grannar bor på landet är det inte rimligt att de ska ställa bilen till vardagen. Det skulle göra det omöjligt att arbeta inne i stan, och där kan alla inte bo, bland annat med tanke på bostadsläget. Hon upplever också att det är viktigt att människor måste kunna bo på landet, även om detta medför många pendlingsresor med bil.

Leyla är en vanebilist som kör mycket bil. Hon är dock inte särskilt benägen att förändra sina resvanor eftersom det innebär en för stor inskränkning på livskvaliteten.

### 3.1.6. Jill – med bilen på jobbet

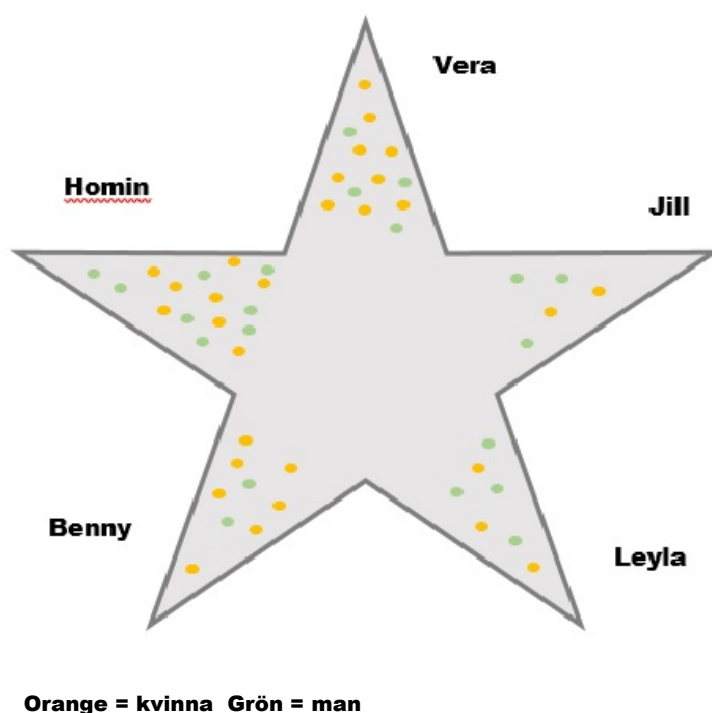
*”Om man inte fick parkera i stan skulle det påverka firman, men inte mig.”*

Jill bor centralt i staden tillsammans med sin partner. De har inga barn. De arbetar nära hemmet och kan promenera till arbetet på en kvart. Jill behöver dock sin bil i arbetet eftersom hon har många kundbesök på platser där bil ofta är nödvändig. Även om det finns tjänstebilar på jobbet tycker Jill om sin egen bil och får dessutom ersättning per mil och parkeringen betald. På så sätt slipper hon betala parkeringen hemmavid eftersom det går att parkera gratis på gatan utanför bostaden, åtminstone nattetid. Under dagtid betalar hon dock ett högt timpris för parkeringen. Det händer att Jill cyklar eller går när det är fint väder och det känns skönt med lite frisk luft. Men eftersom det innebär en extra kostnad för parkering vid boendet är det inte så lockande.

Jill har resvanor som behöver förändras. Dock finns det omständigheter kopplat till arbetslivet som gör det nödvändigt för henne att köra bil. Jills erfarenheter är ett exempel på hur ”bilsamhället” (jmf Andréasson 2000) underlättar för bilister, både vad gäller stadens fysiska utformning och bestämmelser kopplat bland annat till parkering.

### 3.1.7. Fördelning av mobilitetstyper i materialet

En intressant fråga är givetvis hur vanligt förekommande de olika mobilitetstyperna var i vårt material. Se figur nedan för hur de olika informanterna fördelas enligt de identifierade mobilitetstyperna.



Figur 1. Spridning av mobilitetstyper i intervjumaterialet

## 3.2. Sammanfattande resultat

De mobilitetstyper vi nu beskrivit är olika eftersom de beskriver olika vardagliga aktiviteter och sociala praktiker. Vi har visat att vardagens strukturerar mobilitetstypernas incitament till att köra bil, där en kombination av socio-ekonomiska och demografiska aspekter formar individens valmöjligheter. Samtidigt har de olika attityder till att köra bil, vilka växer fram i samspel med livets omständigheter. De skillnader som noterats kan hänvisas till behov, antaganden, upplevd stress, boendeform, geografi,

ålder och arbetstider, med mera. Mobilitetstyperna kan relateras till Julsrud (2014) studie om normmäns resvanor. Baserat på data från 20 000 resedagböcker har Julsrud konstruerat fem olika mobilitetstyper som beskriver människors vardagliga resvanor. Tre olika bilistgrupper identifieras: stressade resenärer, bilpendlare och lokalt mobila seniorer. Därutöver identifierar Julsrud också två olika typer av ”hållbara resenärer”, som cyklar eller åker kollektivtrafik: unga personer som fortfarande bor hemma, samt en grupp som ofta är unga men också kan vara äldre och bor i egna hushåll. Julsrud menar att identifiering av mobilitetstyper är relevant eftersom det gör det möjligt att på ett generellt plan tala om ett avgränsat antal olika sätt att resa. Det är nödvändigt för att på en policynivå kunna identifiera åtgärder riktade mot särskilda grupper. Liksom vi tar Julsrud hänsyn till socio-demografiska variabler som ålder, kön, inkomst och livsfas som påverkar resvanor och som i många fall utgör grunden till olika mobilitetstyper och för ett resonemang om att eftersom de flesta människor har stabila resvanor över tid, vilket gör det troligt att flera grupper av människor delar liknande mobilitetsmönster. Även om Julsrud har tagit ett helhetsgrepp på resor, och undersökt inte bara arbetspendlare, samt använt en kvantitativ metod finns det många likheter i våra respektive resultat. Detta ger en hänvisning om att vår analys kan ha giltighet utöver den något begränsande data vi har tillgång till.

---

## 4. Avslutande diskussion

---

I rapportens avslutade del relateras de identifierade mobilitetstyperna till åtgärder som kan styra bilpendling i vardagen och på så sätt frigöra parkeringsplatser för besöksparkering. Vi kommer att diskutera hur de olika åtgärderna påverkar bilisterna i deras vardagsliv. Det handlar alltså inte om att avgöra vilka grupper som är positivt eller negativt inställda till de olika förslagen, attityder varierar mellan människor på ibland förutsägbara sätt, men attityder kan också vara helt oförutsägbara. Människors komplexa omständigheter kopplat till bland annat livsstil, kombinerat med ett samhälle där beroendet av bilen av starkt, formar den sociala praktiken att parkera.

### 4.1. Hur påverkas olika resenärer av åtgärder som styr parkering?

De grupper som är mest sårbara för förändringar som gör det svårare eller dyrare att parkera inne i staden är de grupper som har mest komplext vardagsliv samt de grupper som bor på platser med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Kollektivtrafikens aktörer har här ett stort ansvar att möjliggöra kollektiva resor också för de som bor på landet. Även avstånd till busshållplatsen, samt hur vägen dit ser ut, spelar roll för möjligheten att utnyttja kollektivtrafiken på landet. Flera informanter angav att det på vintern var för mörkt eller för halt för att de skulle våga cykla eller gå till busshållplatsen. När det gäller pendlarna från landet är det inte alltid praktiskt möjligt att pendla med kollektivtrafik, vilket gör det problematiskt att kräva en förändring av färdmedelsval i större utsträckning. Här framstår istället pendlarparkering eller zoneringsområden som mer rimliga åtgärder som kan få positiva effekter för stadsmiljön. Det är inte säkert att de som bor på landet har något emot att ta en längre promenad till jobbet eller att åka kollektivt den sista biten. Genom effektiva informationskampanjer kan denna grupp uppfatta ett sådant skifte som positivt. Men det finns naturligtvis stora skillnader inom gruppen som bor på landet, det är inte säkert att alla har möjlighet att ta en morgonpromenad.

Bilen är essentiell för den grupp som lever mitt i det stressiga vardagslivet, här exemplifierad av Vera, där skjutsning och hämtning av barn ingår, liksom olika typer av inköps- och serviceresor. Här är det svårt att se att några typer av åtgärder påverkar denna grupp positivt, det vill säga som kan ha ett mervärde i deras liv. Däremot är denna grupp, liksom de andra grupperna, inte bilister vid varje givet tillfälle. Det finns flera som åker kollektivtrafik när de har möjlighet till det, och som kan vara positiva till åtgärder som zoneringsområden och pendlarparkeringar om det inte förlänger resan tidsmässigt. Att frigöra tid för en promenad i vardagen kan vara positivt. Att slippa leta efter en ledig parkeringsplats, eller att behöva styra den tiden man kör till jobbet för att vara säker på att få en önskvärd parkeringsplats, kan vara incitament till att utnyttja pendlarparkering eller att parkera bilen lite utanför stadskärnan.

När det gäller åtgärder som involverar arbetsgivaren finns det flera åtgärder som kan vara negativa utifrån den stressade vardagsbilistens perspektiv. Att lägga ansvar på individen, särskilt när det knyts till argument som har moralistiska tendenser, som att det är hälsosamt alternativt skadligt för miljön att köra bil, är problematiskt när individen har litet handlingsutrymme i sitt vardagsliv (jmf Dahl 2014). Här är det viktigt att komma ihåg att det är yttre faktorer som arbetstider och tillgång till bostäder inom rimligt avstånd och prissegment som styr individen. Att då uppmana individen att våga pröva på bussen under en period, eller att cykla, riskerar lägga ett dåligt samvete på denna grupp. Dessutom är chansen att faktiskt förändra resvanorna på detta sätt liten. Individuella parkeringsbudgetar är därför inte att rekommendera för denna grupp. De riskerar heller inte kunna ta del av subventionerade busskort eller cyklar. När det gäller att ”spara” de pengar som vanligtvis läggs på parkering till positiva åtgärder på arbetsplatsen kan för Vera, Leyla och personer i deras situation upplevas som betungande eftersom man kanske inte har praktisk möjlighet att bidra. Ett cash-out-system där arbetsgivaren kompenserar arbetstagaren för en generell höjning av parkeringsavgiften har inte samma negativa konnotationer och passar gruppen bättre. Det är dessa grupper som riskerar få lägga stora summor på parkeringsavgifter om individuella parkeringsbudgetar införs. Det är dock inte säkert att arbetsgivaren är beredd att satsa på åtgärder som dessa.

Homins och Bennys vardagsliv förefaller vara relativt flexibla, även om den förre redan reser framförallt kollektivt och den senare är mer bilburen. Här finns det ett större spelrum för att föreslå åtgärder, där många av förslagen inte har en påtaglig negativ effekt. För Homin, som alltså redan reser kollektivt i stor utsträckning, blir höjda parkeringsavgifter, zoner och blockering av långtids-parkering inte något negativt. Tvärt om kan sådana åtgärder till och med vara positiva eftersom de har potential att skapa större framkomlighet för cykel och kollektivtrafik. Eventuellt kan det ställa till besvär om det inte går att långtidsparkera alls i staden, när bilen för en gångs skull faktiskt behövs. Detta gäller för samtliga grupper. Att betala för vad det kostar dessa dagar blir dock inte en så stor belastning som gör övriga grupper, varken för Homin eller för Benny. När det gäller Benny finns det både individuella och samhällsliga vinster med att förändra hans resvanor. Att erbjuda honom incitament som individuella parkeringsbudgetar eller ett subventionerat busskort kan vara precis vad Benny behöver. Det finns en risk att många som lever som Benny inte har någon praktiskt erfarenhet av att resa kollektivt eller att cykla, och att de behöver pröva på detta för att veta om det passar dem eller ej. Det kan ju vara mycket möjligt att exempelvis cykeln möjliggör ett sådant flexibelt vardagsliv som Benny efterfrågar. En fördel med olika typer av subventioner är också att personer som redan gör ”rätt”, som Homin, kan få positiv respons. Men då andra grupper som inte har möjlighet att göra lika ”positiva” val, får dessa typer av åtgärder måhända en bitter eftersmak.

Jill är en typ av bilist som kan vara svårt att diskutera konsekvenser av åtgärder för. Hennes bilberoende beror på arbetet snarare än på privatlivets organisering. En förändring skulle kräva att arbetsgivaren tar ansvar för situationen och förutsättningarna för medarbetarna. Eftersom arbetsgivaren ofta betalar parkeringsavgiften kommer högre avgifter eller zoner inte ha någon större effekt. Att kommuner eller liknande organisationer stöttar företagen i arbete med gröna mobilitetsplaner kan därför vara positivt. Att i större utsträckning arbeta med tjänstefordon så att arbetstagaren inte behöver använda sin egen bil kan vara ett sätt. Det kan också vara relevant att se över vilka tjänsteresor som kan göras med bil, och vilka som faktiskt kan utföras med cykel eller med kollektivtrafik. Det finns dock naturligtvis många situationer där det inte är möjligt.

## 4.2. Rekommendationer

Analysen visar att det finns stora skillnader i hur de olika mobilitetsgrupperna kan påverkas av en rad olika åtgärder som styr parkering.

I studien finns stöd för att bilister också kan vara hållbara resenärer vid olika tillfällen. Att många av informanterna inte är vanebilister, utan uppger att de gärna utnyttjar kollektivtrafiken eller cyklar när det är möjligt, är relevant att framhålla då forskningen ofta beskriver människors val av färdmedel som mycket endimensionella, där man antingen åker bil *eller* kollektivt, alternativt cyklar eller går. Studien ifrågasätter denna bild, vilket också bör uppmärksammas när förslag på åtgärder som ska styra parkering diskuteras. Åtgärder som uppmuntrar individen att åka kollektivt eller cykla när hen kan, snarare än system som legitimerar och cementerar vanemässigt bilkörande blir därför intressanta. Det kan handla om att styra bort från periodbiljetter, som månadsbiljetter, och istället erbjuda köp av ett antal parkeringstillfällen som kan utnyttjas över en längre tid (jfr ”klippkort”).

Generellt kan sägas att införande av pendlarparkering är den åtgärden som har minst negativa effekter för de olika grupperna, där det med rätt information också finns stora möjligheter till att åtgärden uppfattas som positiv. Ett cash-out-system (där arbetsgivaren kompenserar arbetstagaren ekonomiskt för höjda parkeringsavgifter) kopplat till arbetsplatsen är en annan åtgärd som kan ha stora positiva effekter för stadsmiljön, samtidigt som de personer som har möjlighet att byta färdmedel får en push att göra det. Här drabbas heller inte de resenärer som har liten möjlighet att sluta köra bil negativt, samtidigt som denna grupp får samma fördelar som mer flexibla resenärer får, eller där de fördelar som mer flexibla resenärer får, inte uteblir för denna grupp.

När det gäller generella höjningar av parkeringsavgifter, zoner och blockeringar av långtids-parkeringar är det grupper som har liten flexibilitet i sitt vardagsliv som drabbas negativt av

åtgärderna. Man kan dock diskutera om det ändå inte är rimligt att individer som kör bil ska betala de egentliga kostnaderna för billig eller gratis parkering. Idag får hela populationen gemensamt betala för den parkering som enbart vissa utnyttjar, vilket uttrycks framförallt med höga boendekostnader (jfr Shoup 2005). Särskilt när det handlar om grupper som har välbetalda arbeten och som har ekonomiskt utrymme att betala för parkeringen, så som många av de individer som intervjuats i denna studie har.

### 4.3. Studiens bidrag och fortsatt forskning

Precis som Marsden (2006) och Hrelja m.fl. (2016) påpekar vet vi idag inte särskilt mycket om hur individer påverkas av åtgärder som syftar till att förändra parkeringsbeteende. Särskilt är det studier med användarfokus som saknas, samt studier med en tydlig lokal förankring. Kontexten här är en medelstor svensk kommun med en stadskärna som på många sätt präglas av bilism, där flera centrala parkeringshus är näst intill fullbelagda under vardagarna. Dessa förhållanden återfinns i flera städer av liknande storlek.

Här har vi undersökt hur personer i olika livsfaser, men med liknande boendeförhållanden och socio-ekonomiska bakgrunder, resonerar kring parkering och analyserat vilken roll parkering, eller att pendla med bil till jobbet, spelar i deras vardagsliv. Att vi undersökt erfarenheter snarare än åsikter eller preferenser är ett viktigt bidrag till forskningen, då den användarfokuserade parkeringsforskningen framförallt undersökt det senare. I dessa studier osynliggörs ofta aspekter av det komplexa vardagslivet och olika former av mobilitet som följer detta. Det finns skäl att tro att det påverkar hur förändringsbenägna olika grupper är (Shove 2010, Spaargaren 2003).

Studien pekar på att diskussionen om styrmedel för parkering oftast är förenklad – och framförallt inte förankrad i människors möjligheter att ändra färdmedel. Idag finns det många skäl till att människor väljer att köra bil. Trender i samhällsutvecklingen, som att både mindre och större städer växer sett till invånarantal samtidigt som bostadsbyggandet inte hänger med, gör att människor bor allt längre ifrån sina arbetsplatser. Den stadsnära landsbygden växer (Vilhelmson 2008). Reformen om det fria skolvalet får också stora konsekvenser för människors vardagsliv. När varken föräldrar eller barn har gång- eller cykelavstånd till arbeten och skola/förskola påverkar givetvis människors mobilitet (jfr Trumberg 2011). Här har samhällsbyggande aktörer en viktig uppgift att kombinera bebyggelseplanering med god kollektivtrafikhållning, men också att uppmärksamma den regionala planeringen parallellt med den lokala. Kollektivtrafiken bör vara ett rimligt alternativ för dem som bor även utanför stadskärnorna, och som har många komplexa resor att utföra, men många människor upplever med rätta att det inte ser ut så idag.

Att kombinera ett relativt stort kvalitativt material med konkreta förslag på policyåtgärder är ytterligare ett bidrag. Det gör att det finns goda chanser att denna rapport kan komma aktörer med ansvar för parkering till gagn. Det stora bidraget här är att våra resultat möjliggör en kritisk diskussion om inte bara vilka åtgärder som är mest effektiva, utan också vilka resenärer som kan komma påverkas negativt eller positivt av olika planeringsinsatser. Sådana diskussioner är högst relevanta utifrån ett jämlikhetsperspektiv. Men det handlar också om att hitta de åtgärder som påverkar de grupper som man vill påverka.

En begränsning med studien är att vi utifrån resultaten inte med säkerhet kan säga att grupperna kommer att påverkas av föreslagna åtgärder så som vi här lyft fram. För att kunna uttala sig om detta behöver vi liksom Hrelja m.fl. (2016) undersöka områden eller städer där faktiska åtgärder genomförts. Resultat från denna studie kan dock användas för att välja ut grupper att studera och på så sätt fånga in den mångfald av perspektiv och praktiker som gruppen bilister ger uttryck för.

Slutligen bidrar studien till att ifrågasätta val av färdmedel som vanemässigt och statistiskt. Människor verkar resa hållbart när de kan, men tar bilen när de måste.

---

## Referenser

---

- Andréasson, H (2000) *Resenärer i bilsamhället: vardagligt resande i kulturell belysning*. Novum grafiska, Göteborg. (avh.)
- Axhausen, K.W. & Polak, J.W (1991) Choice of parking: stated preference approach. *Transportation*. Vol 18, nr. 1, s. 59-81
- Berg, J (2016) *Everyday mobility and travel activities during the first years of retirement*. Linköping university press. Linköping. (avh.)
- Boglund, A; Eliaeson, S & Månson, P (1993) *Kapital, rationalitet och social sammanhållning: en introduktion till klassisk samhällsteori*. Studentlitteratur, Lund.
- Dahl, E (2014) *Om miljöproblemen hänger på mig. Individer förhandlar sitt ansvar för miljön*. Makadam förlag, Linköping (avh.)
- Dahl, E; Henriksson, M & Levin, L (2012) ”Konstruktioner av maskulinitet i samtal om kollektivtrafik”, i NORMA: Nordic journal for masculinity studies, vol. 7, nr. 2, s. 160-181
- Gil Solá, A (2013) *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Avdelningen för kulturgeografi, Institutionen för ekonomi och samhälle. Göteborgs universitet. (avh.)
- Hrelja, R, Henriksson, P & Antonsson, H (2016) *Parkeringsnormer för bostäder. Porslinsfabriken – ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud*. VTI-rapport 881.
- Julstrup, T. E (2014) Activity-based patterns of everyday mobility: the potential for long-term behavior change across five groups of travellers. *Journal of Environmental Policy and Planning*, 16:3, 401-417
- Larsson, S (2009) A pluralist view of generalization in qualitative research. *International Journal of Research and Method in Education*, 32:1, 25-38.
- Linköpings kommun (2012) *Parkering för ett rikare stadsliv*.
- Linköpings kommun (2014) *Statistikinfo 2014:04*
- Marsden, G (2006) The evidence base for parking policies – a review. *Transport policy*. Vol. 13, s. 447-457
- Repstad, P (1999) *Närhet och distans. Kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. Studentlitteratur. Lund.
- Rye, T & Ison, S (2005) Overcoming barriers to the implementation of car parking charges at UK workplaces. *Transport policy*. Vol. 12, s. 57-64.
- Shoup, D (2005) *The high cost of free parking*. The American planning association, Chicago.
- Shoup, D (1997) Evaluating the effects of cashing out employer-paid parking: eight case studies. *Transport policy*. Vol. 4, nr. 4, s. 201-216
- Shove, E (2010) Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of social change. *Environmental Planning A*. Vol. 42:6, 1273-1285
- SKL (Sveriges kommuner och landsting) 2013, *Parkering för hållbar stadsutveckling*, SKL, Stockholm.
- Spaargaren, G (2003) Sustainable consumption: a theoretical and environmental policy perspective. *Society and Natural Resources*. Vol. 16, nr. 8, s. 687-701
- Svensson, T & Hedström, R (2010) *Parkering. Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI-notat 23-2010.

Trumberg, A (2011) *Den delade skolan. Segregationsprocesser i det svenska skolsystemet*. Örebro universitet. (avh.)

Widerberg, K (2002) *Kvalitativ forskning i praktiken*. Studentlitteratur. Lund.

Vilhelmson, B (2008) The use of the car-mobility dependencies of urban everyday life. (Gärling & Steg red.) *Threats from car traffic to the quality of urban life. Problems causes and solutions*. Elsevier, Amsterdam



---

## Bilaga 1. Intervjuguide

---

Är du... Kvinna  Man

Var bor du?

.....

Avstånd till arbete? .....

Hur lång tid tar det för dig att åka till jobbet med bil? .....

Hur många bilar finns i hushållet? .....

Hur bor du?

Villa Hyresrätt Bostadsrätt Radhus Annat

**Varför har du parkerat här just idag? Brukar du göra det? Varför?**

**Hur är det lättast att ta sig hit? Funkar det att cykla, åka kollektivtrafik?**

**Vad skulle få dig att sluta parkera här? Höjda priser? Färre platser? Förändrade livsförhållanden?**

**Vad skulle du göra om du inte kunde parkera här? Parkera någon annanstans? Åka buss/cykla istället? Hur ser du på pendlarparkering?**

**Hur skulle det påverka dig om du inte fick parkera här? Hur skulle dit vardagsliv påverkas?**

**Hur tänker du kring kostnaden för parkering? Betalar du för parkering hemma också?**

**Tror du många tänker som du? Vad tror du påverkar?**

### **Bakgrundsfrågor**

När är du född ? ..... Vad har du för jobb? .....

Har du flexibla arbetstider?  Ja  Nej

Är du:  sammanboende eller  ensamstående?

Har du hemmaboende barn?  Ja  Nej

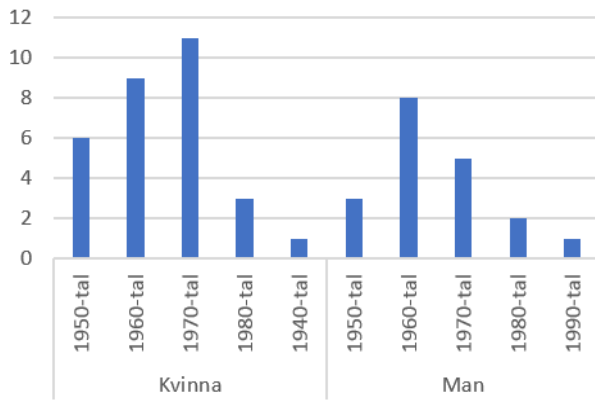
Hur gamla är barnet/barnen?

.....

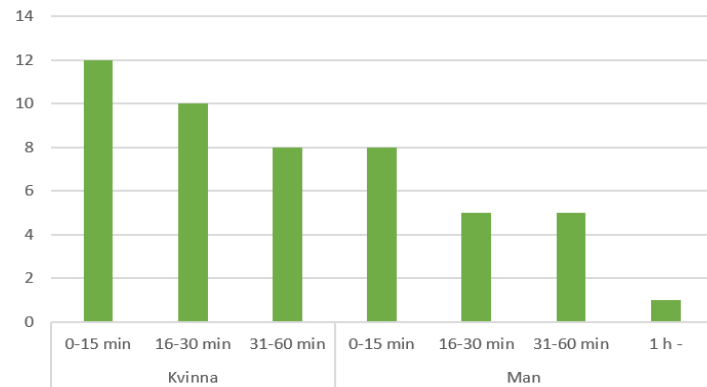


## Bilaga 2. Resultat i tabellform

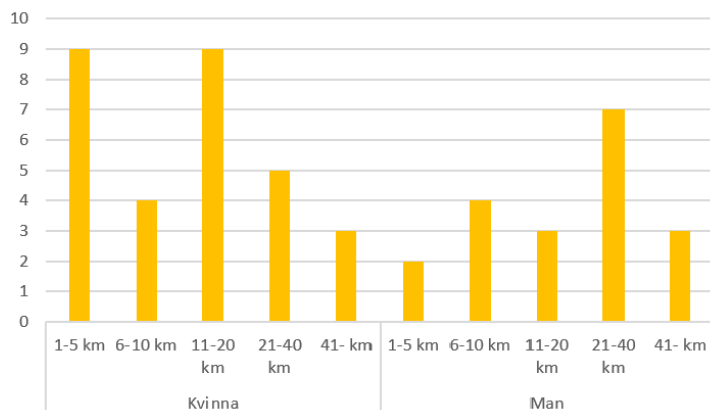
Tabell 1. Informanternas ålder.



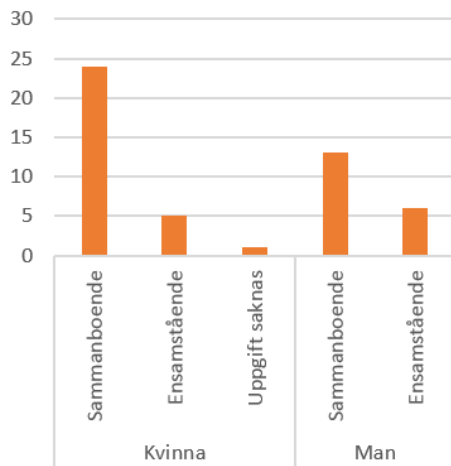
Tabell 2. Körtid till arbete.



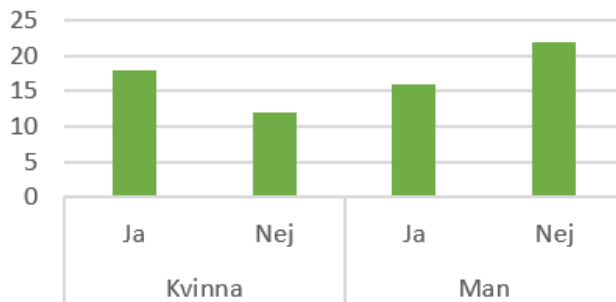
Tabell 3. Avstånd till arbete.



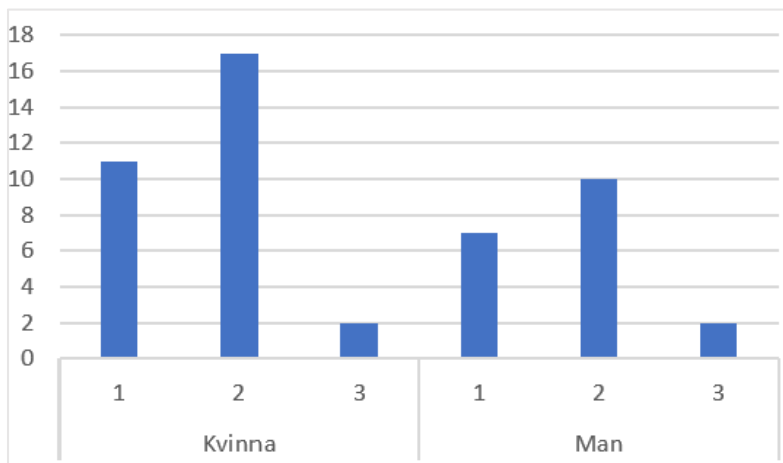
Tabell 4. Civilstånd.



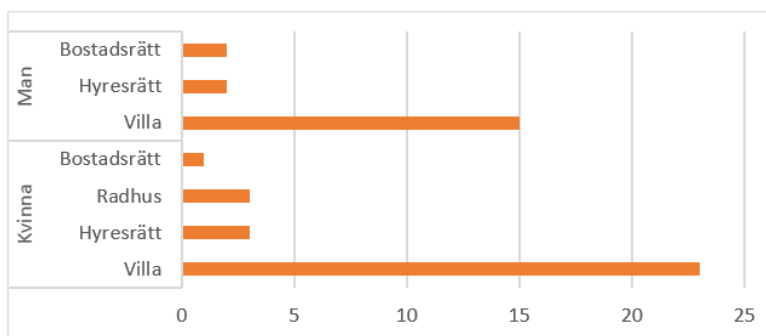
Tabell 4. Barn i hushållet.



Tabell 5. Antal bilar i hushållet.



Tabell 6. Bostadsform



VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE  
LINKÖPING  
SE-581 95 LINKÖPING  
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM  
Box 55685  
SE-102 15 STOCKHOLM  
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG  
Box 8072  
SE-402 78 GOTHENBURG  
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE  
Box 920  
SE-781 29 BORLÄNGE  
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND  
Medicon Village AB  
SE-223 81 LUND  
PHONE +46 (0)46-540 75 00

