
Fra: KTFKP BPM Rådhuspost
Sendt: 18. maj 2026 12:09
Til: Niels Efterstigaard Bjerrum

Emne: Svar på politikerspørgsmål stillet af Niels E. Bjerrum (A) den 4. maj 2026 vedr. parkering i København og mulige løsninger, eDoc-sag: 2026-0165323

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, fremsender jeg svar på dit spørgsmål af 4. maj 2026 om parkering i København og mulige løsninger.

Med venlig hilsen

Stine Dalsø Bredager
Politisk koordinator, chefkonsulent
BPM Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed



Besvarelse vedrørende forslag om én beboerlicens pr. husstand

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels E. Bjerrum (A) har den 4. maj 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

Spørgsmål

Vil forvaltningen forholde sig til forslag fra borger.

Forvaltningen opsummerer forslaget og spørgsmålet således: Forslag om at indføre en ordning med én beboerlicens pr. bolig (husstand), herunder belyse hvor mange adresser der i dag har flere beboerlicenser, og hvilken effekt en sådan ordning kan have på parkeringspresset?

Svar

Forvaltningen kan oplyse, at den nuværende ordning for beboerlicens indebærer, at der kan udstedes én beboerlicens pr. person over 18 år med folkeregisteradresse på en given adresse i kommunen. Det betyder, at der i praksis kan være flere licenser tilknyttet samme bolig.

Langt hovedparten af adresser med beboerlicens har kun én licens. Ca. 65.000 adresser har således én licens, mens ca. 6.700 adresser har to licenser, og ca. 1200 adresser har tre eller flere.

Muligheden for at begrænse antallet af beboerlicenser – herunder en model med én licens pr. husstand – blev undersøgt i forbindelse med Budget 2023 (TM192), hvor Borgerrepræsentationen bestilte en juridisk afdækning af netop dette spørgsmål. Se notat fra advokatfirmaet Horten den 16. maj 2023 vedhæftet som bilag 1.

Den juridiske vurdering var, at kommunen generelt har mulighed for at begrænse antallet af beboerlicenser, men at en model med én licens pr. bolig (husstand) formentlig ikke vil være i overensstemmelse med gældende ret.

Horten pegede på, at en fast regel om én licens pr. husstand særligt vil kunne ramme kollektiver, bofællesskaber og adresser med flere familier eller voksne personer unødigt hårdt, uden at vejlovgivningen giver hjemmel til at regulere borgernes boligformer på denne måde.

15-05-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 10425

Dokumentnummer i F2
259121

Sagsnummer i eDoc
2026-0165323

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Ordningen vil således kunne medføre usaglig forskelsbehandling mellem borgere afhængigt af boligform.

Hvis der ønskes at begrænse parkeringspresset gennem en fastsat begrænsning i beboerlicenser, peger den juridiske afdækning i stedet på, at det kan ske ved at fastsætte et loft over det samlede antal licenser inden for et geografisk område, fx en licenszone. En sådan model vil kunne baseres på konkrete trafikale hensyn og vurderes at være inden for lovgivningens rammer.

For så vidt angår effekten af en eventuel begrænsning til én licens pr. bolig, afhænger dette i høj grad af formålet med ordningen. En begrænsning til én licens pr. husstand – hvis det antages at være lovligt – vil givetvis kunne frigive parkeringspladser i en periode, men effekten vurderes at være begrænset over tid.

Dette hænger blandt andet sammen med, at flere undersøgelser peger på, at tilgængeligheden af parkering har stor betydning for både bilejerskab og bilbrug (undersøgelser er vedlagt som bilag 2-4). Incentive anfører eksempelvis i rapporten "*Hvad betyder prisen? Efterspørgslen på beboerlicenser i København*" (2014), at udbuddet af parkeringspladser er afgørende for efterspørgslen efter beboerlicenser, og at frigivne pladser i områder med høj efterspørgsel ofte overtages af andre bilejere, således at én bilejer i praksis erstattes af en anden (bilag 2). Rapporten peger samtidig på, at forbedrede parkeringsforhold kan medføre øget bilejerskab. Tilsvarende fremgår det af TØI-rapporten "*Parkering – virkemidler og effekter*" (2016), at adgang til parkering ved boligen øger sandsynligheden for at eje og bruge bil (bilag 3).

Hvis formålet således er at reducere antallet af biler generelt og ikke alene midlertidigt at frigøre parkeringskapacitet, peger undersøgelserne på, at en sådan ordning typisk vil skulle kombineres med andre virkemidler, fx højere priser på beboerlicenser eller samtidig reduktion af antallet af parkeringspladser.

Svaret er offentligt tilgængeligt på [Politikerspørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen 2026 | Københavns Kommune](#)

Lena Kongsbach
Vicedirektør

Bilag:

- Bilag 1: Horten – Notat om beboerlicenser
- Bilag 2: Incentive – Hvad betyder prisen?
- Bilag 3: TØI-rapport
- Bilag 4: Incentive – Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune

NOTAT OM BEBOERPARKERINGSLICENSER

1. INDLEDNING OG OPDRAG

Københavns Kommune har bedt Horten om en juridisk vurdering af, om det vil være muligt på nærmere beskrevne måder at begrænse antallet af beboerparkeringslicenser.

Kommunens nuværende beboerlicensordning er baseret på, at beboere med adresse i Københavns Kommune kan søge om en beboerparkeringslicens. Licensen er en dispensation fra den generelle betalingsordning, og giver beboere i betalingsområdet mulighed for at parkere til reduceret pris i et afgrænset område omkring deres bopæl inden for en bestemt betalingszone. For beboere i områder med tidsbegrænset parkering fritager licensen fra tidsbegrænsningen, så det er muligt at parkere i området hele døgnet.

På nuværende tidspunkt er ordningen indrettet sådan, at man skal være registreret som bruger eller ejer af køretøjet for at søge om beboerlicens. Licensen er bundet til det registreringsnummer, der ansøges om licens til, og der foretages i den forbindelse et automatisk træk fra motorregistret med henblik på at sikre, at informationerne er korrekte.

Der kan kun udstedes én beboerlicens pr. beboer over 18 år med bopæl på adressen, og det er derfor kun muligt med flere beboerlicenser, hvis der er tilmeldt flere personer over 18 år på adressen. På nuværende tidspunkt kan der godt udstedes flere beboerlicenser til flere personer over 18 år på samme adresse.

Der kan herudover søges om beboerlicenser til firmabiler og lejede/leasede køretøjer efter nærmere fastsatte retningslinjer.

Nulemissionskøretøjer er generelt fritaget for betaling ved parkering i gadeplan på offentlige parkeringspladser. Ejerne kan købe en licens, hvis de vil have adgang til underjordiske parkeringsanlæg.

Københavns Kommune er ved afdække mulighederne for at ændre den nuværende beboerlicensordning og har i den forbindelse bedt Horten vurdere, om der kan sættes et loft

over antallet af licenser, så det ikke er alle registrerede bilejere med bopæl i et område med beboerlicensordning, der kan opnå licens.

I den forbindelse har Københavns Kommune bedt Horten vurdere, hvorvidt antallet af licenser kan begrænses til én pr. husstand, herunder også gældende for flerfamiliehuse, kollektiver mv. – eventuelt i kombination med et loft over antal licenser. Kommunen har desuden bedt Horten vurdere, om antallet af licenser kan begrænses til et fast antal (uafhængigt af antallet af husstande og bilejende beboere) inden for et givent område, fx til 10.000 licenser på Indre Østerbro.

I afsnit 3 redegøres for de retlige rammer for vurderingen. Afsnit 4 indeholder vores vurdering af de foreslåede ordninger, mens vi i afsnit 5 giver en anbefaling vedrørende implementering af en mulig, ændret administrativ praksis. Lige nedenfor i afsnit 2 følger en sammenfatning.

2. SAMMENFATNING

Parkeringsbekendtgørelsens § 8 giver kommunen som vejmyndighed mulighed for at udstede beboerlicenser og for at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelsen. Kommunen er i den forbindelse overladt et *betydeligt skøn*. Da parkeringsbekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 90, stk. 4, skal kommunen administrere bekendtgørelsen i overensstemmelse med de formål, som sagligt kan varetages efter vejloven.

Kommunens afgørelser om udstedelse af beboerlicenser må karakteriseres som "masseforvaltning". Der er således tale om et stort antal ensartede afgørelser, hvor hensynet til en enkel og effektiv sagsbehandling må siges at være tungtvejende for kommunen. Kommunen kan derfor fastsætte generelle retningslinjer.

Det er vores overordnede vurdering, at kommunen efter omstændighederne har mulighed for at indføre en ordning med et loft over antallet af beboerlicenser. Vi lægger i den forbindelse navnlig vægt på, at det efter parkeringsbekendtgørelsens § 8 er frivilligt for kommunen at udstede beboerlicenser. Ud fra en betragtning om "det mindre i det mere" må det således være muligt for kommunen at indføre en ordning, der ud fra saglige kriterier begrænser antallet af beboerlicenser.

For så vidt angår en ordning, der går ud på at begrænse antallet af beboerlicenser til et maksimalt antal pr. betalingszone, er det vores vurdering, at der formentlig lovligt vil kunne indføres en ordning, hvor der på baggrund af en konkret vurdering af navnlig trafikbelastningen i den enkelte betalingszone, fastsættes et loft over antallet af beboerlicenser pr. betalingszone.

For så vidt angår en ordning, der går ud på at begrænse antallet af beboerlicenser til én pr. husstand, er det vores vurdering, der formentlig ikke lovligt vil kunne indføres en sådan ordning. Vi lægger således afgørende vægt på, at en de facto fordeling af køretøjer med parkeringslicens mellem husstandene i kommunen ikke vurderes at være et hensyn, som er omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen. Vi lægger desuden vægt på, at ordningen vil kunne medføre en betydelig økonomisk skævvridning, ligesom ordningen kan medføre usaglig forskelsbehandling, idet borgere, der har valgt at bo sammen, reelt stilles

dårligere i relation til muligheden for at få en beboerlicens, end borgere, der har valgt at bo alene. Risikoen for usaglig forskelsbehandling vurderes også at kunne opstå mellem flere beboere i en husstand, hvor én – men ikke andre – vil kunne få beboerlicens.

Hvis kommunen vælger at indføre en ordning, der begrænser de beboerlicenser, der kan udstedes inden for et geografisk område til et maksimalt antal, skal det vurderes, hvordan en sådan ordning nærmere vil kunne implementeres. Vi anbefaler, at kommunen i den forbindelse er særlig opmærksom på hensynet til borgere med eksisterende beboerlicenser, der kan have en berettiget forventning om, at licenserne bevares, i hvert fald i en rimelig overgangsperiode. En eventuel ventelisteordning vil, vurderes det, være i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet. Men den nærmere tilrettelæggelse af en sådan ordning skal overvejes, herunder med henblik på eventuel mulighed for at få fornyet en beboerlicens.

3. DET RETLIGE GRUNDLAG

3.1 Vejlovens § 90

Vejlovens § 90 indeholder bestemmelser, der gør det muligt for vejmyndigheden at etablere betalingsparkeringsordninger på offentlige veje. Betaling for parkering kan efter bestemmelsen opkræves med to forskellige begrundelser, jf. henholdsvis bestemmelsens stk. 1 og 2, der har følgende ordlyd:

"§ 90. Vejmyndigheden kan kræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af sådanne pladser og anlæg samt til tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan med politiets samtykke bestemme, at der på parkeringspladser, parkeringsanlæg eller andre arealer på offentlige veje, hvor der ønskes en begrænsning af adgangen til at parkere motorkøretøjer, opkræves en betaling for parkering, der kan sættes i forhold til det tidsrum, motorkøretøjerne holder parkeret."

Stk. 1 giver mulighed for vejmyndigheden til at opkræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser- og anlæg. Sådanne parkeringspladser indrettes typisk i forbindelse med parkering ved større indkøbscentre, idrætsanlæg, seværdigheder mv., hvor formålet er at sikre rimelige parkeringsfaciliteter for de trafikanter, der har et særligt ærinde til den pågældende, trafikskabende lokalitet. Betalingen tjener efter stk. 1 ikke primært et færdselsregulerende formål. Betalingen må kun dække udgifterne ved indretningen og driften af parkeringspladsen/parkeringsanlægget samt tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.¹

Efter stk. 2 har vejmyndigheden mulighed for – med politiets samtykke – at indføre betalingsparkering på offentlige veje med henblik på at begrænse parkering på bestemte ste-

¹ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

der i kommunen og anvendes typisk i bytætte og trafikerede områder. En parkeringsordning efter denne bestemmelse kan anvendes både ved offentlige parkeringspladser- og anlæg og ved parkering langs kantstenen (fx i parkeringszoner). Betalingen skal i tilfælde, der er omfattet af stk. 2, være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål.

Bestemmelsen indeholder ikke regler om størrelsen af betalingen for parkering, ligesom der i øvrigt ikke i bestemmelsen er fastsat nærmere betingelser for opkrævningen af betalingen. Det afgørende er, at betalingsordningen har til formål at regulere trafikken, samt at ordningen er sagligt begrundet.² Vejdirektoratet har således i vejledningen til vejloven³ udtalt, at vejmyndigheden principielt kan fastsætte betalingen efter stk. 2 til det beløb, som efter vejmyndighedens vurdering er nødvendigt for at opnå den ønskede virkning på færdselsadfærden, jf. vejledningens side 74. Forskellen på en parkeringsordning efter stk. 1 og stk. 2 vedrører ikke typen af parkeringspladsen, men *formålet* med betalingen for parkeringen det pågældende sted.

Vejlovens § 90, stk. 1 og 2, viderefører den tidligere vejlovs § 107⁴. Tidligere praksis må derfor fortsat anses for relevant med hensyn til anvendelsesområdet for § 90, stk. 2. Det følger heraf, at bestemmelsen også kan udnyttes til at skabe bedre muligheder for særlige grupper af borgere/trafikanter, fx ved udstedelse af beboerlicenser, hvor beboere i området skal betale mindre end den almindelige pris for parkering i området.

Vejdirektoratet har i forhold til den tidligere vejlovs § 107, stk. 2, antaget, at bestemmelsen kan benyttes til at etablere ordninger, der er mere favorable for nogle grupper, hvis det er begrundet i saglige hensyn, hvilket fx er anset for tilfældet i forhold til beboerlicenser, jf. fx Vejdirektoratets afgørelse af 26. april 2011. I tråd hermed har Indenrigs- og Sundhedsstyrelsen i en afgørelse af 3. august 2010 lagt til grund, at rabatordninger for beboere og visse erhvervsdrivende i området ikke stred imod den tidligere vejlovs § 107, stk. 2.

I lyset af det overordnede krav om, at parkeringsbetaling efter § 90, stk. 2, skal være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål, må den ovenfor nævnte praksis om forskellige rabatordninger formentlig forstås ud fra et ræsonnement om, at det er sagligt at give rabat til køretøjer, som – alt andet lige – er nødt til at parkere i området, (næsten) uanset hvad det koster. Betalingsparkering som "virkemiddel" i forhold til trafikadfærd må nemlig antages at fungere sådan, at hvis det koster noget at parkere i et område, så vil i hvert fald nogle bilister søge andre steder hen og parkere eller parkere i kortere tid. Men denne virkning kan ikke (eller kun i begrænset omfang) forventes at slå igennem i forhold til biler tilhørende beboere og erhvervsdrivende i området.

² Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

³ Vejledning i lov nr. 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015

⁴ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

3.1.1 Vejlovens § 90, stk. 4

Vejlovens § 90, stk. 4, indeholder hjemmel til, at Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at vejmyndigheden kan differentiere betalingen i de forskellige betalingsparkeringsordninger efter § 90, stk. 1 og 2.

Bestemmelsen har følgende ordlyd:

"Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at vejmyndighederne kan differentiere betalingen efter stk. 1 og 2 i forhold til formålet med parkeringen og varetagelse af miljøhensyn og andre hensyn, der kan varetages efter denne lov."

Mulighed for at fastsætte nærmere regler om differentiering af betalingen er belyst i lovforslaget til vejloven (L20/2014), hvoraf følgende fremgår:

"Transportministeren får hermed en hjemmel til at fastsætte nærmere regler for, hvordan vejmyndighederne kan differentiere betaling for parkering efter de hensyn, som vejmyndighederne kan varetage efter denne lov. Vejmyndighederne kan efter denne bestemmelse, når transportministeren har fastsat nærmere regler, f.eks. differentiere betalingen efter køretøjets miljøbelastning, tilgodese delebil-ordninger mv. På samme måde kan der differentieres alt efter tilknytning til området, f.eks. ved beboerlicenser."⁵ (vores understregning)

Der er således med vejlovens § 90, stk. 4, givet mulighed for, at Transportministeren kan udstede regler om, at vejmyndigheden kan tilbyde en særlig parkeringslicens, hvilket er sket ved udstedelse af bekendtgørelse nr. 1231 af 4. november 2015 om parkering på offentlige veje med ændringsbekendtgørelse nr. 23 af 5. februar 2019 samt nr. 1413 af 13. december 2019 ("parkeringsbekendtgørelsen").

Af transportministerens svar på spørgsmål nr. 7 til lovforslaget til vejloven⁶ fremgår også følgende om bestemmelsen:

"Forslaget til en ny vejlov giver kommunerne muligheden for at differentiere betalingen for parkering. Kommunerne må dog kun differentiere, hvis det ligger inden for hensynene i forslaget, hvor især fremkommeligheds- og miljømæssige hensyn vejer tungt.

Det er bl.a. derfor, det fremgår direkte af bemærkningerne til § 90, stk. 4, at der vil blive mulighed for at tilgodese visse køretøjer efter f.eks. trafikale hensyn, køretøjets miljøbelastning eller tilknytning til området mv.

Det er klart, at hensynet til miljøet gør det oplagt at tilgodese elbiler, der uomtvisteligt er miljøvenlige. Men der også mulighed for at tilgodese andre typer af biler eller lægge vægt på andre hensyn. Eksempelvis vil kom-

⁵ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

⁶ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, svar på spørgsmål nr. 7

munerne kunne tilgodese delebilsordninger, hvis de vurderer, at ordningerne forbedrer fremkommeligheden – også hvis der ikke er tale om elbiler.

Forslaget medfører med andre ord ikke, at kommunerne skal favorisere en bestemt type bil. Det vil være op til kommunerne at vurdere, om de ønsker en sådan favorisering. Det vigtige for mig er, at forslaget giver kommunerne muligheden for at forbedre fremkommeligheden og skabe incitament til, at der i fremtiden købes flere miljøvenlige biler." (vores understregning)

Det kan udledes heraf, at det har været hensigten med bestemmelsen at give kommunerne mulighed for selv at træffe beslutning om differentiering af betaling for parkering.

3.1.2 *Parkeringsbekendtgørelsen*

Parkeringsbekendtgørelsen indeholder overordnet nærmere regler for, hvornår og hvordan vejmyndigheden kan opkræve betaling for parkering på offentlige veje, jf. formålsbestemmelsen i § 1.

Parkeringsbekendtgørelsen indeholder derudover en generel hjemmel for kommunerne til at udstede beboerlicenser, jf. bekendtgørelsens § 8, der har følgende ordlyd:

"Vejmyndigheden kan til den, der er registret med adresse i folkeregistret, mod betaling udstede en beboerlicens, som giver modtageren af licensen ret til at parkere i et af vejmyndigheden nærmere afgrænset område nær modtagerens bopæl.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicens efter stk. 1."

Bestemmelsen indeholder således i stk. 1 en generel bemyndigelse for kommunerne til at udstede beboerlicenser. Det er ikke nærmere fastsat i hvilke tilfælde en sådan beboerlicens kan udstedes, og kommunerne må derfor siges at have et betydeligt skøn i forhold til at fastlægge de nærmere retningslinjer herfor, jf. nærmere om skøn i afsnit 3.2.2. Dette er formentlig også grunden til, at det i bestemmelsens stk. 2 udtrykkeligt er nævnt, at kommunerne har mulighed for at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser.

Der ses ikke at være relevant praksis fra Vejdirektoratet vedrørende kommunernes anvendelse af bekendtgørelsens § 8.

3.2 **Forvaltningsretlige regler og principper**

3.2.1 *Legalitetsprincippet*

Det følger af legalitetsprincippet, at kommunen skal have hjemmel til alle sine dispositioner. Denne hjemmel kan fx findes i den skrevne lovgivning, herunder love og bekendtgørelser.

For så vidt angår udstedelse af bekendtgørelser vil der typisk i en lov være indsat en bemyndigelse til ministeren til at udstede nærmere regler for det område, som loven vedrører, selvom loven i øvrigt administreres af en af ministeren uafhængig myndighed, fx kommunen. I et sådant tilfælde fungerer lovens bemyndigelsesbestemmelser som hjemmel for den styring, der finder sted fra centralt hold.⁷

Af relevans for nærværende notat betyder dette, at parkeringsbekendtgørelsen skal varetage samme hensyn, som den lov, dvs. vejloven, bekendtgørelsen er udstedt i medfør af. Det betyder endvidere, at kommunen skal administrere parkeringsbekendtgørelsen i overensstemmelse med formålene i vejloven.

3.2.2 *Overordnet om rammerne for det forvaltningsretlige skøn*

Det forvaltningsretlige skøn dækker over de tilfælde, hvor kommunen, her den kommunale vejmyndighed (herefter "Vejmyndigheden") skal træffe afgørelse ud fra en lovbestemmelse, hvor det ikke fuldt ud er fastlagt, hvilke hensyn eller præmisser, der skal lægges til grund for Vejmyndighedens afgørelse. Der kan også være tale om tilfælde, hvor afgørelsens indhold/retsvirkning ikke er præcist beskrevet i lovbestemmelsen. I sådanne tilfælde siges Vejmyndigheden at være overladt et skøn.⁸

Som eksempel kan nævnes en lovbestemmelse som angiver, at Vejmyndigheden "kan" træffe en mere eller mindre præcist beskrevet afgørelse. Vejmyndigheden har i sådanne tilfælde en vis grad af valgfrihed i forhold til, hvilke hensyn eller præmisser, der skal lægges til grund for afgørelsen.

Når Vejmyndigheden træffer skønsmæssige afgørelser, er Vejmyndigheden underlagt en række forvaltningsretlige grundsætninger, som begrænser skønssudøvelsen, jf. nærmere i afsnit 3.2.3 – 3.2.5.

3.2.3 *Grundsætningen om saglig forvaltning*

I forbindelsen med skønssudøvelsen skal Vejmyndigheden overholde grundsætningen om saglig forvaltning. Det betyder, at Vejmyndighedens skønsmæssige afgørelser – set ud fra lovens formål, herunder lovens formålsbestemmelser, lovens øvrige bestemmelser, arbejderne og specialitetsprincipperne – skal være båret af sagligt vedkommende hensyn eller præmisser. I den forbindelse er der både en pligt til positivt at inddrage saglige hensyn og en pligt til ikke at inddrage usaglige hensyn.⁹

Specialitetsprincipperne kan være et udgangspunkt ved vurderingen af, om et hensyn er sagligt eller usagligt. *Det organisatoriske specialitetsprincip* indebærer, at Vejmyndigheden ikke kan varetage hensyn, som det ifølge loven tilkommer en anden forvaltningsmyndighed at varetage. *Det materielle specialitetsprincip* omhandler hjemmelsgrundlaget og sonderer mellem de hensyn, som kan varetages af samme forvaltningsmyndighed i medfør af forskellige bemyndigelsesbestemmelser. Det betyder, at Vejmyndigheden ikke kan lægge vægt på hensyn, som skal varetages efter en anden lovgivning end den lovgivning,

⁷Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 27

⁸Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 213

⁹Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 222f

som ligger til grund for afgørelsen.¹⁰ Vejmyndigheden skal på den måde holde sig inden for formålene med de love, som Vejmyndigheden administrerer efter.

3.2.4 Lighedsprincippet

Når Vejmyndigheden træffer afgørelser, herunder skønsmæssige afgørelser, skal lighedsprincippet overholdes. Lighedsprincippet som forvaltningsretlig grundsætning indebærer grundlæggende, at *væsentligt lige forhold skal behandles lige*.

Lighedsprincippet har nær sammenhæng med kravet om, at Vejmyndighedens afgørelser skal være båret af saglige hensyn og præmisser. Udover, at der efter grundsætningen om saglig forvaltning stilles krav om, at en afgørelse isoleret set skal kunne begrundes sagligt, stilles der således også efter lighedsgrundsætningen krav om, at en forskelsbehandling af personer i den samme situation skal kunne begrundes sagligt.¹¹

3.2.5 Pligtmæssigt skøn (forbud mod skøn under regel)

Grundsætningen om pligtmæssigt skøn indebærer, at Vejmyndigheden som udgangspunkt har pligt til at træffe afgørelse efter en konkret og individuel vurdering i de tilfælde, hvor Vejmyndigheden er overladt et skøn. Der gælder således om udgangspunkt et forbud mod at sætte "skøn under regel" ved at opstille interne regler, som afskærer eller begrænser skønnet.

Der kan dog efter omstændighederne være et særligt behov for at opstille interne regler, fx hvor Vejmyndigheden træffer afgørelse i et stort antal enkeltsager ("masseforvaltning").

I hvilket omfang og på hvilke områder, der er tale om et pligtmæssigt skøn, beror på fortolkning. Der gælder dog en *formodning imod*, at skønnet helt kan afskæres, og formentlig også imod egentlige begrænsninger af skønnet. På områder, hvor administrative hensyn, behovet for forudsigelighed og lighedsbetragtninger er særligt tungtvejende, eller hvor der i øvrigt er fortolkningsmæssige holdepunkter for en begrænsning af skønnet, gælder formodningen imod afskæring eller begrænsning af skønnet ikke.¹²

De synspunkter, som – udover fortolkningsbidrag til loven – må tages i betragtning ved vurderingen af, om der lovligt kan opstilles begrænsnings- og afskæringsregler er således blandt andet, hvor stort et behov der er for sådanne regler for at sikre en ensartet og forudsigelig behandling af borgerne (ligheds- og forventningshensyn). Disse hensyn taler generelt for, at Vejmyndigheden opstiller klare og faste regler. Derudover kan praktiske hensyn tale for sådanne regler. Det skyldes blandt andet, at det er lettere at administrere efter regler end at udøve konkrete skøn, hvilket særligt kan få betydning, hvor der skal afgøres et meget stort antal ensartede sager.¹³

¹⁰ Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 236f

¹¹ Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 250

¹² Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 269f.

¹³ Forvaltningsret, 1. udgave, 2018, side 367

Når Vejmyndigheden opstiller sådanne afskærings- eller begrænsningsregler, skal disse under alle omstændigheder være båret af saglige hensyn, jf. også ovenfor.

4. VURDERING

4.1 Muligheden for generelt at indføre en begrænsningsregel (loft over antal beboerlicenser)

Vejlovens § 90, stk. 2, giver kommunen mulighed for at etablere betalingsparkeringsordninger på offentlige veje, med henblik på at begrænse adgangen til parkering. En betalingsparkeringsordning efter denne bestemmelse skal være trafikalt begrundet og varetage et trafikadfærdsregulerende formål. Overordnet skal betalingsordninger med hjemmel i bestemmelsen således varetage trafikale eller færdselsmæssige hensyn.

Parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, giver kommunen mulighed for at udstede beboerlicenser. Endvidere giver parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, kommunen mulighed for at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser. Da parkeringsbekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 90, stk. 4, skal kommunen administrere bekendtgørelsen i overensstemmelse med de formål, som kan varetages efter vejloven.

Kommunens udstedelse af beboerlicenser efter parkeringsbekendtgørelsens § 8 udgør en forvaltningsretlig afgørelse, da der er tale om en dispensation fra den generelle betalingsordning. Som tidligere nævnt fastsætter bestemmelsen ikke nærmere, i hvilke tilfælde beboerlicenser kan udstedes. Kommunen må derfor siges at være overladt et *betydeligt skøn* i forhold til at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser.

Det er vores vurdering, at kommunens afgørelser om udstedelse af beboerlicenser må karakteriseres som "masseforvaltning". Der er således tale om et stort antal ensartede afgørelser, hvor hensynet til en enkel og effektiv sagsbehandling må siges at være tungtvejende for kommunen. Derudover er der et behov for at sikre en forudsigelig behandling af kommunens borgere.

Det er på den baggrund vores vurdering, at kommunen efter omstændighederne har mulighed for at fastsætte generelle interne regler for udstedelsen af beboerlicenser, som således i et vist omfang begrænser skønnet. Den begrænsningsregel, som indføres af kommunen, skal isoleret set varetage saglige hensyn, som kan varetages efter vejloven og parkeringsbekendtgørelsen, ligesom begrænsningsreglen ikke må varetage hensyn, som falder uden for vejloven og parkeringsbekendtgørelsen.

Det er i forlængelse heraf også vores vurdering, at kommunen efter omstændighederne har mulighed for *generelt* at indføre en ordning, der indebærer et loft over antallet af beboerlicenser. Vi lægger i den forbindelse navnlig vægt på, at kommunen ikke efter parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, er forpligtet til at udstede beboerlicenser, men at det derimod er frivilligt for kommunen. I og med, at det er frivilligt for kommunen, må det ud fra en betragtning om "det mindre i det mere" være lovligt for kommunen at indføre en ordning, der efter saglige kriterier begrænser antallet af beboerlicenser. Vores vurdering

understøttes af, at det fremgår direkte af parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, at kommunen kan stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser. En sådan begrænsende ordning skal – udover at varetage hensyn omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen – være i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige regler og principper, herunder grundsætningen om saglig forvaltning og lighedsprincippet. Vores vurdering af de to ordninger, som kommunen har spurgt om, fremgår nedenfor i afsnit 4.2.1 og 4.2.2.

4.2 **Vurdering af de to ordninger**

4.2.1 *Begrænsning af antallet af beboerlicenser inden for et geografisk afgrænset område*

Kommunen ønsker en vurdering af, om antallet af beboerlicenser kan begrænses til et fast antal (uafhængigt af antallet af husstande og bilejende beboere) inden for et givent område, fx til 10.000 licenser på Indre Østerbro.

Den foreslåede ordning vurderes at varetage hensynet til at begrænse den trafikale belastning i området og hensynet til at sikre det nødvendige antal offentlige parkeringspladser i området. Sådanne hensyn er trafikale hensyn og kan således sagligt varetages efter vejloven og parkeringsbekendtgørelsen.

Det er på den baggrund vores vurdering, at der formentlig lovligt vil kunne indføres en ordning, hvor der på baggrund af en konkret vurdering fastsætter et loft over antallet af beboerlicenser pr. betalingszone. Loftet vil således skulle fastsættes ud fra en konkret vurdering af trafikbelastningen i den enkelte betalingszone, herunder antallet af beboere i den enkelte betalingszone sammenholdt med antallet af offentlige parkeringspladser.

Det er i den forbindelse vores vurdering, at der ikke sagligt vil kunne indføres et generelt loft med en begrænsning på *det samme antal* beboerlicenser i alle betalingszoner, da der afhængigt af området med overvejende sandsynlighed vil være forskel på den trafikale belastning, parkeringsbehovet mv.

4.2.2 *Begrænsning af antallet af beboerlicenser til én pr. husstand*

Kommunen ønsker endvidere en vurdering af, om antallet af beboerlicenser kan begrænses til én pr. husstand, herunder også gældende for flerfamiliehuse, kollektiver mv. Det vil sige, at der kun kan udstedes én beboerlicens pr. husstand, uanset antallet af beboere i husstanden og uanset antallet af køretøjer, som beboerne har registreringsnummer til. Kommunen ønsker i den forbindelse en vurdering af, om en sådan begrænsning eventuelt vil kunne indføres i kombination med et loft over antallet af licenser.

Den foreslåede ordning indebærer, at den enkelte borgers mulighed for at opnå en beboerlicens afhænger af, hvordan den pågældende borger har valgt at indrette sit privatliv med hensyn til at bo alene eller sammen med andre (over 18 år). Det forhold, at der på samme bopæl er registreret flere ejere eller brugere af køretøjer, vil således føre til, at en eller flere af disse personer ikke vil kunne opnå en beboerlicens.

En sådan ordning vurderes ikke *overvejende* at varetage trafikale hensyn (fx trafikadfærdsregulerende eller trængselsreducerende hensyn), men derimod i høj grad også et hensyn til at sikre en ligelig fordeling af køretøjer mellem husstande (uanset beboersammensætning), således, at den enkelte husstand ved ordningen får incitament til ikke at have mere end ét køretøj (uanset beboernes mulige transportbehov). Selvom der muligvis kan argumenteres for en vis retfærdighed i en sådan ordning, ligger hensynet til at fordele køretøjer mellem husstande ikke inden for de hensyn, der lovligt kan varetages efter vejlovgivningen.

Det ovenfor anførte gælder uanset, at ordningen formentlig vil medføre et lavere antal beboerlicenser og dermed umiddelbart vil være egnet til at opnå kommunens målsætning om at nedbringe antallet af køretøjer i kommunen.

Ordningen vil imidlertid i høj grad også have en indgribende virkning på forhold, som det umiddelbart ligger uden for Vejmyndighedens resort at regulere. Ordningen vil således samtidig regulere, hvordan borgere over 18 år skal have mulighed for at indrette sig med hensyn til boligformer. Selvom en sådan ordning vil tilsigte at varetage trafikale og færdsregulerende formål, så vil ordningen utvivlsomt have virkninger, der rækker langt ud over, hvad de vejlovmæssige hensyn umiddelbart synes at kunne bære. Dette vil således kunne være i strid med både legalitetsprincippet og det materielle specialitetsprincip.

Vejmyndigheden vil ved det forvaltningsmæssige skøn over, om ordningen lovligt kan indføres, skulle tage ovennævnte konsekvenser og hensyn i betragtning.

Derudover skal det tages i betragtning, at ordningen vil kunne medføre en betydelig økonomisk skævvridning, idet borgere, der – i mange tilfælde af økonomiske grunde – har valgt at bo flere sammen, vil rammes særligt hårdt af ordningen. Den beskrevne ordning vil især kunne få konsekvenser for personer i flerfamilieboliger, men også énfamilieboliger, hvor familierne som følge af de enkelte beboeres arbejde eller uddannelse har behov for at have mere end én bil, vil blive hårdt ramt. Det er således relevant at tage ordningens proportionalitet i betragtning (opvejer det mål, der ønskes opnået med ordningen, at ordningen også vil have de beskrevne, væsentlige ulemper for mange borgere).

Dertil kommer, at ordningen rejser ligebehandlingsmæssige spørgsmål, idet ordningen medfører, at borgere, der har valgt at bo sammen, reelt stilles dårligere i relation til muligheden for at få en beboerlicens, end borgere, der har valgt at bo alene. Det er umiddelbart svært at finde en saglig begrundelse for en sådan forskelsbehandling, jf. også det ovenfor anførte om hensyn, som det tilkommer Vejmyndighedens ressort at varetage.

Det vurderes endvidere, at der er en ligebehandlingsmæssig problemstilling i forholdet mellem flere samboende borgere over 18 år, hvoraf kun én – men ikke de øvrige samboende – vil kunne opnå beboerlicens. Det er vanskeligt at se, hvordan kommunen efter saglige kriterier skal kunne træffe afgørelse i tilfælde, hvor flere medlemmer af en husstand samtidig måtte ansøge om beboerlicens.

Det er på den baggrund vores vurdering, at der formentlig ikke lovligt vil kunne indføres en ordning, hvorefter kriteriet for at kunne opnå eller få afslag på beboerlicens skal være, at der kun må udstedes én beboerlicens pr. husstand. Vi lægger således afgørende vægt

på, at hensynet til en de facto fordeling af køretøjer med parkeringslicens mellem husstandene i kommunen ikke vurderes at være et hensyn, som er omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen. Vi lægger endvidere vægt på, at ordningen vil kunne medføre en betydelig økonomisk skævvridning og dermed muligt være i strid med proportionalitetsprincippet, ligesom ordningen kan medføre usaglig forskelsbehandling, idet borgere, der har valgt at bo sammen, reelt stilles dårligere i relation til muligheden for at få en beboerlicens, end borgere, der har valgt at bo alene. Risikoen for usaglig forskelsbehandling vurderes også at kunne opstå mellem flere beboere i en husstand, hvor én – men ikke andre – vil kunne få beboerlicens.

Kommunen har i forlængelse af ovenstående supplerende spurgt, om det vil være et sagligt krav for udstedelse af beboerlicens, at borgere, som ønsker licens, skal være registreret som ejer/bruger af et køretøj. Krav herom vil være en skærpelse i forhold til den gældende ordning, hvorefter der efter det oplyste kan meddeles lige så mange licenser, som der er beboere over 18 år i husstanden, uanset om de pågældende har kørekort eller er registreret som ejere/brugere af et køretøj.

Vi vurderer, at et eventuelt krav om, at kun borgere med kørekort skal kunne opnå beboerlicens, må være sagligt. Vi lægger herved vægt på, at selv om man godt kan eje en bil uden at have kørekort, vil tildeling af beboerlicens til en person uden kørekort ikke have nogen trafikal- eller færdselsmæssig effekt.

Det vil derimod næppe være sagligt at begrænse beboerlicenser til *ejere* af køretøjer, allerede fordi mange mennesker i dag lejer eller leaser deres bil. Et krav om registrering som *enten ejer eller bruger* er næppe heller sagligt, om end mere tvivlsomt. For at et krav herom er sagligt kan anføres, at der ud fra færdselsmæssige og trafikale hensyn ikke er anledning til at tildele flere beboerlicenser til en husstand, end husstandens medlemmer har behov for, og at et "behov" kan dokumenteres ved, at man er registreret som ejer eller bruger af et køretøj. Imod saglighed taler til gengæld, at registrering som ejer eller bruger af et køretøj kan afhænge af privatretlige, herunder økonomiske forhold, hvorfor krav herom risikerer at ramme skævt og kunne anses for usaglig forskelsbehandling.

5. ANBEFALINGER VEDRØRENDE IMPLEMENTERING AF EN MULIG, ÆNDRET ORDNING FOR BEBOERLICENSER

Hvis kommunen beslutter at indføre en ny administrativ praksis for udstedelse af beboerlicenser, fx i form af et maksimalt antal beboerlicenser pr. område, er det vores anbefaling, at kommunen nøje overvejer den praktiske implementering af ordningen, herunder de nedenfor anførte forhold.

Hvis der skal indføres en ordning, der sætter et maksimum for antallet af beboerlicenser for et område i kommunen, vil kommunen skulle tage stilling til, efter hvilke kriterier, beboerlicenserne kan udstedes, da der forudsætningsvis ikke vil være nok til alle ansøgere.

Saglige kriterier (ikke udtømmende) for tildelingen vurderes blandt andet at kunne være:

- Bopæl i området og indehaver af registreringsattest til køretøjet (dvs. som hidtil)
- Anciennitet i kraft af en ventelisteordning, jf. nærmere herom nedenfor.
- Indehaver af kørekort

Kommunens nuværende ordning for beboerlicenser er baseret på, at en beboerlicens udstedes for et år ad gangen og derefter kan fornyes.

Kommunen bør derfor overveje, om der ved implementering af ordningen bør tages særligt hensyn til de borgere, der har indrettet sig på og erhvervet et køretøj i tillid til kommunens nuværende ordning, hvor borgeren er sikret én beboerlicens pr. beboer over 18 år med bopæl på adressen (med mulighed for årlig fornyelse). Disse borgere har, vurderes det, som udgangspunkt indrettet sig i tillid til at kunne få en årlig fornyelse af deres beboerlicens, da dette er systemet efter den nuværende ordning.

Selv om beboerlicensen skal fornyes årligt, vurderer vi, at der med den nuværende ordning kan være skabt en berettiget forventning herom hos borgerne. Den berettigede forventning vil dog ikke være evigtvarende, da kommunen utvivlsomt har ret til med et rimeligt varsel at ændre sin praksis. Hvad der vil anses for et "rimeligt varsel" beror navnlig på indgrebets virkning og intensitet i forhold til de pågældende borgere.

Et indgreb, som den beskrevne ordning, vurderes generelt at kunne have en væsentlig, intensiv og vidtrækkende betydning, herunder økonomisk betydning, for borgere, der har indrettet deres tilværelse (arbejdsliv, daglige transportbehov mm) i tillid til at kunne have et køretøj uden meget store parkeringsomkostninger. Dette taler for, at der indregnes et (meget) langt varsel eller overgangsperiode, som tilgodeser borgere med eksisterende beboerlicenser.

En overgangsordning, der i videst muligt omfang tager hensyn til borgere med eksisterende beboerlicenser, kunne fx bestå i, at den nuværende ordning for disse borgere fortsættes, indtil de flytter fra området eller afhænder deres køretøj uden samtidig at ansøge om licens til et nyt. Konsekvensen af en sådan overgangsordning vil være, at der i en – formentlig længere periode – fortsat vil være flere beboerlicenser i området, end det fastsatte loft. Over tid vil antallet imidlertid falde, og nye beboerlicenser vil kunne udstedes til ansøgere, der fx har skrevet sig op på en ventelisteordning.

Vi vurderer, at også en kortere overgangsordning efter omstændighederne vil kunne være lovlig (et rimeligt varsel). Der kunne fx sættes en frist på x antal år (efter kommunens skønsmæssige vurdering), hvor borgere med eksisterende licenser kan påregne at få disse fornyet, hvorefter borgerne må påregne at skulle skrive sig på venteliste på lige fod med de borgere, der ikke tidligere har haft beboerlicenser. Fristen (x antal år) må i givet fald vurderes nærmere – men den skal være så lang, at de pågældende skønnes at have rimelig tid til at indrette sig på den nye ordning, der – alt andet lige – kan betyde, at nogle borgere må opgive at have bil.

Med hensyn til en eventuel venteliste vil der utvivlsomt være en række praktiske forhold, der skal tages stilling til, og som det ligger uden for rammerne for dette notat at søge at opliste.

Ved tildeling af nye licenser efter ventelisteordningen skal det overvejes, hvor længe sådanne licenser skal kunne opretholdes. Skal licensen fx, som hidtil, fornyes årligt – og skal licensindehaverne i givet fald have adgang til fornyelse, dvs. med forrang for de ansøgere uden licens, der står på ventelisten? Skal der være en øvre grænse (antal år) for, hvor længe en licens i givet fald kan fornyes, fx med den virkning, at borgeren derefter må sidst på ventelisten for at få ny licens?

Det ligger uden for rammerne af dette notat at tage nærmere stilling til de forskellige muligheder her. Men de grundlæggende hensyn og principper, som kommunen vil skulle inddrage i tilrettelæggelsen af ordningen er de samme, som ovenfor beskrevet. Dog bemærkes, at hensynet til berettigede forventninger ikke vil have samme vægt i forhold til borgere, der først har opnået beboerlicens efter den nye ordning, såfremt kommunen ved ordningens indførelse har gjort det klart, at der ikke kan forventes forlængelse af en beboerlicens ud over x antal år (hvis dette er den ordning, der ønskes).

Det bemærkes, at en sådan overgangsordning og ventelisteordning efter vores vurdering som udgangspunkt vil være i overensstemmelse med lighedsprincippet. Nye ansøgere er således de facto i en anderledes situation end nuværende indehavere af beboerlicenser, idet nye ansøgere ikke har indrettet sig efter kommunens nuværende ordning. Derfor er der heller ikke noget til hinder for, at nye ansøgere bliver omfattet af ventelisten, mens nuværende indehavere af beboerlicenser omfattes af en rimelig overgangsperiode.

Horten, den 21. april 2023



HVAD BETYDER PRISEN?

Efterspørgslen på beboerlicenser i København

INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

Baggrund

Der eksisterer i dag kun meget lidt viden om, hvordan prisen påvirker efterspørgslen efter beboerlicenser i København.

Center for Parkering har derfor bedt Incentive om at undersøge prisens effekt på efterspørgslen efter beboerlicenser, så politikerne fremover kan træffe beslutninger på et mere oplyst grundlag.

På baggrund af en spørgeskemaundersøgelse blandt nuværende indehavere af beboerlicenser har vi undersøgt, hvordan prisstigninger på op til 8.000 kr. om året vil påvirke den samlede efterspørgsel.

Københavnske licensejere bruger deres biler meget forskelligt. De har også forskellige familieforhold, og de har forskellige indkomster. Derfor har vi undersøgt prisfølsomheden for hver enkelt gruppe.

Endelig har vi analyseret, hvordan prisstigningen den 1. januar 2010 fra 195 til 690 kr. påvirkede efterspørgslen på biler i betalingszonerne i København.

Denne præsentation er resultatet af disse analyser.

Indhold

Konklusioner, side 3

Prisen og efterspørgslen, side 4-7

Historiske erfaringer, side 8-10

Afslutning, side 11-12

Ikke alle er lige prisfølsomme

Folk, der bruger bilen sjældent, er mest prisfølsomme

Vores undersøgelse viser, at specielt folk, der bruger bilen sjældent, vil skille sig af med beboerlicensen, hvis prisen stiger. Personer, der bruger bilen mindst 5 gange om ugen, er dobbelt så tilbøjelige til at købe beboerlicens som folk, der bruger bilen mindre end 1 gang om ugen.

Folk, der har lave indkomster, er mest prisfølsomme

Vores undersøgelse viser også, at folk, der har en husstandsindkomst på under 300.000 kr. om året, er halvt så tilbøjelige til at betale 4.000 kr. ekstra for en beboerlicens, som de husstande, der tjener mere end 700.000 kr. årligt.

Folk uden børn er mest prisfølsomme

Forskellen i prisfølsomhed er betydeligt mindre for husstande med end uden børn. Hvor hver anden husstand uden børn vil betale en prisstigning på 4.000 kr., så gælder det samme for hver tredje husstand med børn.

Prisstigningen i 2010 havde ingen umiddelbar effekt

Vores analyser viser, at prisstigningen i 2010 overordnet set ikke gav et fald i efterspørgslen. Dette skyldes sandsynligvis, at prisen stadig er så lav, at der i mange zoner er en overefterspørgsel efter parkeringspladser.

Udbuddet af parkeringspladser er afgørende for efterspørgslen

I områder med ledig parkeringskapacitet gav prisstigningen i 2010 isoleret set et fald i efterspørgslen på 11%-23%.

Gør folk, som de siger?

Prisen på parkeringslicenser sætter følelserne i kog. Det betyder, at de umiddelbare svar afspejler en meget høj prisfølsomhed.

1 ud af 5 siger, at de vil skille sig af med bilen, hvis de faste omkostninger ved at holde bil stiger med 4.000 kr. om året. Til sammenligning er respondenternes faste omkostninger til bil inkl. forsikring, ejerafgifter m.m. i gennemsnit 4.157 kr. om året, mens bilerne vurderes at være 75-100.000 kr. værd.

Hvis det i stedet er prisen på beboerlicenser, der stiger med 4.000 kr. om året, siger hele 3 ud af 4, at de vil undlade at købe en beboerlicens.

Den store forskel i reaktionen på en stigning i de faste omkostninger og en stigning i prisen på beboerlicenser skyldes, beboerne har mulighed for at undgå prisstigningen på beboerlicenser ved at flytte eller parkere i et område med gratis parkering. Ca. 3 ud af 5 siger, at de vil parkere et sted, hvor der er gratis parkering, mens ca. 1 ud af 5 siger, at de vil flytte til et sted med billigere parkering.

På de næste sider undersøger vi, hvor stor en andel af disse svar der skal tages som protestsvar, og hvor stor en andel der skal tages for pålydende.

Prisen sætter følelser i kog

Figuren til højre viser, hvordan københavnere reagerer, hvis de faste omkostninger ved at have bil stiger med 0 til 8.000 kr. pr. år. Den røde kurve viser, hvor mange der vil beholde bilen, hvis de faste omkostninger stiger, mens den brune kurve viser, hvor mange der vil beholde en beboerlicens, hvis prisen på beboerlicensen stiger.

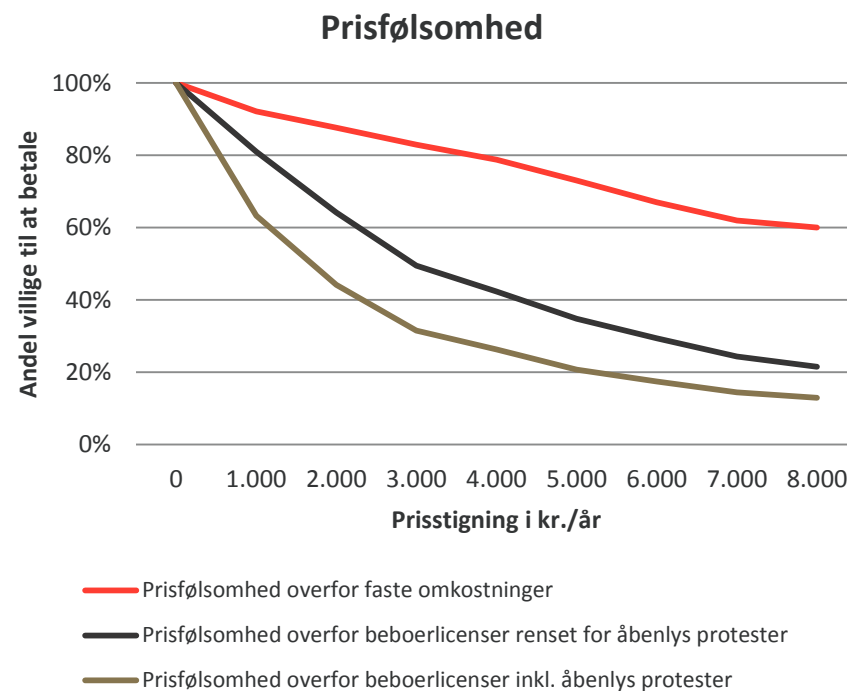
For at tage pulsen på folks holdninger til licenspriser indrettede vi et kommentarfelt i spørgeskemaet. Her udtrykte mange sig kritisk over for højere priser. Fx svarer en respondent:

"Det er ikke fair at skulle betale MERE end nu i beboerlicens – der er ingen pladser at få efter 16!!!"

Som vi beskriver på side 7, lavede vi en række test i spørgeskemaet for at kunne afdække, om folk svarede i protest. Det viste sig at gælde for mere end halvdelen af besvarelserne.

Den sorte kurve viser, hvor mange der fortsat vil købe en beboerlicens, når man renser besvarelserne for de mest åbenlyse protestsvar. Fx viser den sorte kurve, at hvis prisen på beboerlicenser stiger med 2.000 kr. om året, vil den umiddelbare efterspørgsel falde med 27%, da det kun er 73%, der er villige til at betale prisstigningen.

Bemærk dog, at dette ikke er ensbetydende med, at der vil blive solgt 27% færre beboerlicenser, da de frie pladser i nogle tilfælde vil blive overtaget af beboere, der i dag ikke har en bil pga. manglen på parkeringspladser.



Nogle grupper er mere prisfølsomme

Vi undersøgte, om effekten af en prisstigning ville ramme københavnere forskelligt alt efter demografiske forhold og brug af bilen. Specielt indkomst og brug af bilen betyder noget for prisfølsomheden, mens børn ikke har lige så stor betydning.

De, der bruger bilen ofte, vil i højere grad beholde bilen

De, der bruger bilen mere end 4 dage om ugen, er næsten dobbelt så villige til at betale 4.000 kr. ekstra, som dem der bruger bilen mindre end en gang om ugen.

Beboere med høj indkomst vil i højere grad beholde bilen

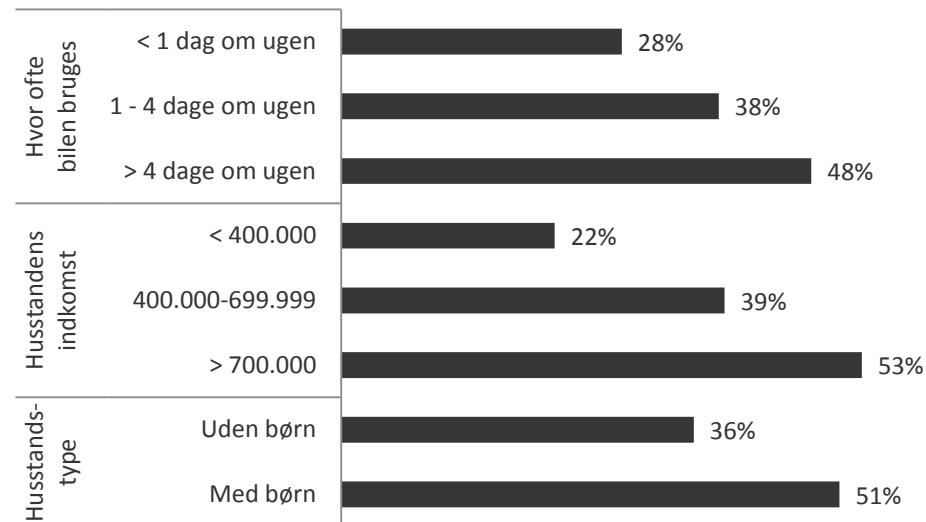
Kun 1 ud af 4 husstande med en indkomst på mindre end 400.000 kr. om året er villige til at betale 4.000 kr. ekstra om året for en beboerlicens. Det er under halvt så mange i forhold til de højstlønnede, hvor 53% vil beholde beboerlicensen, selvom prisen stiger med 4.000 kr. om året.

Børnefamilier vil i højere grad beholde bilen

Hver anden husstand med børn vil beholde deres beboerlicens, selvom prisen stiger med 4.000 kr. om året. Husstande uden børn er mindre tilbøjelige til at beholde beboerlicensen. Kun hver tredje husstand uden børn vil beholde beboerlicensen ved en prisstigning på 4.000 kr.

Resultaterne fremgår af figuren til højre.

Andel der vil beholde beboerlicensen, selvom prisen stiger med 4.000 kr.



Note: Figuren er renset for protestsvar

Sådan gjorde vi

Vi benyttede os af Gabor-Granger-metoden til at undersøge betalingsvilligheden for parkeringslicenser blandt 550 københavnere, der betaler for mindst en parkeringslicens.

Vi forventede på forhånd, at der ville være en høj grad af protester mod forhøjede priser på beboerlicenser. Vi spurgte derfor ind til to typer af omkostninger: faste omkostninger og udgifterne til parkeringslicens.

Fordelen ved at spørge ind til de mindre følelseladede generelle omkostninger er, at de i mindre grad vil være præget af protestsvar. Ulempen er derimod, at man ikke umiddelbart kan slippe for dem ved at ændre adfærd. Fx ved at parkere uden for betalingszonen eller flytte ud af den.

Det var forskelligt, hvilken type omkostninger vi spurgte ind til først, men rækkefølgen på spørgsmålene havde ikke nogen effekt på den prisfølsomhed, vi målte.

Hver respondent blev stillet tre spørgsmål til deres betalingsvillighed. Afhængigt af om de svarede ja eller nej til et givent bud, blev de herefter givet et højere eller et lavere bud. De fik også mulighed for at selv indtaste et bud, hvis de faldt uden for kategorierne.

Om respondenterne

Vi gennemførte spørgeskemaet online, og respondenterne blev mødt af muligheder som vist nedenfor.

Eksempel på spørgsmål fra undersøgelsen

Forestil dig i de følgende spørgsmål, at den årlige pris for at have en kommunal beboerlicens stiger.

Ville du stadig købe en beboerlicens, hvis prisen steg med 4000 kroner om året?

- Ja, jeg ville spare på noget andet end bilen
- Ja, men så ville jeg købe en billigere bil
- Ja, men jeg ville overveje at skille mig af med bilen
- Nej, men jeg ville beholde bilen og finde andre parkeringsmuligheder
- Nej, jeg ville beholde bilen men flytte til et sted med billigere parkering
- Nej, så ville jeg ikke længere have bil

Forrige

Næste

I alt besvarede 586 københavnere spørgeskemaet. De havde alle en bil med beboerlicens, som de betalte helt eller delvist til. Kønsfordelingen er lige, og aldrene ligger fordelt mellem 20 og 81 år med et gennemsnit på 53 år.

En tredjedel af respondenterne bor med deres børn. 71% har videregående uddannelser, fordelt ca. ligeligt mellem mellemlange og lange videregående uddannelser.

Hvad er et åbenlyst protestsvar?

For at kunne analysere mængden af protestsvar i undersøgelsen indrettede vi den således, at åbenlyse protestsvar kunne identificeres. Vi definerede protestsvar som svar, der levede op til et af tre kriterier:

- + At en respondent angiver en betalingsvillighed på præcis nul. Kun en ubetydelig mængde vil ikke vælge at betale små beløb på fx 50 kr. ekstra. Dette gælder 91 respondenter.
- + At en respondent angiver to forskellige forklaringer på, hvad vedkommende vil gøre uden licens. I disse tilfælde har vedkommende ikke overvejet sine alternativer grundigt. Dette gælder 39 respondenter.
- + At en respondent angiver, at vedkommende vil betale mindre end 80 kr. for at spare en times tid til og fra parkering. Vi ved fra andre studier i Danmark, at folk typisk indstiller deres adfærd efter denne grænse. Dette gælder 326 respondenter.

Vi tog højde for, at respondenter, der ønskede at svare i protest, kunne vælge at gøre det både ved at angive, at de ville finde gratis parkering, og ved at angive, at de ville finde et andet sted at bo. Det gjorde vi ved at frasortere samme andel fra gruppen, der ville finde andet sted at bo, som der var protestsvar i gruppen, der ville finde billigere parkering.

Fordi nogle respondenter blev ramt af flere kriterier, blev der i alt frasorteret 347 respondenter.



Prisstigningen i 2010 ændrede ikke bilejerskabet

Ved årsskiftet 2009 til 2010 steg prisen på parkeringslicenser fra 195 kr. til 690 kr. om året. Stigningen i 2010 har givet os en mulighed for empirisk at undersøge, hvor meget efterspørgslen efter beboerlicenser falder som følge af prisstigninger.

I 2009 til 2011 var finanskrisen på sit højeste og har sandsynligvis påvirket bilejerskabet i høj grad. For at tage højde for finanskrisen og andre faktorer har vi sammenlignet udviklingen inden for parkeringszonen med udviklingen i sammenlignelige områder uden licenskrav.

Vores analyse viser, at der i gennemsnit over zonerne ikke kan påvises nogen effekt af prisstigningen.

Vi kan dog se et fald i områder med ledige parkeringspladser om aftenen. I områder uden ledige parkeringspladser har der umiddelbart været en stigning i antallet af biler på trods af prisstigningen. Stigningen skyldes sandsynligvis, at der er kommet flere parkeringspladser i disse områder, og at der i forvejen har været en overefterspørgsel efter parkering ved den hidtidige pris på 195 kr.

Resultaterne er behæftet med en betydelig usikkerhed, da det ikke har været muligt at kontrollere for udviklingen i antallet af parkeringspladser, ligesom de anvendte data for belægningsgraderne er gennemsnit for 2012 og 2013, da der ikke eksisterer tidligere data.



I nogle zoner faldt bilejerskabet med 11%-23%

Figuren nederst til højre viser udviklingen i bilejerskabet fra 2009 til 2011 i områder med ledige parkeringspladser og områder uden for betalingszonen.

Fra 2009 til 2011 faldt bilejerskabet i betalingszonen med 16% - 24% afhængig af, hvor vi sætter cut-off for belægningsgraden. Uden for betalingszonen var faldet i samme periode kun 6% henholdsvis 1%.

Forskellen i udviklingen er altså 11% - 23%, som kan tilskrives stigningen i prisen på beboerlicenser.

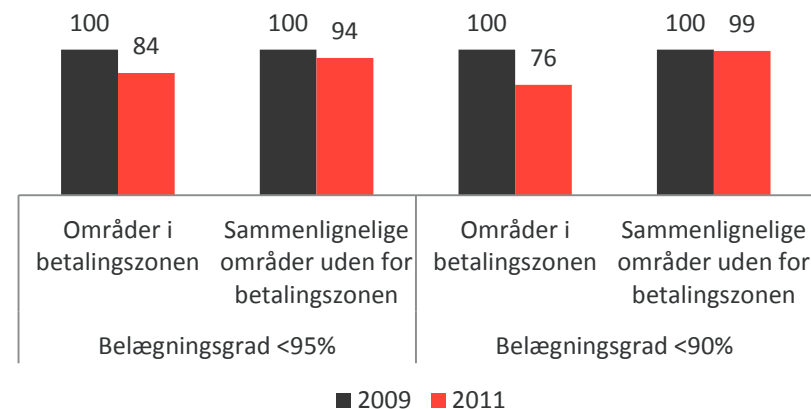
Bemærk dog, at resultaterne skal tolkes med en vis varsomhed, da de er baseret på relativt få interviews. Udviklingen i bilejerskabet i betalingszonen er baseret på 171 interviews i 2009 og 142 interviews i 2011, mens datagrundlaget uden for betalingszonen er 5-600 interviews begge år.

En del af forklaringen på forskellen i udviklingen kan desuden være, at folk, der bor længere væk fra midtbyen, i højere grad er afhængig af bilen. Det kan betyde, at de fx i højere grad har beholdt bilen, selvom finanskrisen var på sit højeste.

Det er vigtigt at pointere, at selvom vi kan se et isoleret fald i efterspørgslen i områder, hvor der er ledige parkeringspladser, kan vi ikke se et fald generelt set.

Det betyder, at det i mange områder er udbuddet af parkeringspladser snarere end prisen på beboerlicenser, der afgør, hvor mange beboerlicenser der bliver efterspurgt.

Udviklingen i bilejerskabet fra 2009-2011 (2009 = indeks 100)



Note: Som sammenlignelige områder har vi anvendt den del af de forskellige bydele, der ikke er betalingsparkering. Dvs. udviklingen inden for betalingszonen på Nørrebro er sammenlignet med udviklingen uden for betalingszonen på Nørrebro. I analysen indgår der derfor kun Nørrebro, Sønderbro, Østerbro, Vesterbro og Brønshøj/Emdrup.

Sådan gjorde vi

Hvert år bliver tusindevis af danskere interviewet til Transportvaneundersøgelsen. Vi har set på 2.675 interviews fra 2009 og 2011 af københavnske husholdninger, som boede i betalingszonen eller umiddelbart uden for betalingszonen.

Sammenligner man udviklingen i bilejerskabet inden i betalingszonen med uden for betalingszonen, er der stort set ingen forskel i udviklingen. Dette er overraskende, da det fra 2009 til 2011 blev betydeligt dyrere at have en parkeringslicens i betalingszonen, og vi derfor alt andet lige ville forvente en anden udvikling her.

En af forklaringerne kan være, at der er kommet flere parkeringspladser i nogle zoner med meget høj belægning, og at det har ført til, at flere har købt en bil og en beboerlicens, fordi den primære grund for dem til ikke at have en bil var manglen på parkeringspladser. Der findes imidlertid ikke data for, hvor mange parkeringspladser der er anlagt i mellem 2009 og 2011. I stedet har vi indsamlet belægningsprocenter fra 2012 og 2013 som en indikator for, om der var mangel på parkeringspladser.

Vi har herefter opdelt betalingszonen i områder med ledige parkeringspladser (defineret ved en belægningsgrad kl. 22 under 90% henholdsvis 95%) og områder uden ledige parkeringspladser.

Vores tese er, at hvis der er ledige parkeringspladser, har den reelle barriere for at anskaffe en bil ikke været manglen på parkeringspladser men snarere omkostningen ved at eje en bil.

Vi har herefter sammenlignet udviklingen i områder med ledige parkeringspladser med udviklingen i områder uden betalingsparkering. Denne sammenligning viser, at der har været et fald i bilejerskabet i områder i betalingszonen, hvor der er ledige parkeringspladser i forhold til områderne uden for betalingszonen.

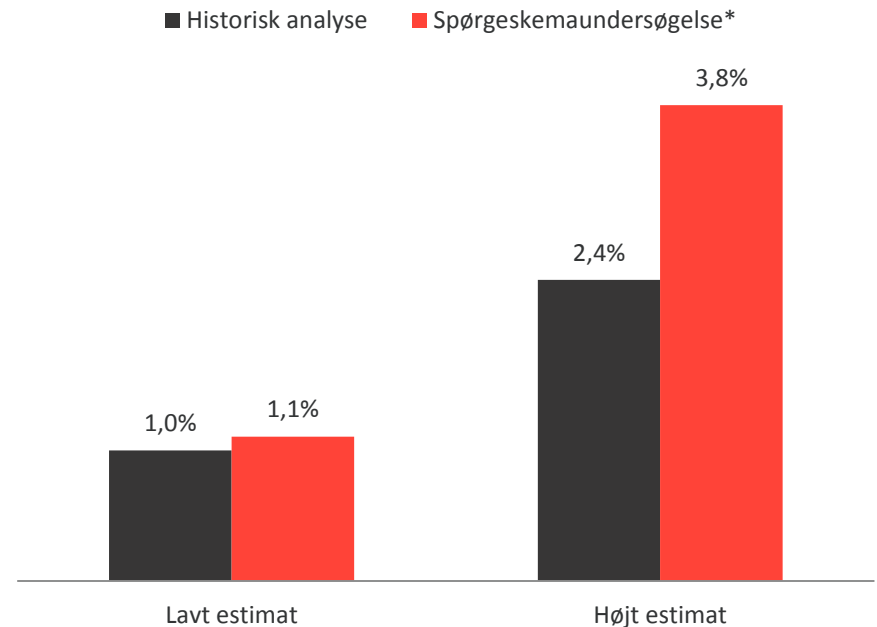
God sammenhæng mellem spørgeskema og historie

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen stemmer godt overens med de historiske resultater.

Vores historiske analyse viste, at prisstigningen i 2010 fra 195 kr. til 690 kr. (svarende til ca. 250%) medførte et fald i efterspørgslen på 11%-23% i områderne med ledige parkeringspladser. Det svarer til at en prisstigning på 10% fører til et fald i efterspørgslen på 1,0% til 2,4%.

Vores spørgeskemaundersøgelse viste, at en prisstigning på 2.000 kr. fra de nuværende 720 kr. (svarende til ca. 275%) vil medføre et fald i efterspørgslen på 12%-36%*. Det svarer til, at en prisstigning på 10% fører til et fald i efterspørgslen på 1,1% til 3,8%.

Fald i efterspørgslen ved prisstigning på 10%



* Det lave estimat er resultatet for faste omkostninger i spørgeskemaanalysen, mens det høje estimat er resultatet for beboerlicenser renset for åbenlyse protestsvar (se side 7).

* Ved at bruge resultaterne for henholdsvis faste omkostninger og beboerlicenser renset for protestsvar.

Nogen steder er der kø til parkeringspladserne

Vores historiske analyse viste, at der overordnet set ikke har været nogen effekt på efterspørgslen efter beboerlicenser. Men også, at der har været en effekt, hvis man ser på områder, hvor der er ledige parkeringspladser.

Forskellen skyldes, at der er (mindst) to mekanismer, der regulerer efterspørgslen efter beboerlicenser:

1. Prisen på beboerlicenser.
2. Udbuddet af parkeringspladser.

I de områder af København, hvor det er udbuddet af parkeringspladser, der er afgørende, vil en prisstigning ikke nødvendigvis medføre et fald i efterspørgslen efter beboerlicenser. Årsagen er, at der hele tiden står nogen "i kø" til at overtage de pladser, der bliver ledige som følge af prisstigningen. En bilejer bliver altså erstattet af en anden.

Service betyder noget for prisfølsomheden

Vores analyse af prisfølsomheden viser, at mange vil undlade at købe en beboerlicens, hvis prisen stiger med 4.000 kr. om året.

Mange af svarene er givet ud fra en "alt andet lige"-betragtning. Det vil sige, at man ikke vil betale mere for den nuværende service. Det vidner mange af de kommentarer, vi har modtaget, om:

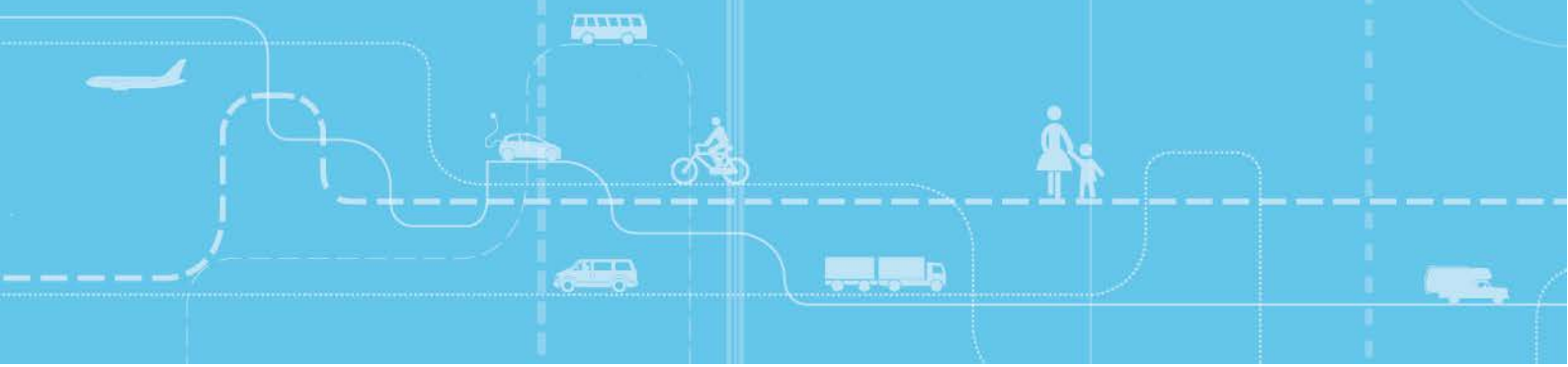
Efter kl. 18 kan vi næsten aldrig finde plads andet end 300-400 m væk.

...grundlæggende betaler jeg gerne noget mere for at parkere på gaden, men så skal forholdene til parkering også forbedres

Det er i orden at skulle betale op til 2000,-, MEN når man samtidig alligevel skal bruge uforholdsmæssig meget tid på at finde en parkeringsplads [...] så er det ikke rimeligt

Når prisen stiger, vil det i mange områder blive nemmere at finde en parkeringsplads. Og dermed vil effekten af prisstigningen blive modsvaret af en forbedring i servicen.

Parkering - virkemidler og effekter



Parkering – virkemidler og effekter

Forsidebilde: Ukjent

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Parkering – virkemidler og effekter

Title: Parking instruments and effects

Forfattere:

Authors:

Dato: 06.2016
TØI-rapport: 1493/2016
Sider: 73
ISBN elektronisk: 978-82-480-1719-6
ISSN: 0808-1190
Finansieringskilde: KSFoU

Date: 06.2016
TØI Report: 1493/2016
Pages: 73
ISBN Electronic: 978-82-480-1719-6
ISSN: 0808-1190
Financed by: KSFoU

Prosjekt: 4338 – KS Park
Prosjektleder:
Kvalitetsansvarlig:
Fagfelt: Byutvikling og bytransport
Emneord: Kunnskapsoversikt
Parkering
Virkemidler

Project: 4338 – KS Park
Project Manager:
Quality Manager:
Research Area: Sustainable Urban Development and Mobility
Keywords: Literature review
Parking
Policy instruments

Sammendrag:

Innenfor rammen av en helhetlig parkeringspolitikk finnes det en rekke tiltak som kommunene kan benytte for å nå både egne og nasjonale overordnede mål. Denne rapporten identifiserer og beskriver hvilke muligheter og begrensninger som er knyttet til de tiltakene som kan inngå i en helhetlig kommunal parkeringspolitikk. Rapporten drøfter og gir en systematisk og oversiktlig beskrivelse av tiltakene. Det inkluderer også beskrivelse av positive og negative effekter, og beskriver erfaringene med gjennomføring. I tillegg vises det til eksempler. Det er laget et faktaark for hvert parkeringstiltak.

Summary:

A comprehensive, local parking policy must be built upon clearly defined goals (local, regional and national) and the use of a combination of measures. This report describes the many measures which local authorities can consider used in their own community. It describes how local authorities can control the number of parking spaces (existing and new) and their use. For each measure we have described its legal basis, its effects (positive and negative), possible limitations and examples of its use.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt

Institute of Transport Economics

Forord

KS ønsket å få utarbeidet en oversikt over aktuelle parkeringstiltak i kommunesektoren. Gjennom å drøfte tiltakenes effekter, forutsetninger for innføring av tiltakene og kostnader/nytteverdi ved hvert tiltak skulle det gis et samlet, oppdatert og faglig begrunnet informasjonsgrunnlag for kommunenes arbeid med parkeringsspørsmål.

Innenfor rammen av en helhetlig parkeringspolitikk finnes det en rekke tiltak som kommunene kan benytte for å nå både egne og nasjonale overordnede mål. Denne rapporten identifiserer og beskriver hvilke muligheter og begrensninger som er knyttet til de tiltakene som kan inngå i en helhetlig kommunal parkeringspolitikk. Rapporten er også tilgjengelig på følgende nettside:

www.toi.no/publikasjoner.

Rapporten er skrevet av

Vi takker _____ og _____ i KS for et godt samarbeid.

Oslo, juni 2016

Transportøkonomisk institutt

direktør

avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Parkerings virkninger og muligheter	1
1.1	Parkerings virkninger	1
1.1.1	Arealbruk	1
1.1.2	Parkeringstilgjengelighet og lokalisering	2
1.1.3	Transport til arbeid	4
1.1.4	Bilbruk (og bilhold) – parkering ved boligen	6
1.1.5	Lokale miljøforhold	7
1.2	Parkerings muligheter	9
1.2.1	Helhetlig parkeringspolitikk	9
1.2.2	Regionale planer og bestemmelser	10
1.2.3	Offentlig arbeidsplassparkering	10
2	Tiltaksbeskrivelse	12
2.1	Parkeringsnormer	12
2.1.1	Beskrivelse av tiltaket	12
2.1.2	Effekter av normtall	13
2.1.3	Supplerende tiltak	15
2.1.4	Hvor er tiltakene egnet	16
2.1.5	Eksempler på bruk av tiltaket	18
2.1.6	Kostnader	19
2.2	Krav til lokalisering og utforming	19
2.2.1	Beskrivelse av tiltaket	20
2.2.2	Effekter av krav til lokalisering og utforming	20
2.2.3	Supplerende tiltak	21
2.2.4	Hvor tiltaket er egnet	22
2.2.5	Bruk av tiltaket - eksempler	22
2.2.6	Kostnader for tiltaket	23
2.3	Frikjøp	23
2.3.1	Beskrivelse av tiltaket	23
2.3.2	Effekter av frikjøp	24
2.3.3	Supplerende tiltak	24
2.3.4	Hvor tiltaket er egnet	25
2.3.5	Bruk av tiltaket - eksempler	25
2.3.6	Kostnader for tiltaket	25
2.4	Sambruk	25
2.4.1	Beskrivelse av tiltaket	25
2.4.2	Effekter av sambruk	26
2.4.3	Supplerende tiltak	27
2.4.4	Hvor tiltaket er egnet	27
2.4.5	Bruk av tiltaket - eksempler	29
2.4.6	Kostnader for tiltaket	29
2.5	Pendlerparkering (park and ride)	30
2.5.1	Beskrivelse av tiltaket	30
2.5.2	Effekter av pendlerparkering	30
2.5.3	Supplerende tiltak	31
2.5.4	Hvor tiltaket er egnet	32
2.5.5	Bruk av tiltaket – eksempler	33

2.5.6	Kostnader for tiltaket.....	34
2.6	Parkeringsavgift	35
2.6.1	Beskrivelse av tiltaket.....	35
2.6.2	Supplerende tiltak	37
2.6.3	Hvor tiltaket er egnet	37
2.6.4	Kostnader for tiltaket.....	38
2.7	Endring i antall parkeringsplasser	38
2.7.1	Beskrivelse av tiltaket.....	38
2.7.2	Effekter av å endre antall parkeringsplasser	39
2.7.3	Supplerende tiltak	39
2.7.4	Hvor tiltaket er egnet	39
2.7.5	Bruk av tiltaket – eksempler.....	39
2.7.6	Kostnader for tiltaket.....	40
2.8	Boligsoneparkering.....	40
2.8.1	Beskrivelse av tiltaket.....	40
2.8.2	Effekter av boligsoneparkering	41
2.8.3	Supplerende tiltak	41
2.8.4	Hvor tiltaket er egnet	42
2.8.5	Bruk av tiltaket - eksempler	42
2.8.6	Kostnader for tiltaket.....	43
2.9	Reservere plasser til spesielle formål.....	43
2.9.1	Beskrivelse av tiltaket.....	43
2.9.2	Effekter av å reservere plasser	44
2.9.3	Supplerende tiltak	45
2.9.4	Hvor tiltaket er egnet	45
2.9.5	Bruk av tiltaket - eksempler	45
2.9.6	Kostnader for tiltaket.....	46
3	Grunnlag for utforming av en parkeringsstrategi.....	47
3.1	Bakgrunn for behovet for datainnsamling.....	47
3.1.1	Forslag til registrering	48
4	Faktaark	51
4.1	Minimumsnormer.....	53
4.2	Maksimumsnormer	54
4.3	Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer.....	55
4.4	Fastnormer	56
4.5	Ingen normer	57
4.6	Frikjøp.....	58
4.7	Sambruk	59
4.8	Lokalisere parkering i avstand fra besøksmål.....	60
4.9	Lokalisering av parkering under bakken	61
4.10	Sykkelparkering.....	62
4.11	Pendlerparkering (park and ride).....	63
4.12	Boligsoneparkering.....	64
4.13	Tidsbegrensing	65
4.14	Reservere parkering til spesielle formål.....	66
4.15	Parkeringsavgift	67
4.16	Fritak for parkeringsavgifter for nullutslippsbiler.....	68
4.17	Endring i antall parkeringsplasser	69
5	Kilder.....	70

Sammendrag

Parkering – virkemidler og effekter

TØI-rapport 1493/2016

Forfattere:

Oslo 2016 73 sider

Denne rapporten drøfter og gir en systematisk beskrivelse av aktuelle parkeringstiltak i kommunesektoren. Beskrivelsene inkluderer også positive og negative effekter, og beskriver erfaringene med gjennomføring. I tillegg vises det til eksempler og det er laget faktaark for hvert parkeringstiltak. Rapporten identifiserer og beskriver hvilke muligheter og begrensninger som er knyttet til de tiltakene som kan inngå i en helhetlig kommunal parkeringspolitikk.

Plan- og bygningsloven og vegtrafikkloven

Litt forenklet kan man kategorisere parkeringstiltak etter to lovverk. På den ene siden har man plan- og bygningsloven som i hovedsak regulerer nye plasser. Det gjelder både hvor mange plasser som bygges, eierskapet til disse plassene og hvordan de er utformet og lokalisert. På den andre siden har man vegtrafikkloven som gjør at man kan styre hvordan allerede eksisterende plasser på gategrunn reguleres og brukes. For eksempel kan parkeringsplasser ha avgift eller tidsbegrensning. Eventuelt kan plassene være reservert til spesielle formål eller type biler. Tiltakene i denne rapporten følger en slik inndeling. I kapittel 2 viser tiltak 2.1 til 2.5 til tiltak som faller inn under plan- og bygningsloven, mens tiltak 2.6 til 2.9 viser til tiltak som hører til vegtrafikkloven.

Parkeringens virkninger

Mye areal går i dag til parkeringsplasser. Dette er areal som kan ha en alternativ bruk. Parkering kan føre til lav tomteutnyttelse, byspredning og reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud eller tilrettelegge for sykkelveier. Det er derfor viktig at kommunen er bevisst hvordan parkeringskravene påvirker arealbruken og spesielt i områder hvor det er ventet en betydelig vekst.

Fordi alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass kan parkeringstilbudet ha stor betydning for valg av transportmiddel. Det å ha egen parkeringsplass, påvirker bilholdet og bilbruken. Økte avstander mellom bolig og parkeringsplass hindrer ikke at bilen kan brukes, men det reduserer fordelene ved å bruke bil istedenfor gåing, sykling og kollektiv. Flertallet i Norge mener at de har et godt parkeringstilbud ved boligen. Det betyr at kommunenes parkeringsnormer har bidratt til en utvikling som sikrer at det er parkeringsmuligheter ved boligene - som igjen øker sannsynligheten for eie og bruk av bil.

Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert der det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere ved arbeidsstedet. Parkeringsavgift vil redusere bilbruken, samt gjøre det lettere for personer som ikke kan dra tidlig til å finne ledig plass. Daglig parkeringsavgift på jobben er mer effektivt for å redusere bilbruk på arbeidsreiser enn månedsbetaling. Flertallet av norske arbeidstakere mener det er lett å finne ledig parkeringsplass og oppgir at det er gratis å parkere på jobben.

Internt i en kommune er parkeringsnormer for næring og offentlige formål gjerne utformet slik at normene gjenspeiler kjennetegn ved et område. Det betyr at sentrale områder og områder med god kollektivdekning ofte har mer restriktive normer enn områder med dårlig kollektivdekning utenfor sentrum. Det må tas høyde for at det kan være en konkurranse-situasjon både internt i en kommune (sentrum vs. eksternt lokalisering) og mellom kommunene i en region. Konkurranse mellom kommuner kan føre til at virksomheter lokaliserer seg i den kommunen eller det området som legger best til rette for parkering.

Mange bolig- og sentrumsområder har utfordringer knyttet til fremmedparkering, letekjøring eller trafikkikkerhet. Parkeringsforholdene kan bidra til bilkjøring som igjen medfører lokal forurensing og støy som også reduserer attraktiviteten til et område. Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken begrense bilbruk og skape mer trivelige og attraktive sentrums- eller boområder. De nære omgivelsene kan bli mer trafikkisikre når bilen ikke lenger får parkere overalt. Dette kan skje ved å samle parkeringen i anlegg utenfor sentrumsområdene, reservere parkering til bosatte eller benytte avgift for å styre bruken.

Faktaark og tiltaksbeskrivelse

I rapporten drøfter og gir vi en systematisk beskrivelse av viktige parkeringstiltak som kommunene kan benytte for å sine målsettinger for utvikling. Vi beskriver effekter, hvorvidt det er behov for supplerende tiltak, hvor tiltaket er egnet og erfaringene med gjennomføring. Disse er oppsummert i tabellen på de neste sidene.

Tiltak	Formål	Effekter	Behov for supplerende tiltak
Minimumsnormer	Pålegger utbyggere å anlegge parkeringsplasser. Dette medfører økt byggekostnad Sikre parkeringsmuligheter utenfor gategrunn Grunnlag for frikjøpsordning	Redusere etterspørsel etter gateparkering Kan øke utbyggingskostnader Kan bidra til overetablering av parkering Kan stimulere til bilbruk/bilhold	Kan være en viktig del av en frikjøpsordning. Mindre behov for supplerende tiltak
Maksimumsnormer	Hindre overetablering av parkering Bidra til at det etableres færre parkeringsplasser enn hva etterspørselen tilsier Påvirke lokaliseringvalg	Kan redusere utbyggingskostnader Øke etterspørsel etter parkering langs gate eller i parkeringshus Redusert bilbruk	Regulering av gateparkering i form av avgift, tidsbegrensning, boligsoneparkering eller reservering av plasser til spesielle formål for å unngå «parkeringslekkasje». Kan være behov for å samkjøre regionale parkeringsnormer
Kombinasjon av min- og maksnormer	Se beskrivelse av min og maks ovenfor	Se beskrivelse ovenfor	Se beskrivelse ovenfor
Fastnormer	Se beskrivelse av min og maks ovenfor	Se beskrivelse ovenfor	Se beskrivelse ovenfor
Ingen normer	La utbygger vurdere behov etter parkering for å få mer samsvar mellom etterspørsel og antall parkeringsplasser Hindre overetablering av plasser, utbygger vurderer La private aktører ta ansvar for parkeringsmarkedet	Kan både redusere og øke bilbruk Kan bidra at bruker i større grad betaler Kan bidra til at parkering i større grad etableres i fellesanlegg	Regulering av gateparkering: avgift, tidsbegrensning, boligsoneparkering eller reservering av plasser til spesielle formål Sikrer at utbygger vurderer eget behov for parkering Krav til lokalisering
Frikjøp	Bidrag til finansiering av felles parkeringsanlegg Hindre overetablering av plasser Mer parkering under kommunal styring	Kan hindre overetablering av parkeringsplasser Separate parkeringstilbud kan synliggjøre parkeringskostnaden	Forutsetter minimumsnormer Avtale mellom utbygger og kommunen
Skille parkering fra andre arealbruksformål	Redusere bilbruk Frikoble parkering fra bolig, arbeid, handel Bedre sikkerheten på lokale veger Mulighet for mer markedsbasert parkeringstilbud	Parkering kan knyttes til overordnet vegnett Redusere bilbruk Kan bidra til mindre fleksible utviklingsmuligheter for utbygger Kan redusere etterspørsel etter parkering	Regulering av gateparkering i form av avgift, tidsbegrensning, boligsoneparkering eller reservering av plasser til spesielle formål for å unngå «parkeringslekkasje» Organisering av sambruk

		Separate parkeringstilbud kan synliggjøre parkeringskostnaden	
Lokalisering av parkering under bakken	<p>Redusere arealbeslag</p> <p>Redusere antall parkeringsplasser</p> <p>Bedre sikkerheten på lokale veger</p>	<p>Fremme mer effektiv arealbruk</p> <p>Økte utbyggingskostnader</p> <p>Hindre overetablering av parkering</p> <p>Utbygger kan unngå å bygge parkering hvis det er gode og gratis parkeringsmuligheter i nærheten</p> <p>Bedre utnyttelse av tomten</p>	Regulering av gateparkering i form av avgift, tidsbegrensning, boligsoneparkering eller reservering av plasser til spesielle formål for å unngå «parkeringslekkasje»
Avgiftsparkering (heri: progressive avgifter)	<p>Påvirke reisemåte og lokalmiljø</p> <p>Økt sirkulasjon på parkeringsplassene</p> <p>Sikre at bruker betaler</p> <p>Inntekter</p>	<p>Parkeringsplassene blir tilgjengelige for flere</p> <p>Mindre letekjøring</p> <p>Hindre fremmedparkering</p> <p>Mer handel som følge av økt sirkulasjon</p> <p>Avgift på gateparkering kan bidra til både mer og mindre bilbruk</p> <p>Avgift på arbeidsplassparkering reduserer bilbruk</p> <p>Går bort fra «førstemann-til-mølla prinsippet» og kan gjøre reisetidspunktet til arbeid mer fleksibelt</p> <p>Spre trafikk utover døgnet</p>	<p>Vurdere hvordan avgift kan flytte parkering til omkringliggende områder</p> <p>Betale per parkering (ingen rabatter/langtidspris)</p>
Tidsbegrensning	<p>Mer sirkulasjon på parkeringsplassene</p> <p>Redusere bilbruk</p>	<p>Mer sirkulasjon på parkeringsplassene</p> <p>Begrense arbeidsreiseparkering</p> <p>Gjøre området tilgjengelig for ærend – dvs. flere bilbesøk</p> <p>Hindre fremmedparkering</p>	Kan benyttes i kombinasjon med avgiftsparkering
Avgiftsfritak for nullutslippsbiler	Stimulere til bruk av miljø- og klimavennlige biler	<p>Redusere lokale utslipp</p> <p>Redusere utslipp av klimagasser</p>	
Boligsone/beboer-parkering	<p>Redusere bilbruk (bilen kan bli stående)</p> <p>Bedre bomiljø</p> <p>Hindre fremmedparkering</p>	<p>Økt sikkerhet for å finne parkering ved retur – dvs. økt bilbruk</p> <p>Redusere letekjøring</p> <p>Bedre parkerings- og miljøforhold for bosatte</p>	Se regulering av parkering i sammenheng med avgifts- og tidsbegrensning

	Sikre parkering for bosatte	Redusere beboeres parkering på gaten	
Reservere parkering til spesielle formål	Stimulere til økt samkjøring, bildeling eller bruk av miljøvennlige biler Sikre tilgjengelighet for visse brukergrupper (HC)	Mindre bilbruk gjennom at færre parkeringsplasser er tilgjengelig for allmenn bruk og ved at det stimulerer til mer sambruk og lavere bilhold God tilgjengelighet for prioriterte grupper	Regulering av gateparkering Parkeringsnormer for nye bygg
Flytte eksisterende plasser, evt. redusere antallet	Fremme alternativ bruk av parkeringsareal (eksempelvis sykkelfelt og kollektivfelt, utbygging) Redusere bilbruk	Mindre bilbruk Alternativt bruk av parkeringsareal Bedre vegvedlikehold Bedre framkommelighet	Regulering av gateparkering. Avgiftsparkering kan redusere etterspørsel og behov for gateparkering.

1 Parkeringens virkninger og muligheter

Parkering er i hovedsak et kommunalt ansvar og parkeringspolitikken kan brukes som et virkemiddel for å nå overordnede mål på flere politikkområder. Det dreier seg ikke bare om kommunale mål, men også oppfølging av regionale og nasjonale målsettinger og føringer knyttet til areal, transport, miljø, velferd og helse. Normer som angir krav til parkeringsdekning ved ny utbygging er et viktig styringsverktøy, men det er en rekke andre forhold som også må tas opp. Det gjelder ikke minst eierskap og styringsmuligheter over både eksisterende og nye plasser, avgiftsordninger og ulike former for regulering på og utenfor gategrunn. Parkeringspolitikken må også gi føringer for hvordan det skal tilrettelegges for ulike transportbehov eller -formål (f.eks. forflytningshemmede, varetransport, bildeling) og kjøretøytyper (el- og hydrogendrevet, sykkel, motorsykkel/moped, mv).

1.1 Parkeringens virkninger

1.1.1 Arealbruk

I dag går betydelige arealer med til parkering – arealer som alternativt kunne blitt benyttet til andre formål. Dette bidrar til lav tomteutnyttelse, byspredning, reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud eller tilrettelegge for sykkelveier. Illustrasjonene (Figur 1) viser at parkeringsplassen i noen situasjoner kan beslaglegge like mye eller større areal enn den bygningsmassen den skal betjene. I tillegg vil man ofte finne at en betydelig del av gulvarealet (kjellere eller tilknyttede parkeringsanlegg) benyttes til parkering. Når det er mange separate parkeringstilbud i tettbebyggelsen, vil de mange avkjørslene innebære både hindringer og en risiko for annen trafikk.

Parkeringsplasser på gategrunn vil ofte være et hinder for etablering av sykkelfelt eller kollektivfelt. Det er derfor viktig at kommunen er bevisst hvordan parkeringskravene påvirker arealbruken og spesielt i tilfeller hvor det er ventet en betydelig vekst både i antall bosatte og arbeidsplasser. Med samme parkeringskrav som i dag, må det anlegges et stort antall nye parkeringsplasser. Det gjelder uansett hva utbyggingsformålet er. Kommunen kan også velge å endre krav og normer på måter som krever mindre areal.



Figur 1: Parkering krever areal – boligområde i Kolbotn øverst til venstre, og i Ås sentrum (bildet til høyre) og bildet nederst til venstre er fra Eidsvoll. Kilde:

Fra andre land er det dokumentert at det kan finnes mellom 3 og 6 parkeringsplasser per bil¹. Det betyr at de fleste plassene får dårlig utnyttelse fordi de må stå ubenyttet mesteparten av tiden. Noe av grunnen til det, er at parkeringsplassene ved bolig, arbeidsplass, butikk og kino benyttes på ulike tider av døgnet, og at dette er noe som kommuner i liten grad tar hensyn til i parkeringsnormene. Det kan for eksempel vurderes om en parkeringsplass som benyttes av arbeidstakere om dagen kan benyttes til parkering for dem som skal på kino om kvelden. Det er heller ikke uvanlig at boligparkering og andre parkeringsformål kan samordnes, men da bør det finnes ordninger som sikrer at de bosatte i området finner plass når de trenger det. Sambruk omtales i avsnitt 2.4.

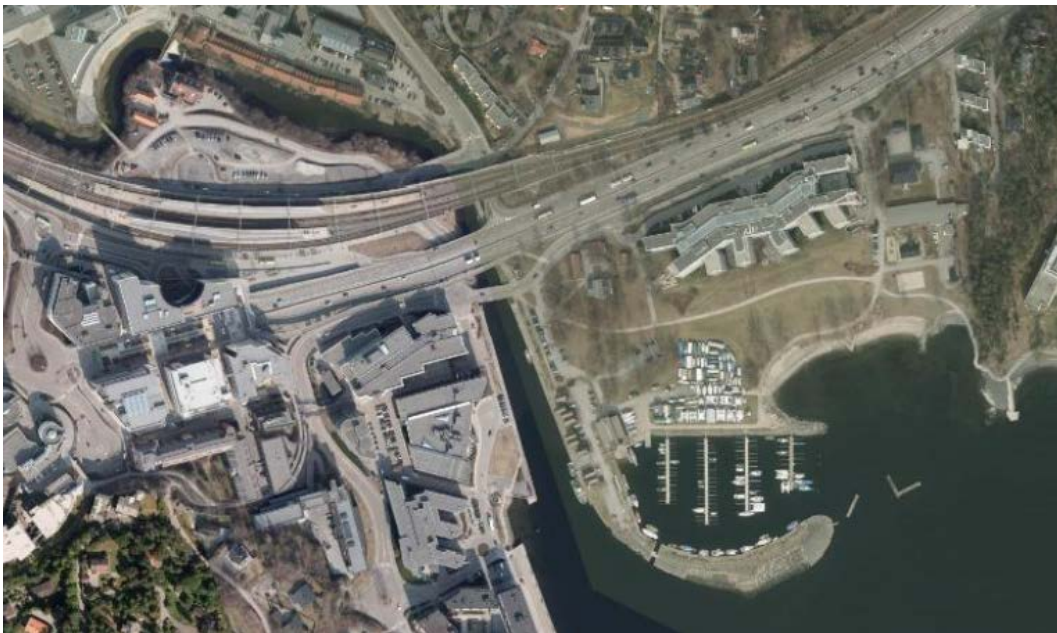
1.1.2 Parkeringstilgjengelighet og lokalisering

Det er kommunen som bestemmer hvordan parkeringspolitikken skal utformes. Internt i en kommune er parkeringsnormer for næring og offentlige formål gjerne utformet slik at normene gjenspeiler kjennetegn ved et område. Det betyr at sentrale områder og områder

med god kollektivdekning ofte har mer restriktive normer enn områder med dårlig kollektivdekning utenfor sentrum.

Det må tas høyde for at det kan være en konkurransesituasjon både internt i en kommune (sentrum vs. ekstern lokalisering) og mellom kommunene i en region. Det gjelder kanskje først og fremst lokalisering av handels- og næringsvirksomheter. Konkurransen mellom kommuner kan føre til at virksomheter lokaliserer seg i den kommunen eller det området som best legger til rette for parkering. Eventuelt kan bedrifter kreve unntak for normene med trussel om at de vil etablere seg andre steder hvis de ikke får parkering. Med andre ord kan parkeringsnormene fungere som et incentiv for hvor virksomheter lokaliseres.

Figur 2 viser et eksempel fra Lysaker. Kommunegrensen mellom Oslo og Bærum kommune følger Lysakerelva. Virksomheter som ønsker å lokalisere seg i Oslo kommune (østsiden av elva) må forholde seg til en langt strengere parkeringsnorm enn hva tilfellet er hvis virksomheten lokaliserer seg i Bærum kommune.



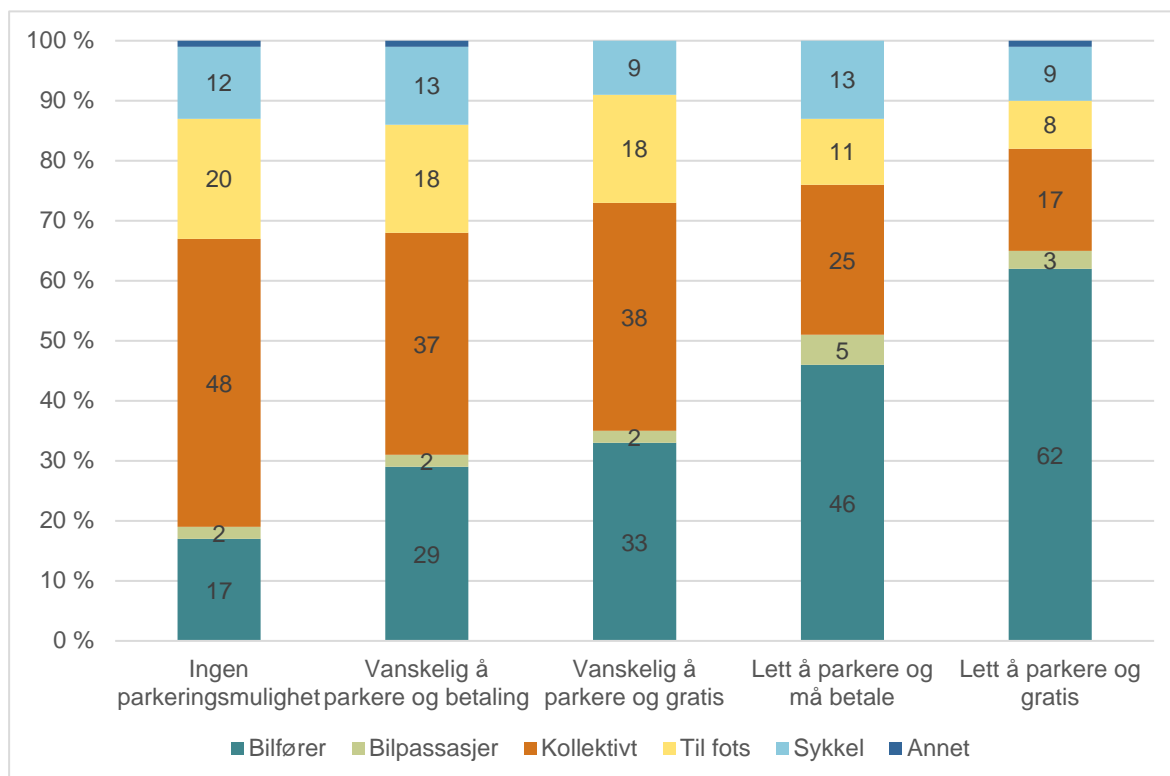
Figur 2: Kart kommunegrensen ved Lysaker. Virksomheter som ønsker å lokalisere seg i Oslo kommune (høyresiden av elva) må forholde seg til en langt strengere parkeringsnorm enn hva tilfellet er hvis virksomheten lokaliserer seg i Bærum kommune (venstresiden av elva).

1.1.3 Transport til arbeid

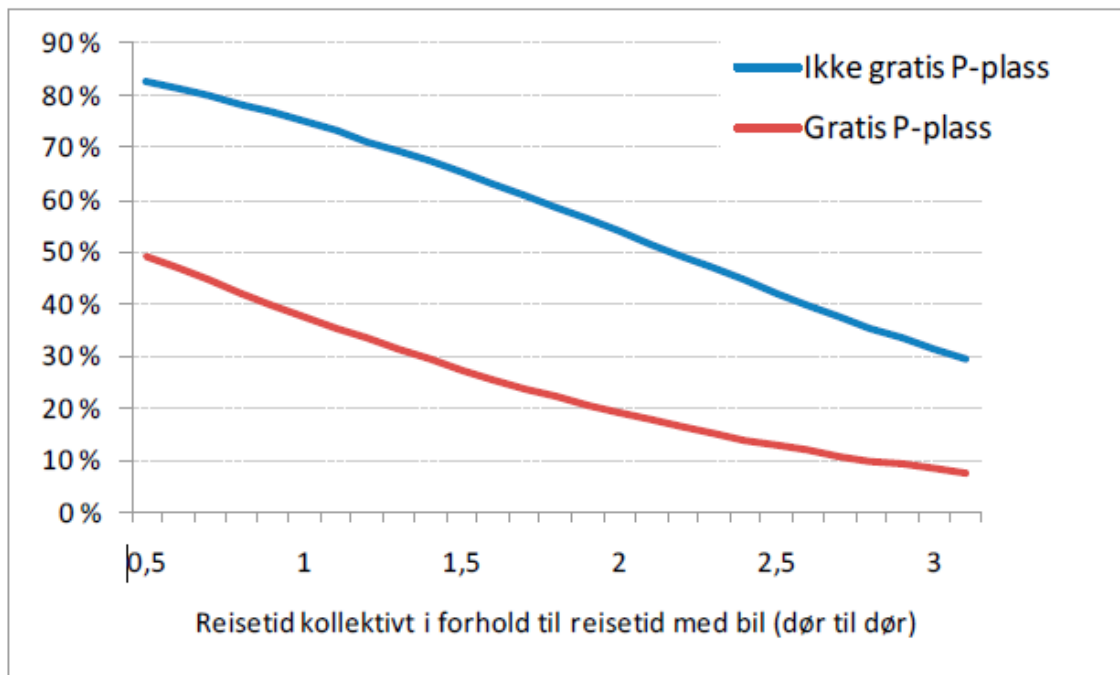
Alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass. Parkeringstilbudet kan derfor ha stor betydning for valg av transportmiddel. På grunnlag av resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 har vi hentet ut data om parkeringstilbudet ved de bosattes arbeidssted og bolig².

Figur 3 viser at bilandelen på arbeidsreiser nesten er halvert når det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere. Bilbruken blir naturlig nok ytterligere redusert hvis det ikke er mulig å parkere ved arbeidsstedet i det hele tatt. Dette betyr at stadig strengere maksimumskrav vil bidra til å redusere bilbruk til arbeidet. Maksimumsnormer begrenser antall plasser og kan gjøre det vanskeligere å parkere, men det vil ikke alltid frata ansatte muligheten til å parkere. Arbeidsgiver som disponerer egne plasser, kan prioritere bruken og reservere plasser til dem som har sterkest behov. Gjensidige Forsikring, som nylig flyttet til Bjørvika, har for eksempel tilgang til svært få plasser, men har et system som gjør det mulig for en ansatt å reservere plass på dager med spesielt behov for å kjøre³.

Strengere maksimumsnormer kan stimulere arbeidsgivere til å ikke ha et førstemann-til-mølla system, men i stedet finne ordninger for å prioritere de med mest behov for tilgang til en parkeringsplass. Fordi de fleste arbeidsreiser foretas på tider da det er minst ledig kapasitet i veisystemet, kan dette også ha betydning for fremtidige veinvesteringer. Om arbeidsgiver innfører en parkeringsavgift, vil også dette påvirke etterspørselen (Figur 4), men ikke så mye som om antallet plasser reduseres⁴. Hvis det tar like lang tid å reise kollektivt som å kjøre bil viser figuren at sannsynligheten for å bruke bil er nesten 80 prosent hvis det er gratis å parkere mot 40 prosent hvis man må betale. Det er gjerne arbeidsplasser som er lokalisert i sentrale områder som i størst grad har begrenset parkeringsdekning.



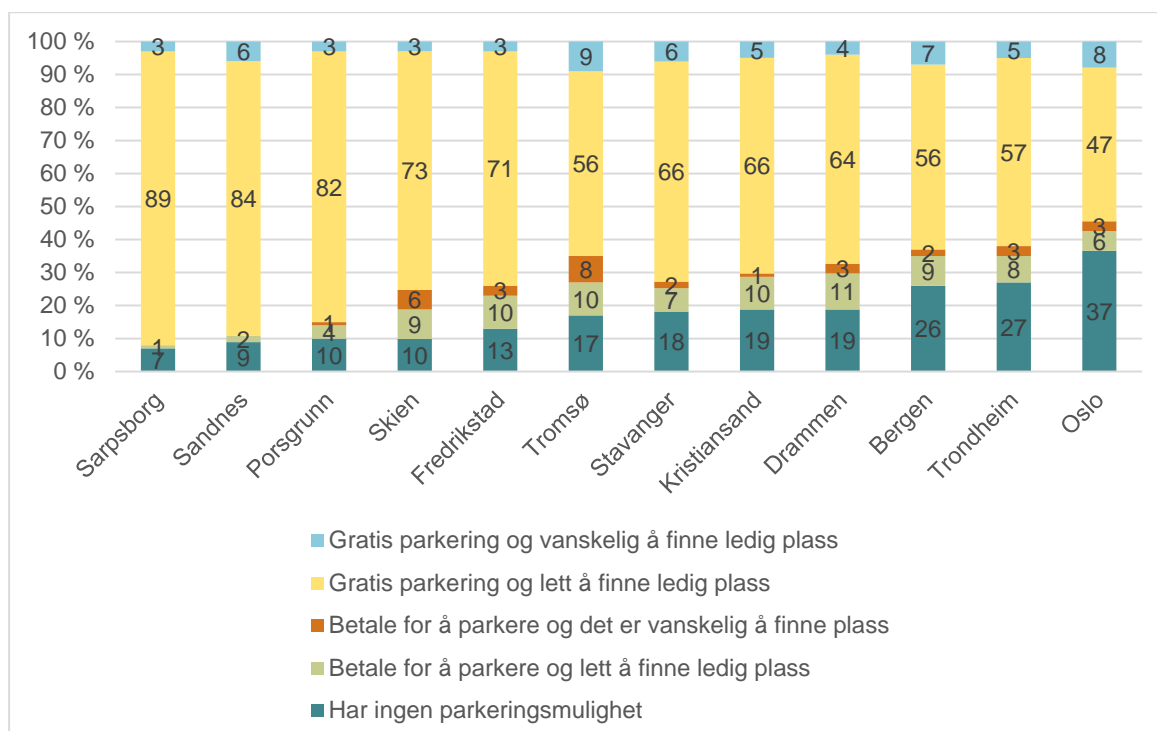
Figur 3: Valg av transportmiddel til arbeid er avhengig av mulighetene for å parkere (Reisevaneundersøkelsen 2013/2014).



Figur 4: Sannsynlig andel kollektivreiser av motoriserte reiser til arbeid i store tettsteder etter relativ reisetid (forholdstall) og parkeringsforhold ved arbeidsstedet. Gjelder valg mellom kollektivtransport og bil (som fører). Prosent⁵. Hvis det tar like lang tid å reise kollektivt som å kjøre bil (verdi 1 på x-aksen) er sannsynligheten for å reise kollektivt nesten 80 prosent hvis man også må betale for å parkere mot nær 40 prosent hvis parkeringen er gratis.

Figur 5 viser parkeringstilbudet ved arbeidsplasser i de større norske bykommunene⁶. I Oslo er det størst andel som ikke har parkeringsmulighet (37 prosent), men det er fortsatt nær 50 prosent som sier at de har gratis parkering og at det er lett å finne plass. Et klart flertall i de andre kommunene sier det er lett å finne gratis parkering ved arbeidsstedet. I Bergen og Trondheim mener mer enn én av fire arbeidstakere at de ikke har tilbud om parkeringsplass fra arbeidsgiver. Arbeidstakere i Sarpsborg, Sandnes og Porsgrunn har gode, gratis parkeringsmuligheter ved arbeidsstedet. Tromsø peker seg ut ved at det er vanskelig å finne ledig plass enten det er med eller uten betaling. Når flertallet mener det er lett å finne ledig parkeringsplass, og det samtidig er gratis å parkere, fremstår ikke parkeringstilbudet på arbeidsplassene som restriktivt.

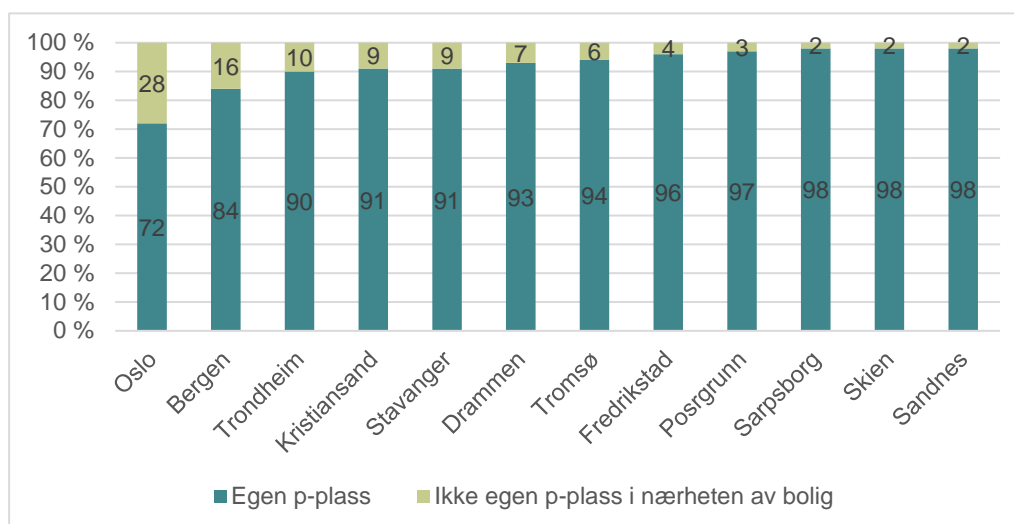
Dette må ses i sammenheng med spørsmålet om skattlegging av verdien av parkeringsplasser som arbeidsgiver tilbyr gratis (naturalia). Denne delen av skattelovgivningen synes å være vanskelig å følge opp. Det har også vært fremmet lovforslag (parkeringsloven) om at kommunene skal få mulighet til å kreve at private plasser blir avgiftsbelagt eller selv ilegge slike avgifter⁷. Fordi flertallet av arbeidstakerne tilbys gratis parkering, kan det argumenteres for at effekten av selv en moderat avgift kan få betydning for transportmiddelvalget for arbeidsreisen. Det er også viktig hvordan arbeidsgiver organiserer en avgiftsordning⁸. Bilandelen er vist å være betydelig høyere for de ansatte som betaler månedsvis, enn for dem som må betale per dag eller per time. Det har derfor mindre effekt om arbeidstakeren får betale et fast beløp per måned.



Figur 5: Parkeringstilbud ved arbeid for arbeidstakere i utvalgte bykommuner 2013/14. Prosent.

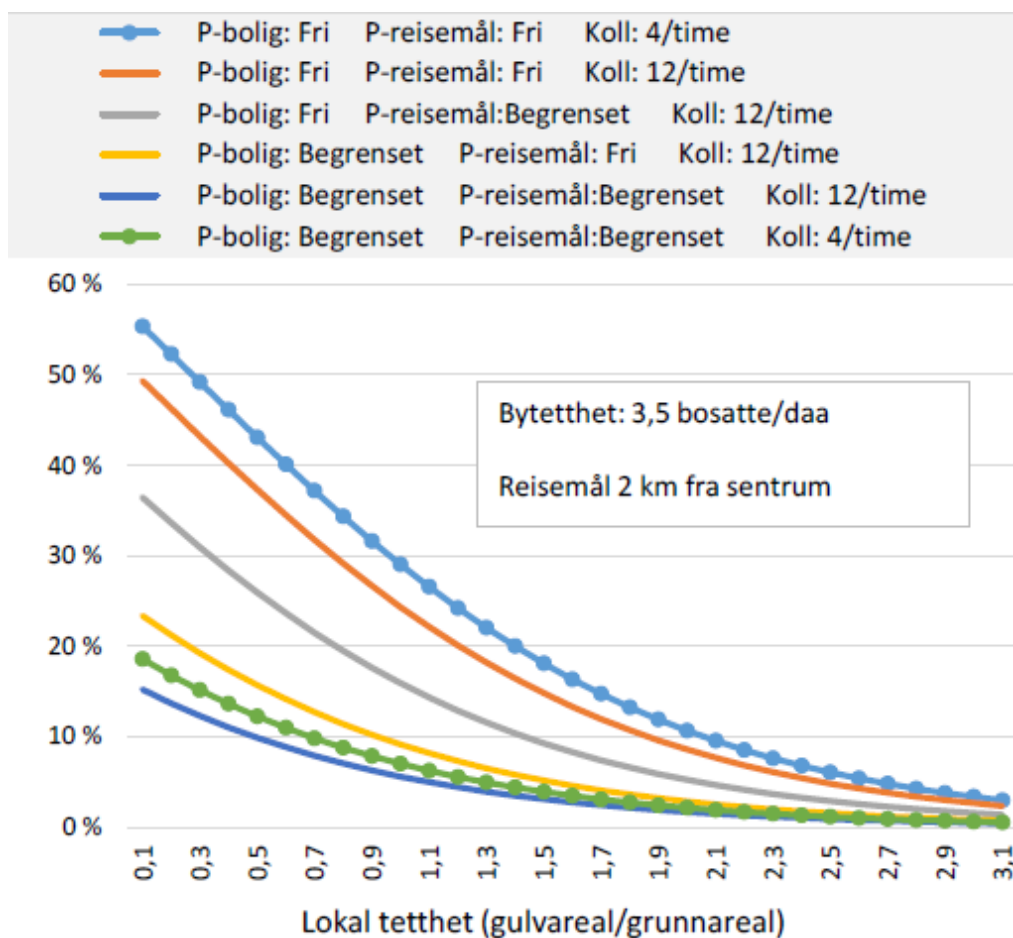
1.1.4 Bilbruk (og bilhold) – parkering ved boligen

Reisevaneundersøkelsen 2013/2014 viser at flertallet mener at de har et godt parkeringstilbud ved boligen (Figur 6). Det betyr at kommunenes parkeringsnormer har bidratt til en utvikling som sikrer at det er parkeringsmuligheter ved boligen.



Figur 6: Andel bosatte i norske bykommuner som har egen parkeringsplass ved boligen. Prosent.

Det er også dokumentert at avstanden til parkeringsplassen fra boligen, og hvorvidt man har egen parkeringsplass, påvirker sannsynligheten for å bruke og å eie bil. Resultatene tyder på at økte avstander mellom bolig og parkering, samt det å ikke ha egen parkeringsplass, påvirker bilholdet og bilbruken (Figur 7)⁹. Et godt kollektivtilbud gir en viss effekt, men ser ikke ut til å være et sterkt nok virkemiddel alene. Derimot vil et høyfrekvent kollektivtilbud bidra til en vesentlig forsterkning av effekten av begrenset parkeringsmulighet. Økt tetthet reduserer også sannsynligheten for å bruke bil.



Figur 7: Sannsynlig andel reiser som bilfører på reiser fra eget hjem etter ulike forutsetninger om tetthet, parkeringsmuligheter og kollektivtilbud. Tettsteder med minst 50 000 innbyggere. Prosent. P-tilbud: Fri betyr gratis parkering og ingen mangel på plasser. Begrenset betyr avgift og/eller for få plasser. Kollektivtilbud (koll): Antall avganger per time ved bostedet. Kilde: Christiansen et al. 2015. Den blå nederste linjen viser sannsynlig bilandel hvis det er begrenset parkering ved bolig og endepunktet for reisen, samt et svært godt kollektivtilbud. Den øverste blå linjen viser sannsynlig bilandel hvis det ikke er noen begrensninger på parkering og med et dårlig kollektivtilbud.

Kommunene har flere muligheter for å bruke avstand som et virkemiddel for å styre bilbruken. Stavanger kommune har en retningslinje i kommuneplanen som sier at avstanden til parkeringsplassen fra boligen skal være minst like lang som avstanden til nærmeste kollektivholdeplass. Økte avstander mellom bolig og parkeringsplass hindrer ikke at bilen kan brukes, men det reduserer fordelene ved å bruke bil sammenlignet med bruk av gåing, sykling og kollektivtransport.

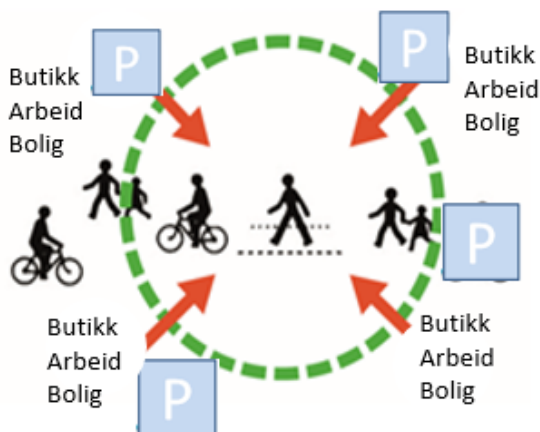
1.1.5 Lokale miljøforhold

Flere bolig- og sentrumsområder kan ha utfordringer knyttet til fremmedparkering, letekjøring eller trafiksikkerhet. Det gjelder kanskje først og fremst boligveier som gir mulighet for parkering. Parkeringsforholdene ved boligveier kan bidra til mer bilkjøring som igjen medfører lokal forurensing og støy som også reduserer attraktiviteten til et område. Parkering kan spille en sentral rolle for å påvirke slike lokale miljøforhold. Flere utenlandske undersøkelser har vist til at en betydelig andel av sentrumstrafikken utgjøres av bilførere som leiter etter ledig og gratis parkeringsplass¹⁰. Det kan redusere framkommeligheten for andre trafikanter og bidra til å redusere de lokale miljøkvalitetene.

Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken bidra til å begrense biltrafikken i sentrale deler av kommunens byer og tettsteder og skape mer trivelige og attraktive sentrums- eller boområder. De nære omgivelsene kan bli mer trafikksikre når bilen ikke lenger får parkere overalt. Dette kan oppnås ved å samle parkeringen i anlegg i randsonen av sentrum (Figur 9), reservere parkering til bosatte, reservere parkering til nullutslippsbiler eller benytte avgift for å styre bruken. I boligområder kan derfor en bevisst lokalisering av parkeringen bidra til redusert miljøbelastning, økt trygghet og velferd.



Figur 8: Eksempel på bilfri gågate i sentrum¹¹ (øverst) og bilfritt boligområde (nederst)¹².



Figur 9: Eksempel på parkeringsløsninger i by.

1.2 Parkeringens muligheter

1.2.1 Helhetlig parkeringspolitikk

Det er ikke mange eksempler på at kommuner har utformet en helhetlig parkeringspolitikk som dekker flere av det brede spekteret av mulige tiltak. Vanligvis er parkeringspolitikken begrenset til at det angis parkeringsnormer til bruk ved ny utbygging. Det kan i tillegg være gitt føringer for utforming og lokalisering. Ett eksempel på en kommune som har en helhetlig parkeringspolitikk kan være Stavanger kommune som har forankret sin parkeringspolitikk i kapittel om samferdsel og byutvikling i kommuneplanen, med tydelige prinsipper for lokalisering av parkeringstilbudet i ulike deler av byen.

En tydelig strategi for parkering kan gjøre det enklere å få til samarbeid om gradvis utvikling av løsninger av eksisterende parkeringstilbud og løsninger for nye parkeringsplasser som del av fremtidige reguleringsplaner. I tillegg kan en helhetlig strategi være nødvendig for å hindre utilsiktede effekter av parkeringsreguleringer som innføres enkeltvis eller områdevis samt sikre at parkeringspolitikken støtter opp under målsettinger innen areal- og transportutviklingen. En samlet parkeringspolitikk kan dessuten gi administrasjonen hjemmel for å opptre offensivt overfor andre myndigheter og private bedrifter, og kan bidra til intern samordning mellom ulike avdelinger i kommunen som er involvert i parkeringsforvaltningen gjennom ulike roller. For å sikre at parkeringsstrategien ikke begrenses til å dekke parkering forbundet med ny bebyggelse, kan parkeringsstrategien forankres i kommuneplanen. For eksempel som en generell strategi for mobilitet/samferdsel.

En helhetlig parkeringspolitikk kan bestå av flere momenter. For det første kan politikken ha generelle prinsipper som grunnlag for utbygging og lokalisering av byens større parkeringsanlegg. Valgt strategi for lokalisering av byens parkeringsanlegg kan gjennomføres steg for steg gjennom:

- arealplaner (som planmyndighet)
- avtaler mellom kommunen og private gårdeiere (planmyndighet/trafikkmyndighet)
- forvaltning av offentlige kommunale parkeringsanlegg, inklusive gateparkering (trafikkmyndighet)
- forvaltning av parkeringsanlegg ved kommunale arbeidsplasser (kommune som arbeidsgiver)

For det andre kan parkeringspolitikken ta opp kommunens politikk for regulering av parkering for egne ansatte. Kommunen har i dag ikke noen hjemmel i lovverket for å kreve at private avgiftsbelegger sine parkeringsplasser, men kommunen kan bestemme over egne parkeringsplasser.

For det tredje kan parkeringspolitikken trekke opp hovedprinsipper for regulering av parkering i by. Det gjelder blant annet hvordan parkering skal reguleres, om parkering skal anlegges under bakken og om kommunen skal legge opp til et system hvor parkering skal skilles fra boligen, arbeidsplassen eller handlestedet, samt ha en politikk hvor reguleringen av eksisterende parkering samsvarer med planleggingen av nye plasser.

1.2.2 Regionale planer og bestemmelser

Arealutviklingen er det viktigste virkemiddelet for å påvirke framtidens transportmønster¹³. Flere arbeidsreiser kan overføres til kollektivsystemet ved å lokalisere store kontorbedrifter, høyskoler og tilsvarende virksomheter som genererer mye persontransport i gangavstand til knutepunkt og sentrumsområder. Parkeringsnormene kan reflektere en slik arealutvikling ved at det legges opp til lav parkeringsdekning. For å unngå at store virksomheter lokaliserer seg utenfor bysentrum kan parkeringsnormer være like strenge for denne type virksomheter utenfor sentrum som i bysentrum. Dette gjelder både internt i den enkelte bykommune, og mellom bykommunene og nabokommunene.

Det kan derfor være viktig å samordne parkeringsnormene i områder eller regioner hvor det er naturlig å se arealutviklingen i sammenheng slik at etablering av kontorbedrifter i ett kommunesentrum ikke undergraves av at det tilbys næringstomter for kontorbedrifter med romslige parkeringsnormer et annet sted med god biltilgjengelighet. Parkeringsnormene bør ta hensyn til kollektivtilgjengelighet, samtidig som parkeringsnormen kan differensieres etter størrelse på bygget og næring. For eksempel kan det vurderes å ha en romsligere parkeringsnorm for mindre bedrifter som ønsker å lokalisere seg utenfor selve kollektivknutepunktet. Skal et slikt system fungere på tvers av flere kommuner, bør det utformes felles regler for hvilken type bedrifter og/eller hvor stort et bygg skal være før det kan tillates etablert utenfor sentrum.

Det kan også være naturlig at pendlerparkering ses i en større regional sammenheng. Pendlerparkering er trolig i størst grad opparbeidet i tilknytning til jernbane eller riksveier, men den er også tilknyttet for eksempel fylkesveier. Behovet for samordning og samarbeid mellom ulike forvaltningsnivåer er da nødvendig. Pendlerparkering bør for eksempel ses i sammenheng med (framtidig) kollektivtilbud. Det er både et statlig og fylkeskommunalt ansvar. I tillegg bør den ses i sammenheng med framtidig planlagt areal- og sentrumsutvikling – som er et kommunalt ansvar. Pendlerparkering kan både utgjøre et betydelig areal i et sentrum og et betydelig antall del av det totale parkeringstilbudet. I den forbindelse kan det være hensiktsmessig at pendlerparkering etableres og reguleres etter en felles forståelse mellom ulike forvaltningsnivåer.

1.2.3 Offentlig arbeidsplassparkering

Offentlige myndigheter har ingen virkemidler som kan kreve at det blir innført parkeringsavgift på private plasser som allerede er opparbeidet. Derimot kan kommunen påvirke bruken av de plassene som allerede er i offentlig eie. Det har ikke vært uvanlig at offentlige virksomheter har tilbudt sine ansatte gratis parkering, også de som ligger sentralt til med et svært godt kollektivtilbud. Ett eksempel er Akershus fylkeskommune. De har en av Norges mest sentrale lokaliseringer på Oslo S. Likevel tilbys de ansatte et betydelig antall

gratis parkeringsplasser. Lignende eksempler finnes for blant annet kommuneadministrasjoner, skoler, etc.

Både statlige, fylkeskommunale, og kommunale arbeidsplasser kan innføre parkeringsavgift for sine ansatte. Inntektene fra avgiften kan øremerkes tiltak som gjør det lettere å la bilen stå. Det kan øke aksepten for parkeringsavgiften. Ved stor etterspørsel kan en parkeringsavgift erstatte utvidelse av et parkeringsareal og gjøre det lettere å kjøre bil til arbeid for dem som har et reelt behov fordi bruken kan prises slik at det alltid er ledig plass. Dette er ofte en bedre løsning enn et førstemann-til-mølla-prinsipp som favoriserer de som kan komme tidlig¹⁴.

2 Tiltaksbeskrivelse

Et krav om at utbygger skal legge til rette for å dekke etterspørselen etter parkering på egen grunn ble ikke formelt etablert før plan- og bygningsloven ble vedtatt 18.juni 1965. I henhold til lovens § 69 fikk utbygger en forpliktelse til å avsette plass til i nødvendig utstrekning å kunne dekke bebyggelsens parkeringsbehov for biler, motorsykler og sykler på egen eiendom.

Denne loven ble i 1985 utvidet og ble mer prosessorientert. Økende behov for bestemmelser basert på hensynet til bærekraftig utvikling, et effektivt transport-system, tilgjengelighet for bevegelseshemmede (universell utforming) og utvidede krav til sikkerhet, helse og nærmiljø, gjorde at det ble satt i gang en langvarig prosess med revisjon av loven.

Loven er nå todelt – en bygningsdel og en plandel. Gjeldende plandel trådte i kraft 1. juli 2009 og gjeldende bygningsdel 1. juli 2010. I henhold til lovens § 11 forutsettes det at alle kommunene skal utarbeide en kommuneplan med en egen arealdel. Det skal i hver valgperiode vurderes om planen eller deler av den skal revideres eller om den skal videreføres uten endringer.

I plan- og bygningsloven beskrives temaer som kommunen kan knytte juridisk bindende bestemmelser til i arealdelen. Dette gjelder blant annet parkering og frikjøp av parkeringsplasser. I tilknytning til bestemmelsene kan det også gis mer detaljerte føringer for hvordan parkering skal behandles i forbindelse med regulerings- og byggesaker. Dette gjør at loven gir kommunene et vesentlig større handlingsrom enn tidligere når det gjelder å styre antall, lokalisering, utforming og bruksformål for nye parkeringsplasser. Kommunene kan derimot ikke bestemme noe om hvordan plassene driftes og om økonomiske forhold (leie, avgifter).

Kommunen har i den forbindelse flere muligheter for styring av parkering i tilknytning til nye bygg. Nedenfor beskrives kommunenes mulighet for å påvirke antall plasser.

2.1 Parkeringsnormer

2.1.1 Beskrivelse av tiltaket

Minimumsnormer

Minimumsnorm betyr at kommunen krever et visst antall parkeringsplasser i tilknytning til et nytt bygg. Kommunen kan kreve et minimum antall plasser etter boenhet, boareal, næringsareal etc. Formålet er å sikre at det blir etablert nok parkeringsplasser, slik at parkeringen ikke belaster omkringliggende gater og for å gjøre det attraktivt for dem med bil å bosette seg i området. En skal da unngå at utbyggere spekulerer i, og sparer penger på, at de ikke trenger å anlegge et tilstrekkelig antall parkeringsplasser.

Maksimumsnormer

Tiltaket innebærer at det settes et tak på hvor mange parkeringsplasser som tillates etablert i tilknytning til et utbyggingsprosjekt eller for et område. Maksimumsnormer kan gjelde hele kommunen eller avgrenses til nærmere definerte deler av kommunen, samt at de kan gjelde for visse typer bygg/formål. Tradisjonelt er det de større norske byene som benytter seg av maksimumsnormer – og da gjerne for kontorbygg i sentrale områder.

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Kommunen kan benytte en kombinasjon av minimum- og maksimumsnorm. Det betyr at utbyggeren minst må anlegge det antall plasser som minimumsnormen tilsier. Samtidig sikrer kommunen at det ikke etableres flere plasser enn det maksimumsnormer i kommuneplanen eller reguleringsplanen tillater.

Kommunen kan også angi et minimums- og maksimumsintervall i kommuneplanen og at det i reguleringsplanen blir angitt nærmere hvor mange plasser som skal tillates.

Fastnorm

Kommunen kan også vedta en fastnorm. Det betyr at verken utbygger eller saksbehandlere har rom for skjønn eller vurdering av hvor mange plasser som skal etableres. Det er mindre fleksibelt enn tilfellene vist ovenfor. Fastnorm kan være spesielt aktuelt i tilfeller hvor kommunen fører en frikjøps- eller sambrukspolitikk (se 2.3).

Det er viktig å huske at en minimumsnorm eller en fastnorm er nødvendige forutsetninger for å definere hvilket beløp kommunen kan fastsette i forbindelse med en frikjøpsordning.

Ingen normer

Noen kommuner velger å ikke angi hvor mange parkeringsplasser som skal eller kan etableres når det bygges nye boliger, kontorer, handel, mv. Slik praksis vil bety at kommunen lar utbygger vurdere behovet for det antallet parkeringsplasser som skal etableres. Det innebærer at parkeringen i langt større grad blir overlatt til markedsmessige vurderinger.

2.1.2 Effekter av normtall**Miljøeffekter***Minimumsnormer*

Minimumsnormer (for biler) er i liten grad et virkemiddel som benyttes for å redusere bilbruk. Indirekte kan minimumsnormer likevel redusere bilbruken hvis det også hindrer letekjøring i omkringliggende områder.

Minimumsnormer kan også ha negative miljøeffekter hvis det gjør at utbyggingsmønsteret blir mindre effektivt – for eksempel ved at det anlegges parkering på tomteareal som kan ha høy alternativ nytte.

Minimumsnormer for sykkelparkering kan benyttes for å fremme økt sykkelbruk fordi tilstrekkelig og godt tilrettelagt sykkelparkering er nødvendig for å stimulere til bruk av sykkel.

Maksimumsnormer

Maksimumsnormer kan være svært effektivt for å begrense bilbruken (se kapittel 1). Det er mindre sannsynlig at bilen blir valgt som transportmiddel til en destinasjon hvis det er vanskelig å finne parkeringsplass. Det gjelder spesielt hvis det heller ikke er alternative parkeringsmuligheter i områder rundt reisemålet.

Tabell 1 viser andelen av de ansatte som kan parkere med ulike maksimumsnormer og indikerer slik effekten av dette virkemiddelet på arbeidsreiser.

Tabell 1: Antall parkeringsplasser og dekningsgrad (andel ansatte som kan få parkeringsplass) ved 10.000 m² nytt kontorareal og 20 m² kontorareal per ansatt

Maksnorm	1,6	3	5	7	10
Antall parkeringsplasser	16	30	50	70	100
Dekning	3,2 %	6 %	10 %	14 %	20 %

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

En slik kombinasjon kan, avhengig av utforming, ha de samme effektene som beskrevet for henholdsvis minimum- og maksimumsnorm. Kombinasjon sikrer at det ikke etableres for mange parkeringsplasser, og samtidig unngår både kommunen og utbygger mulige problemer som følge av at blir en overetablering av parkeringsplasser. Den kan også gi utbyggere et visst handlingsrom fordi de kan vurdere etterspørselen og behovet for parkering i hvert enkelt utbyggingstilfelle innenfor det angitte intervallet.

Fastnorm

Fastnorm kan ha de samme effektene som beskrevet for henholdsvis minimum- og maksimumsnorm.

Ingen norm

Om kommunen ikke har vedtatt en norm, kan det bidra til at utbygger vil bygge det antall plasser som lønner seg. Med andre ord må det i større grad tas hensyn til hva markedet vil betale for parkering. Det kan sikre at bruker i større grad betaler fordi det reduserer sannsynligheten for overetablering av parkeringsplass ved bolig. Det gjelder spesielt hvis kommunen har krav om at parkeringen skal anlegges under bakken. Det kan igjen redusere bilhold og bilbruk.

Ingen norm for handel og kontor kan likevel bidra til at det anlegges flere parkeringsplasser enn hva tilfellet ville vært med maksimumsnorm fordi handels- og kontorvirksomheter vil sikre god tilgjengelighet med bil for kunder og ansatte.

Andre effekter

Minimumsnormer

Hvis normen krever at det bygges flere plasser enn etterspørselen tilsier eller utbygger ønsker, kan det bety at utbyggingskostnadene øker, samtidig som det kan uthule de restriktive parkeringsnormene for andre formål. Det er viktig at kommunen jevnlig vurderer om normene er tilpasset etterspørselen.

Minimumsnormer kan sikre at det etableres nok parkeringsplasser og slik gjøre sentrale områder mer attraktive for personer som har behov for bil.

Maksimumsnormer

Myndighetene kan påvirke lokalisering av næringsvirksomhet fordi man med lav parkeringsdekning blir stimulert til å lokalisere virksomheten på steder med godt kollektivtilbud. Dette kan være et virkemiddel for å fremme tettere utbygging.

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Det kan forventes de samme effekter som beskrevet for minimums- og maksimumsnormer.

Fastnorm

Fastnorm kan, avhengig av utforming, ha de samme effektene som beskrevet for henholdsvis minimums- og maksimumsnorm.

Ingen norm

Kan bidra til at parkeringstilbudet i større grad samsvarer med betalingsvilligheten for parkering. Kan også bidra til at det etableres færre parkeringsplasser hvis utbyggingskostnadene blir høye eller ved at det er gratis og lett parkeringstilgang i omkringliggende områder. Kan også medføre at det bygges flere plasser enn hva tilfellet ville vært med maksimumsnormer.

2.1.3 Supplerende tiltak*Minimumsnormer*

Etterspørselen etter parkeringsplasser i tilknytning til bolig og næring er avhengig av parkeringstilbudet på gategrunn i samme/nærliggende område. Kommunen bør derfor være klar over sammenhengen mellom regulering av gateparkering (se punkt 3.6 - 3.9) og (minimums)kravene til parkering knyttet til ny bebyggelse. Minimumskrav kan være et viktig virkemiddel hvis kommunen ønsker å styre parkeringstilbudet ved bruk av frikjøp (se 2.3 for nærmere beskrivelse).

Krav om at parkering lokaliseres under bakken vil være et tiltak som reduserer incentivene for å bygge en overkapasitet av plasser fordi det gjerne øker utbyggingskostnadene.

Maksimumsnormer

Kommunene må være bevisste på at restriktive normer kan øke etterspørsel etter parkering på gater i omkringliggende områder, og at reguleringen av gateparkeringen må ses i sammenheng med parkeringsnormer for nye bygg.

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Kommunene må være bevisste på at restriktive normer kan øke etterspørsel etter parkering på gater i omkringliggende områder, og at reguleringen av gateparkeringen må ses i sammenheng med parkeringsnormer for nye bygg.

Det bør fremgå retningslinjer for hvilke kriterier som eventuelt skal legges til grunn for hvor mange plasser som skal tillates. For eksempel ved at det tillates færre parkeringsplasser i områder med god kollektivtilgjengelighet.

Fastnorm

Kommunene må være bevisste på at restriktive normer kan øke etterspørsel etter parkering på gater i omkringliggende områder, og at reguleringen av gateparkeringen må ses i sammenheng med parkeringsnormer for nye bygg.

Ingen norm

Antall plasser påvirkes av kommunens krav til utforming og lokalisering. Kommunen kan for eksempel kreve at plassene etableres under bakken. Slike plasser er langt dyrere å anlegge enn plasser på overflaten. Høyere utbyggingskostnader vil derfor kunne føre til at det anlegges færre plasser både fordi utbygger vil redusere kostandene og fordi plassen kan bli vanskelig å leie ut eller selge.

Det er viktig at kommunen ser reguleringen av gateparkering (se punkt 3.6-3.9) i sammenheng med parkeringsnormer. En utbygger kan unnlate å etablere (dyre) parkeringsplasser hvis bosatte, ansatte eller besøkende lett kan finne gratis parkering på omkringliggende gater. I tillegg kan kommunen sette som krav at parkeringen skal være offentlig tilgjengelig.

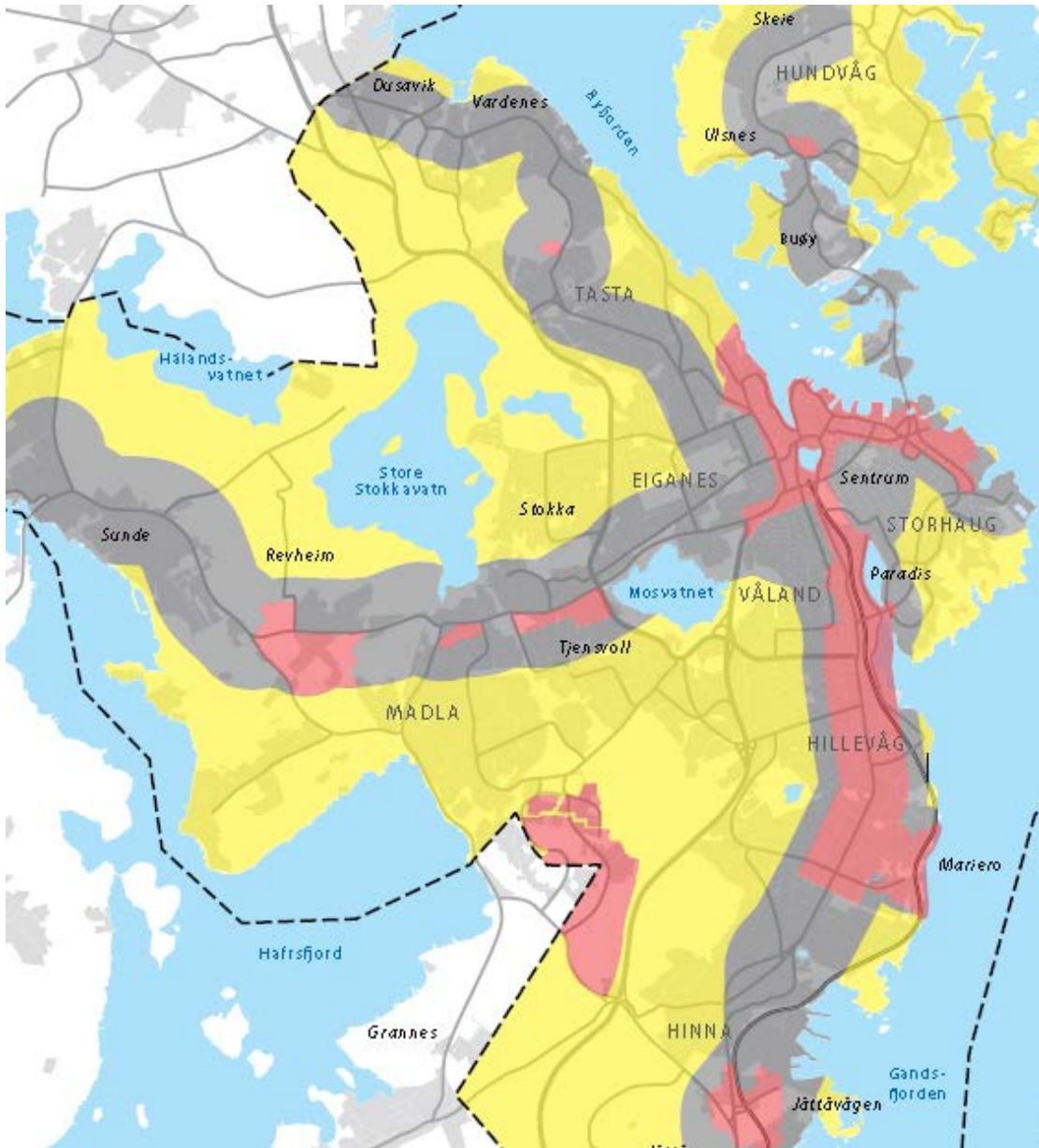
Rivningstomter

Kommunene kan hindre at rivningstomter brukes til parkering. Eksisterende parkeringsplasser på tomten er i utgangspunktet knyttet til bebyggelsen som blir revet. Hvis kommunen eller tomtens eier ønsker å benytte den til parkering må dette behandles som en reguleringsendring eller det må søkes om midlertidig bruksendring. En grunneier kan derfor ikke ta et areal i bruk til parkering uten at det er hjemlet i et reguleringsformål. Kommunen kan klargjøre dette ved å legge inn bestemmelse i kommuneplanen, men det kan også ivaretas ved at det klargjøres i forbindelse med behandlingen av søknad om rivetillatelse.

2.1.4 Hvor er tiltakene egnet

Kommunen definerer områder hvor parkeringsnormene skal gjelde. Det betyr at kommunen kan ha strenge maksimumsnormer for kontorlokaler i ett område og benytte minimumsnormer for kontor i andre områder. På samme måte kan parkeringsnormene skille mellom ulike næringer. Med andre ord kan parkeringsnormene variere etter hvilken type virksomhet som forutsettes å benytte et nytt bygg.

Normene er gjerne tilpasset tilgjengeligheten til andre transportmidler og normene er derfor forskjellig for ulike områder i kommunen (Figur 10). I figuren vises det til et eksempel fra Stavanger som skal illustrere at man benytter mer restriktive normer for sentrale områder og arealer langs viktige kollektivtraséer. Utenfor disse områdene er normene mer liberale. På denne måten kan kommunen sikre at parkeringsnormene samsvarer både med hvordan kommunen ønsker at arealutviklingen skal være i framtiden, samtidig som den kan ta hensyn til at tilgjengeligheten til områder varierer etter blant annet kollektivtilbudet og kapasiteten i vegnettet. I ytterområdene har det vært vanlig med liberale normer, dvs. høye minimumskrav eller fravær av maksimumskrav. For boliger er det vanlig at kommunene benytter seg av minimumsnormer .



Figur 10: Parkeringssoner for virksomheter i Stavanger kommune. Rød felter viser utvidede sentrumssoner. Grå felter viser hovedaksler for kollektivtransport og gule felter er resten av kommunen.

Minimumsnormer

Minimumsnormer er som regel alltid benyttet for boligformål. Minimumsnormer er dessuten aktuelt for alle formål hvis de er knyttet til en frikjøpsordning. Minimumsnormer kan også være spesielt aktuelt i områder der parkeringsmulighetene på gategrunn er gratis og der det er lett å finne gratis parkering. Utbyggere kan ha mindre incentiver til å anlegge parkering hvis parkeringsforholdene i omkringliggende områder er godt. Hvis kommunen ikke ønsker at framtidig parkering skal baseres på at bosatte parkerer på gategrunn, kan minimumsnormer benyttes. Det kan også gjøre det lettere å godta at parkering langs gate reguleres fordi det allerede finnes et parkeringstilbud.

Maksimumsnormer

Maksimumsnormer er spesielt aktuelt for handels- og arbeidsplassformål. Det gjelder både i sentrum og utenfor sentrum, samt for større og mindre byer.

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer er spesielt aktuelt for handels- og arbeidsplassformål i områder utenfor sentrum.

Fastnorm

Er i hovedsak knyttet til tilfeller der kommunen har en frikjøps- og sambruksordning.

Ingen norm

Kan være aktuelt for boligformål i områder hvor det ikke er gratis eller lett tilgjengelig gateparkering.

2.1.5 Eksempler på bruk av tiltaket

Minimumsnormer

Tabell 2 viser et eksempel på bruk av minimumskrav om sykkelparkering i Stavangers kommuneplan.

Tabell 2: Eksempel på minimumskrav for sykkelparkering i Stavanger kommune

Antall parkeringsplasser per boenhet		
	Sentrum	Utenfor sentrum
Individuell parkering	Min 3	Min 4
Felles parkering (4 boenheter eller mer)	Min 2	Min 3

Tabell 3: Eksempel på minimumskrav for bil i Drammen kommune¹⁵

Formål	Grunnlag pr. parkeringsplass	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Bolig	70 m ² BRA eller boenhet	Min 0,6	Min 0,8	Min 1	Min 2 for første enhet. Min 1.25 for hver neste enhet
Kontor	100 m ² BRA	Maks 0,8	Min 0,5 Maks 1,2	Min 0,8 Maks 1,5	Min 1 Maks 2
Forretning og service	100 m ² BRA	Maks 1	Min 0,8 Maks 2	Min 1,2 Maks 3	Min 1,5 Maks 4

Maksimumsnormer

Tabell 4: Eksempel på bruk av maksimumsnorm (og kombinasjon av minimum- og maksimumsnorm) i Oslo kommune

Virksomhet	P-formål	Sentrum	Den tette byen	Den åpne byen
		maksimum	min. - maks.	min. - maks.
Forretning/ Detaljhandel	Ppl/1000m ²	2	9 - 15	13 - 35
Kjøpesenter	Ppl/1000m ²	2	9 - 15	20 - 50

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Tabell 5: Eksempel på krav til parkeringsdekning for næringsbebyggelse i Stavanger kommune.

	Antall parkeringsplasser per 100 m ² BRA		
	Sone 1 Områder med høy arealutnyttelse (se Figur 10)	Sone 2 Øvrige influensområder for bystrukturende kollektivtraseer (se Figur 10)	Sone 3 Øvrige områder (se Figur 10)
Bil	Min 0,5 - Maks 0,9	Min 0,9- Maks 1,2	Min 1
	Ved frikjøp gjelder fastkrav 0,9		

Fastnorm

Tabell 6: Eksempel på krav til parkeringsdekning for næringsbygg i Stavanger kommune.

	Antall parkeringsplasser per boenhet		
	Beboerparkering	Gjesteparkering	Sum
Individuell parkering	1	1	2
Boliger (4 boenheter eller mer) med felles parkering	Maks 1	0,2	Maks 1,2

2.1.6 Kostnader

Parkeringsnormene kan i stor grad påvirke hvordan en tomt utnyttes. I flere tilfeller kunne parkeringsarealene vært benyttet til alternative formål. Kommunen kan i stor grad også påvirke kostnadene for utbyggere. I noen tilfeller kan utbyggere ønske å redusere antallet parkeringsplasser for å redusere kostnadene (spesielt om det kreves at parkering skal være under bakken). Utbygger kan mene at det er et marked for at salg av parkeringsplasser. Derved kan utbyggingskostnadene hentes inn. Hvis parkeringen skilles ut som eget anlegg, vil det kunne forenkle en slik løsning (se lokaliseringskrav til parkering, beskrivelse av frikjøp, sambruk).

2.2 Krav til lokalisering og utforming

Kommunen har mulighet til å sette krav til lokaliseringen og utformingen av parkeringsplassene som anlegges i tilknytning til bolig eller næring. Vanlig praksis med parkering i kjeller eller i nær tilknytning til boligen innebærer at bilen er lett tilgjengelig. Økte gangavstander til parkeringen kan øke den totale reisetiden for den som benytter bil og vil dermed redusere det relative konkurransefortrinnet i reisetid mellom bil og andre reisemåter. Parkeringspolitikken kan ikke bare påvirke muligheten til å eie eller disponere bil, men også bidra til trygge og miljøvennlige boligområder.

2.2.1 Beskrivelse av tiltaket

Kommunene har et vesentlig handlingsrom når det gjelder å styre antall, lokalisering, utforming og bruksformål for nye parkeringsplasser. I plan- og bygningsloven § 11-9 beskrives temaer som kommunen kan knytte juridisk bindende bestemmelser til i arealdelen. I tilknytning til bestemmelsene kan det gis detaljerte føringer for hvordan parkering skal behandles i forbindelse med regulerings- og byggesaker.

Det er også utarbeidet et regelverk for hvordan «grad av utnyttelse» skal beregnes ved kommunenes behandling av byggesaker. En reguleringsplan angir krav til parkering. Antallet parkeringsplasser må omregnes til et areal som etter ulike bestemmelser skal utgjøre en del av tomtens bebygde areal. Føringer for dette er blant annet gitt i Norsk standard (NS 3940:2012), forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK10) og en veileder utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grad av utnytting. Beregnings- og måleregler. Veileder. H-2300).

I praksis innebærer dette at kommunen kan skape incentiver for hvor parkeringen lokaliseres ved å sette strenge krav til utnyttelse. Planbestemmelsene skal fastsette hvordan bruksareal helt eller delvis under terreng (også parkering) skal medregnes når grad av utnytting beregnes (TEK10 §5-4 b). Der planen ikke fastsetter noe annet, regnes bruksareal under terreng med i bruksarealet. Kommunen kan derfor fastsette at parkering under bakken ikke skal regnes med i bruksarealet. Utbygger kan i teorien få utnyttet mer areal til bolig og næring hvis det spesifiseres at bruksareal under bakken ikke skal medregnes. Hvis parkeringsarealet skal inngå i beregningen av BRA, kan utbygger alternativt ønske å redusere antall parkeringsplasser for å kunne øke arealet som kan disponeres til annen bruk enn parkering.

Kommunen kan også kreve at parkering skal anlegges i parkeringskjeller eller at det skal være en viss avstand til parkeringen. Tilsvarende krav kan settes til sykkelparkering ved for eksempel at sykkelparkering skal være plassert slik at det gir rask og enkel tilkomst. Dessuten kan det være krav om at sykkelparkeringen skal være overdekket, trygg og at det skal anlegges dusj/garderobe i tilknytning til sykkelparkeringen.

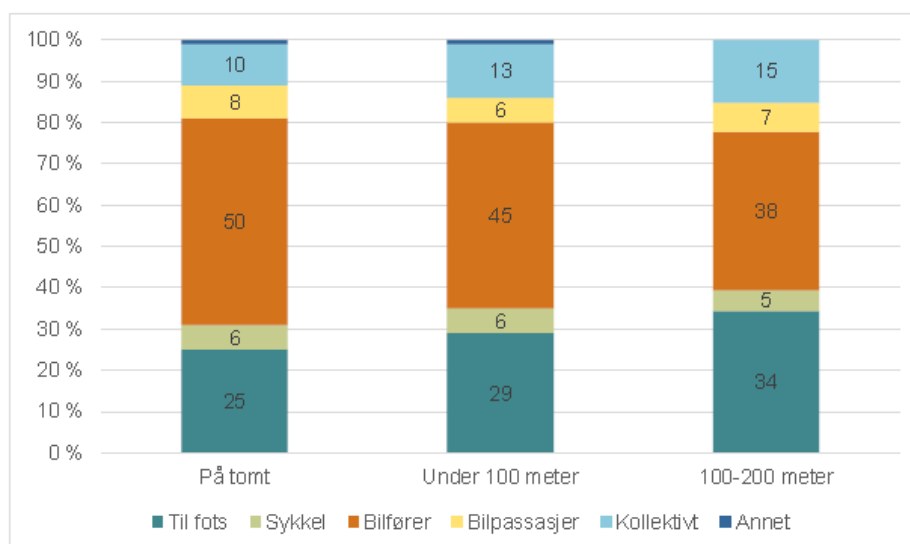
2.2.2 Effekter av krav til lokalisering og utforming

Miljøeffekter

Virkingen på bilbruken avhenger av hvor parkeringen lokaliseres i forhold til boligen og hvilke alternative transportmuligheter beboerne har for å nå ulike reisemål (se Figur 11).

Bosatte i de største norske byene, som har mer enn 50 meter til parkeringsplassen, bruker bilen mindre sammenlignet med dem som har bilen parkert på egen tomt eller i direkte tilknytning til boligen. Økt avstand mellom boligen/arbeidsplassen og parkeringsplassen (bilen) reduserer sannsynligheten for at bilen blir brukt fordi bilen blir mindre tilgjengelig, og at man påvirkes til å velge andre reisemåter enn bil for en del av sine reiser^{16 17}. Dette kan også ha som effekt at bilholdet reduseres^{18 19}.

Krav til lokalisering av sykkelparkeringen kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å sykle fordi det kan gjøre sykkel til et tryggere og raskere alternativ. Det er lite kunnskap hvor mye slike tiltak kan bidra til å redusere bilbruk.



Figur 11: Transportmiddelfordeling for reiser som starter i egen bolig etter avstand til parkering. Alle bykommuner 2013/14. Prosent²⁰.

Andre effekter

Kommunen reduserer arealbeslaget (se kapittel 1) hvis det settes krav til at parkering anlegges under terreng. Det kan fremme en tettere utbygging og mer effektiv arealbruk. Det kan igjen bidra til redusert bilbruk ved at avstanden til reisemål blir kortere og tilgjengeligheten med bil blir dårligere. Et slikt krav kan også øke utbyggingskostnadene til parkering, som igjen reduserer et ønske om å bygge for mange parkeringsplasser.

Hvis hvert boligprosjekt i et byområde pålegges å anordne parkering i garasjeanlegg på egen eiendom, innebærer det i hovedsak at det anlegges parkering i ett eller flere plan under bebyggelsen. Dette betyr at det må tilrettelegges for et stort antall avkjørsler som igjen kan medføre hindringer og fare for fotgjengere. Ved å etablere parkering i større fellesanlegg kan fremkommeligheten økes for dem som ikke bruker bil.

I andre tilfeller vil atkomstveier til parkering i tilknytning til boligene gjøre det vanskelig å tilrettelegge for et bilfritt og fredelig boligområde. Hvis ulike parkeringsformål samles i større anlegg, kan dette anlegget lokaliseres slik at der blir direkte knyttet til et overordnet veinett. Dette vil redusere behovet for kjøring på interne veier i et boligområde.

Det vil også kunne bli en selvseleksjon der folk som ikke har stort behov for egen bil vil velge å bosette seg der de kan slippe å betale for parkeringsplass.

2.2.3 Supplerende tiltak

I tilfeller hvor bilbrukeren må gå relativt langt mellom bolig og parkeringsmulighet, må det også sørges for gode og trygge gangforbindelser. Gangarealene må vedlikeholdes. Med tanke på vinterforhold bør det ikke være bratte stigninger eller trapper.

Et godt utbygd kollektivtilbud er et annet viktig supplerende tiltak. Hvis det er kort avstand til holdeplassen og bilen er parkert lenger bort fra boligen enn holdeplassen vil beboere lettere kunne velge å benytte det kollektive tilbudet.

Tiltakets bidrag til å redusere husholdenes bilhold og bilbruk kan også økes ved at det legges til rette for at bilkollektiv og at bildeordninger får plass i anlegget.

2.2.4 Hvor tiltaket er egnet

Et prinsipp om at det skal være avstand mellom bolig og bilparkering kan være spesielt aktuelt i tett bebyggelse (i større byer) der det er grunnlag for å anlegge felles parkeringsanlegg uten at gangavstandene blir for store. Det kan også vurderes når det planlegges fortetting i mindre byer og tettsteder.

I områder med store avstander, spredt bebyggelse og dårlig kollektivdekning hvor beboerne ikke har gode alternativ til å benytte bil for nesten alle transportformål, er det mindre aktuelt å innføre slik plankrav. Deler av boligfelt kan bli bilfrie om parkering legges til randsonen.

2.2.5 Bruk av tiltaket - eksempler

I Stavangers kommuneplan²¹ heter det i en retningslinje at beboerne må gå minst like langt som avstanden til nærmeste bussholdeplass for komme til bilen:

Retningslinjer for parkering

Ved all reguleringsplanlegging bør parkering planlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg. Parkeringsanlegg bør i størst mulig grad plasseres slik at gangavstand fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.

Ved utbygging av nye områder bør parkering være løst i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Fellesanleggene bør vurderes lagt under bakken.

Utendørs parkeringsareal bør gis en estetisk god utforming gjennom bruk av grøntarealer og vegetasjon. Ramper bør løses i bebyggelsen.

I Bergen kommunes kommuneplan²² gjelder følgende bestemmelser for sykkel:

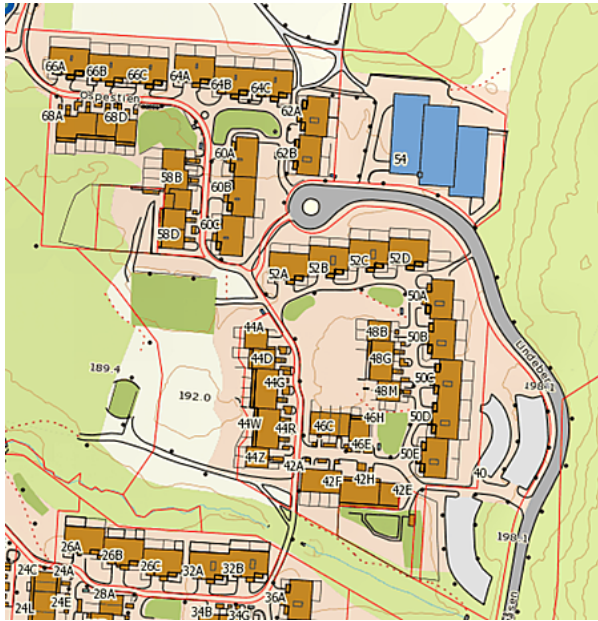
Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere. Større byggeprosjekt langs hovedrutenettet skal knyttes direkte til sykkelnettet.

Ved sykkelparkering for beboere i hus med 4 enheter eller mer skal en søke løsninger med særlig tyverisikker parkering, for eksempel innendørs sykkelparkering som er lett tilgjengelig til/fra gateplan. For større boligkompleks må en i tillegg ta egne hensyn til gjesteparkering.

Der parkeringsplasser må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler, kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med by for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltyveri.

Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkering etableres garderobetilbud.

I flere utbyggingsområder i utkanten av storbyene er det bygget separate parkeringshus i stedet for at parkering legges under de enkelte boligblokkene. Det er ikke uvanlig at beboerne må gå 200 meter eller mer for å nå bilen (se Figur 12). Det blå feltet viser hvor parkeringen er anlagt.



Figur 12: Lundeberg, Oslo. Det blå feltet viser arealet for parkering. Beboere har ikke parkering på egen tomt og må gå til parkering.

2.2.6 Kostnader for tiltaket

For kommunen innebærer ikke krav til lokalisering store kostnader utover at kommunen selv må forholde seg til normene ved utbygging av offentlige bygg. Krav om at parkering anlegges under bakken og at parkering adskilles fra bygg kan både øke (og redusere) utbyggingskostnaden. Det kan også bidra til å synliggjøre parkeringskostnadene.

2.3 Frikjøp

2.3.1 Beskrivelse av tiltaket

Frikjøp er en ordning der kommunen gir utbygger mulighet til å inngå en avtale som fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplassene kommunene ønsker (eller tillater) mot å innbetale et fast beløp til kommunen for hver plass kommunen normalt vil kreve i samsvar med sin vedtatte parkeringsnorm. Frikjøpsordningen må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen. Det finnes også eksempler på at kommuner har krevd at utbygger inngår en frikjøpsavtale (såkalt tvungent frikjøp), men en slik mulighet er ikke uttrykt i klartekst i lovverket.

Frikjøpsbeløpet per plass fastsettes gjerne i forbindelse med kommunens budsjettbehandling. For at tilbudet skal være attraktivt for utbygger settes beløpet ofte lavere enn hva som er den faktiske kostnaden.

Gjennom en frikjøpsavtale påtar kommunen seg et ansvar for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for et område. Ordningen medfører ingen plikt til suksessivt å opparbeide plasser i takt med innbetalte beløp, men kommunen må over tid utvikle parkeringstilbud i takt med behovet. Kommunen kan benytte innbetalte frikjøpsbeløp til å bygge et større anlegg som skal dekke parkeringsbehovet for flere prosjekter. Det gir også kommunen mulighet til å bygge parkeringsanlegg som skal erstatte parkering på sentrale gater og tomter.

Innbetalte beløp kan bare benyttes til opparbeiding av parkeringsanlegg (PBL § 11-9.5, § 28-7). Over tid bør derfor parkeringsnormene og/eller frikjøpsbeløpet tilpasses de faktiske kostnadene ved å bygge ut og drifte parkeringssystemet. Størrelsen på frikjøpsbeløpet kan også vurderes ut fra hvor stor del av kostnaden som er tenkt dekket av parkeringsavgifter.

Kommunen kan avtale med utbygger at parkeringsplasser i et utbyggingsprosjekt blir allment tilgjengelig og derved kan finansieres av kommunen for eksempel med midler innbetalt i frikjøpsavtaler.

2.3.2 Effekter av frikjøp

Miljøeffekter

Når kommunen eier parkeringsplassene kan de også bestemme hvordan plassene reguleres. For eksempel ved bruk av avgift. Det er godt dokumentert at avgiftsparkering kan redusere sannsynligheten for at bilen brukes (se punkt 2.6 om avgiftsparkering).

Frikjøp kan innebære økte avstander mellom bolig og parkering fordi kommunen kan ta ansvar for å bygge parkeringsanlegg. Det reduserer bilbruken. Et par minutter i endret reisetid i favør av for eksempel sykkel eller kollektiv bidrar til å gjøre disse transportmidlene mer attraktive i forhold til bil. Det gjelder kanskje spesielt i byene siden reisetidsforholdet mellom bilen og andre transportmidler er mindre her sammenlignet med områder utenfor sentrale strøk. Effekten er størst når avstanden er mer enn 100 meter.

Frikjøp som del av et system med felles parkeringsanlegg for ulike formål (sambruk) kan gi grunnlag for en mer markedsstyrt parkeringspolitikk og, som beskrevet i 2.2, færre plasser samlet sett.

Andre virkninger

Frikjøp kan redusere behovet for å anlegge parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene. Ved etablering av parkeringshus blir det mulig å begrense gateparkeringen og parkeringens samlede arealbeslag i en by eller et tettsted. Kommunen kan slik sett fremme en mer effektiv bruk av arealene.

Frikjøpsordningen stimulerer til et parkeringstilbud som ikke er bundet til eller kontrollert av den enkelte gårdeier. Lavere parkeringsnormer vil derfor ikke over tid gå på bekostning av «de sist ankomne» utbyggere. Deres leietakere, kunder, mv. har de samme rettigheter til byens parkeringstilbud som de som allerede er etablert i sentrum. Det kan også gi kommunen kontroll over hvordan plassene reguleres.

Frikjøp i forbindelse med boligbygging gjør det mulig for kommunen å anlegge parkeringsanlegg atskilt fra boligene. Slike anlegg kan eventuelt legges til rette for sambruk (bolig, fritidstilbud, handel, annen næring, mv.) der forholdene legges til rette for det. Separate parkeringsanlegg vil gjøre det lettere å skille parkeringskostnader fra boligkostnader og derfor gi dem som ikke eier bil billigere bolig. Kommunen kan også legge til rette for (dvs. oppfordre til) bildeleordninger ved at parkeringsplassene er offentlige tilgjengelige. Kommunen kan da reservere enkelte plasser til bildeleordninger.

2.3.3 Supplerende tiltak

En frikjøpsordning forutsetter normer som stiller minimumskrav (se punkt 2.1) eller faste krav til parkering. Faste, restriktive normer er en måte å ivareta et ønske om redusert parkering i bysentrum uten å oppgi muligheten for å kunne innføre felles parkeringssystemer basert på frikjøpsordningen.

Et (for) lavt frikjøpsbeløp kan føre til at utbyggere bygger færre plasser til boligformål enn etterspørselen tilsier. Det kan spesielt være tilfelle der det er lett å finne gratis parkeringsmuligheter i omkringliggende områder. Derfor er det viktig at kommunen ser regulering av gateparkering i sammenheng med parkeringsnormene.

2.3.4 Hvor tiltaket er egnet

Den historiske bakgrunnen for at ordningen ble tatt inn i bygningsloven (1965), var å sikre finansiering av et offentlig parkeringstilbud i trange byområder hvor det ikke var plass for å bygge separate parkeringsanlegg til bolig- og næringsbygg. I dag har ordningen fått ny aktualitet, ved at den gir rom for å finansiere felles parkeringsløsninger i eller utenfor områder man ønsker å skjerme for biltrafikk. Tiltaket kan være spesielt aktuelt i sentrale områder hvor det er planlagt vekst og områder hvor det finnes et kommunalt parkeringstilbud i form av for eksempel parkeringshus. Det er også aktuelt der hvor det er dyrt og vanskelig å anlegge parkering på egen tomt ved ny utbygging.

2.3.5 Bruk av tiltaket - eksempler

Tabell 7: Eksempel på krav til parkeringsdekning for næringsbebyggelse i Stavanger kommune.

Antall parkeringsplasser per 100 m ² BRA			
	Sone 1	Sone 2	Sone 3
	Områder med høy arealutnyttelse (se Figur 10)	Øvrige influensområder for bystrukturende kollektivtraseer (se Figur 10)	Øvrige områder (se Figur 10)
Bil	Min 0,5 - Maks 0,9	Min 0,9- Maks 1,2	Min 1
	Ved frikjøp gjelder fastkrav 0,9		

2.3.6 Kostnader for tiltaket

Kommunen får økte kostnader hvis kommunene selv står for utbygging av parkeringsanlegg, men kostnadene forutsettes dekket inn over tid gjennom markedsbaserte utleieavtaler. Driftsinntekter vil kunne dekke differansen mellom frikjøpsbeløp og faktisk utbyggingskostnad for kommunen.

2.4 Sambruk

2.4.1 Beskrivelse av tiltaket

Kommunen kan etter plan- og bygningslovens §§ 11-8 og 11-9 sette krav om at parkeringstilbudet for ulike formål vurderes samlet når det skal bygges nye bygg eller når parkering for flere formål samles i ett anlegg (sambruk). Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer. For eksempel ved at kommunen reduserer kravet til antallet plasser som skal etableres fordi parkeringsplassene kan benyttes til flere formål og plassene i liten grad benyttes på samme tidspunkt. Kommunen kan også fremme sambruk ved å stimulere til at parkering organiseres i større parkeringsanlegg.

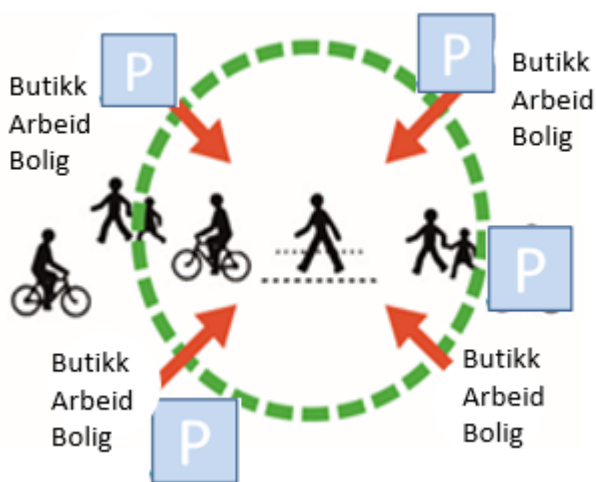
Parkeringshus i byers sentrale områder kan fungere på denne måten. Arbeidstakere, besøkende og handlende kan fritt benytte plassene i et slikt anlegg. Hvis anlegget er i offentlig eie, kan kommunen bestemme eventuelle prismekanismer som kan benyttes til regulering av etterspørselen slik at flere kan bruke den samme plassen. Taksten kan også tilpasses ulike brukergrupper. For eksempel kan det skilles mellom dem som bor og dem som arbeider i et område og mellom bedrifter og privatpersoner.

Større parkeringsanlegg i sentrumsranden kan dimensjoneres til å dekke alle de parkeringsbehov som finnes innenfor en radius på 300-400 meter. Kommunen kan da sette strenge maksimumskrav, krav til frikjøp eller ikke tillate at det anlegges parkering i tilknytning til nye bygg i en gitt radius fra parkeringsanlegget.

Kommunen kan ha et ønske om at en viss andel av plassene i et nytt, privat parkeringsanlegg blir gjort allment tilgjengelig dvs. at bruken ikke bare begrenses til leietakere og besøkende i det aktuelle utbyggingsprosjektet. I Bærum kommunes parkeringsveileder er det formulert på følgende måte:

«Det er ikke mulig å angi at parkeringsplassene til et privat byggeområde skal være offentlig tilgjengelige. Dette må i tilfelle sikres gjennom privatrettslig avtale. Når det i reguleringsplan eller parkeringsplan bestemmes at plasser skal være tilgjengelig for besøkende vil det kun gjelde for besøkende til bebyggelsen som anlegget er en del av.» (Parkering. Krav og normer. Bærum kommune 01.07.2015).

Om kommunen fortsatt ønsker en slik løsning for å få mer fleksibel bruk av sentrale parkeringsplasser må det i så fall skje gjennom en ekspropriasjonsprosess.



Figur 13: Illustrasjon på lokalisering av parkeringsanlegg i sentrumsranden. Med parkeringsanlegg i sentrumsranden kan man ha bilfritt sentrum.

2.4.2 Effekter av sambruk

Miljøeffekter

Miljøeffektene av sambruk avhenger av hvordan tiltaket utformes. Sambruk er ikke nødvendigvis et tiltak som har som hovedformål å redusere bilbruk, men i stedet fremme en mer rasjonell arealutnyttelse. Sambruk kan likevel redusere bilbruk ved at det kan innebære at avstanden til parkeringsplassen øker. Et par minutter i endret reisetid i favør av for eksempel sykkel eller kollektiv kan bidra til å gjøre disse transportmidlene mer attraktive i forhold til bil. Det gjelder kanskje spesielt i byene siden reisetidsforholdet mellom bilen og andre transportmidler trolig er mindre her sammenlignet med områder utenfor sentrale strøk. Effekten er størst når avstanden til parkeringsanlegget øker til mer enn 100 meter.

Når kommunen eier parkeringsplassene kan de også bestemme hvordan plassene reguleres, for eksempel ved bruk av avgift. Det er godt dokumentert at avgiftsparkering kan redusere sannsynligheten for at bilen brukes. Sambruk kan derfor redusere bilbruken, men effekten er begrenset hvis tiltaket kun innebærer at parkering for flere formål ses i sammenheng uten at det i praksis blir etablert færre plasser eller ved at det øker avstanden til parkeringen og at parkeringen blir regulert.

Andre virkninger

Sambruk kan redusere behovet for å anlegge parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene. Etablering av parkeringshus gjør det dessuten mulig å begrense gateparkeringen og parkeringens samlede arealbeslag i en by eller et tettsted. Kommunen kan slik sett fremme en mer effektiv bruk av arealene.

Hvis det for hvert (bolig)prosjekt i et byområde pålegges å anordne parkering på egen eiendom, innebærer det ofte at det anlegges parkering i ett eller flere plan under bebyggelsen. Dette betyr at det må tilrettelegges for et stort antall avkjørsler som igjen kan medføre hindringer og fare for fotgjengere. I andre tilfeller vil atkomstveier til parkering i tilknytning til boligene gjøre det vanskelig å tilrettelegge for et bilfritt og fredelig boligområde. Hvis ulike parkeringsformål samles i større anlegg kan dette anlegget lokaliseres slik at der blir direkte knyttet til et overordnet veinett. Dette vil redusere behovet for kjøring på interne veier i et boligområde.

2.4.3 Supplerende tiltak

Kommunen kan fremme sambruk ved at det kreves at ny parkering skal løses i allerede opparbeidede offentlige parkeringsanlegg. Det forutsetter at parkeringsnormene er tilpasset parkeringstilbudet.

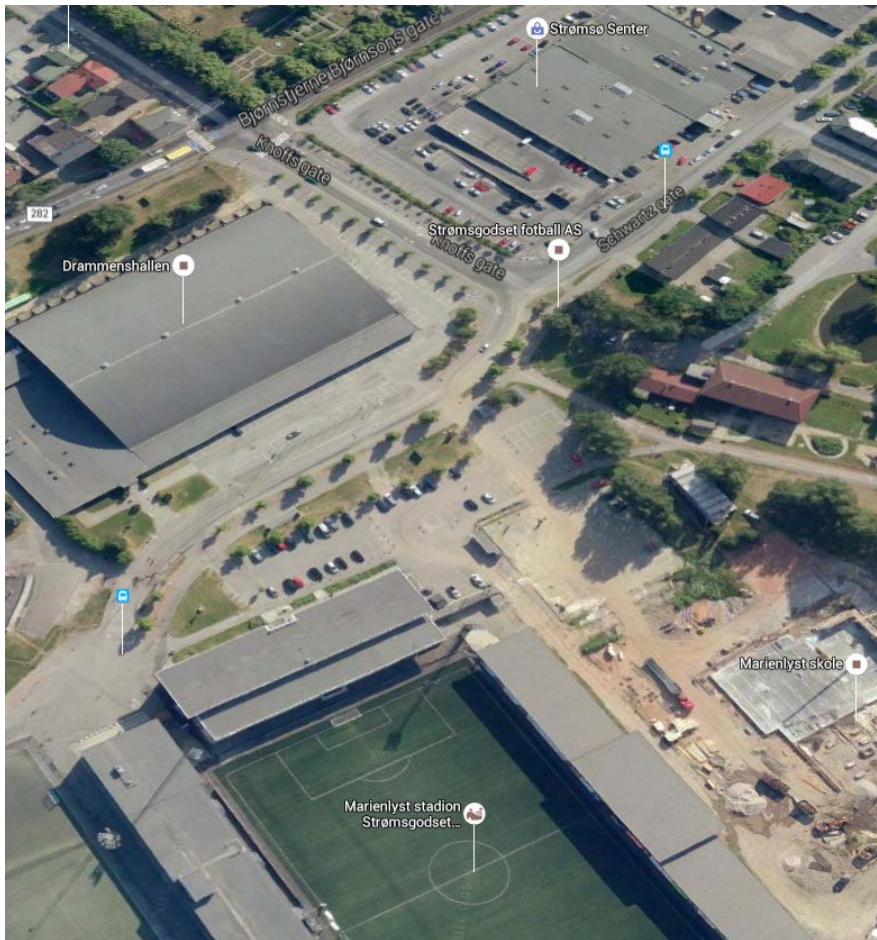
2.4.4 Hvor tiltaket er egnet

Sambruk er et tiltak som kan være aktuelt både i store og mindre kommuner, samt både i og utenfor sentrum. Tiltaket er spesielt aktuelt der det er naturlig at parkeringen ses i sammenheng med flere formål eller der kommunen forventer at det kommer ny utbygging. Figur 14 viser et eksempel fra Mjøndalen hvor det er etablert flere større eksterne handels-senter utenfor sentrum og hvor parkeringen er anlagt for hvert enkelt formål. Dette har medført at store arealer går med til parkering og at hver plass har lav utnyttelse.



Figur 14: Parkering tilknyttet hvert bygg er lite arealeffektivt. Eksempel fra Mjøndalen. Bildet hentet fra

Sambruk kan også være spesielt egnet når det skal anlegges parkering i tilknytning til anlegg med stort besøk - som for eksempel idrettsanlegg eller konsertlokaler. Figur 14 viser et eksempel fra Drammen. Et begrenset antall parkeringsplasser er anlagt direkte til Marienlyst stadion. På kampdager, når Strømsgodset spiller, kan tilskuere benytte parkering på Strømsø senter. Kamper spilles som oftest på søndager og da er disse plassene ledig. Parkering løses også på omkringliggende parkeringsplasser på gategrunn.



Figur 15: Oversikt over Marienlyst, Drammen. Bildet viser at det er et begrenset parkeringsareal for Marienlyst stadion og Drammenhallen. På kampdager til Stromsgodset benyttes parkering ved Stromso senter og på gategrunn i omkringliggende områder.

2.4.5 Bruk av tiltaket - eksempler

Flere kommuner har bestemmelser eller retningslinjer om sambruk, men det gjelder i hovedsak storbyene. I Stavanger har man ikke gitt konkrete føringer, men har en bestemmelse som sier at når det planlegges fellesanlegg og sambruk mellom bolig og næring, skal det tildeles færre parkeringsplasser for bil enn det som framgår av normen.

I Oslos normer fra 2004 tas sambruk opp i tilknytning til normene for næring. Det vises til at parkering for kontor- og forretningsformål kan kombineres i helgene, og at kravet til parkering ved detaljhandel (forretning) kan reduseres med 30 %. Når ulike andre formål ses i sammenheng med boligparkering kan antall plasser reduseres med ca. 10 %. For kultur/idrett mv. kan opptil 80 % av plassene avsatt til kontorparkering vurderes som del av det samlede kravet.

2.4.6 Kostnader for tiltaket

Sambruk kan redusere utbyggingskostnadene fordi det bidrar til å redusere antallet plasser som etableres.

2.5 Pendlerparkering (park and ride)

2.5.1 Beskrivelse av tiltaket

Pendlerparkering opprettes ved stasjoner, knutepunkter eller ved holdeplasser langs en kollektivtrasé med et godt sentrumsrettet tilbud. Utbygging av slike parkeringstilbud knyttes vanligvis til arbeidsreiser, men det må legges vekt på at også reisende med andre formål skal kunne nyttiggjøre seg tilbudet. Det skal stimulere dem som skal til sentrale deler av en byregion til å benytte kollektiv transport. Det kan også ses som et virkemiddel for å fylle opp ledig kapasitet i kollektivtransporten og samtidig avlaste innfartsveiene. I enkelte situasjoner har det blitt sett som et tiltak som kan flytte langtidsparkering ut fra sentrale deler av et byområde. I den grad pendlerparkering erstatter bruk av parkeringsplasser mer sentralt i et byområde og reduserer utkjørt distanse med bil, bidrar det også til å begrense utslippet av klimagasser fra trafikken.

Pendlerparkeringsplassens størrelse, lokalisering og bruk har også betydning for lokalt miljø (luft, støy, trafikkikkerhet og arealbruk). Tilrettelegging for pendlerparkering forutsetter at det er mulig å få tilgang til areal i tilknytning til eksisterende eller planlagte kollektivtransporttilbud. Mange parter må samarbeide om planlegging, utbygging og drift av slike parkeringsplasser.

I motsetning til hva tilfellet er for restriktive parkeringstiltak, innebærer pendlerparkering vanligvis at det anlegges ny parkeringskapasitet og at det tilrettelegges for parkering og bruk av bil til den aktuelle holdeplassen eller jernbanestasjonen.

2.5.2 Effekter av pendlerparkering

Miljøeffekter

Pendlerparkering alene er ikke en løsning på byområders utfordringer knyttet til bilbrukens ulemper (reduisert fremkommelighet, lokal og global luftforurensning, arealbeslag, trafikkulykker, mv). Tiltaket kan imidlertid bidra til å redusere ulempene fordi det for noen innebærer et alternativ til å benytte bil på hele reisen. Derved begrenses antall lange bilturer. I stedet kan den samme sjåføren foreta en kortere tilbringerreise til en pendlerparkeringsplass. På den annen side må man være oppmerksom på at et gratis eller billig parkeringstilbud kan friste flere til å benytte bil på en svært kort tilbringerreise i stedet for å gå, sykle eller bruke lokal matebuss. Samtidig kan noen fristes til å kjøre bil lengre enn tidligere for å nå et bedre og billigere kollektivt eller pendlerparkeringstilbud. Pendlerparkering har i hovedsak positiv klimaeffekt hvis det samlede trafikkarbeidet reduseres²³.

Den primære hensikten med å tilby pendlerparkering kan være å avlaste innfartsveiene til en by og stimulere til økt bruk av kollektivtilbudet. Lokaliseringen av pendlerparkeringsplassen, plassens kapasitet og kollektivtilbudets attraktivitet har betydning for hvor mange som vil benytte seg av tilbudet. Hvis en pendlerparkering etableres i eksisterende bebyggelse, vil trafikken til og fra medføre lokale miljøbelastninger.

I de tilfeller pendlerparkeringen er basert på busstransport videre, er det nødvendig at bussenes kapasitet blir utnyttet best mulig. Hvis noen få bilturer til sentrum blir erstattet med busser med få passasjerer, vil miljøgevinsten bli liten eller negativ.

I litteraturen er det vist at pendlerparkering i noen tilfeller kan medføre at bilbruken øker²⁴²⁵²⁶. Også i Norge er denne problemstillingen tatt opp²⁷. Forfatterne anbefaler at effektene av hvert forslag til ny pendlerparkering vurderes nøye med sikte på hvordan tiltaket kan

påvirke bilbruken og klimautslipp. Det gjelder også påvirkning på framtidig utbyggingsmønster og eventuell svekkelse av lokal kollektivbetjening.

Andre virkninger

Avhengig av den lokale situasjonen kan tilrettelegging for pendlerparkering ha ulike formål eller effekter:

- Avlaste hovedveisystemet - bedre fremkommeligheten
- Bedre tilgjengeligheten til sentrale byområder
- Reduksjon av antall (langtids-) parkeringsplasser sentralt i byen
- Øke passasjergrunnlaget for kollektivtilbudet
- Gi flere valgmuligheter for hvordan et reisebehov kan tilfredsstilles
- Gi et tilbud til dem som ikke har parkeringsmulighet ved målet for en reise
- Gjøre det lettere for dem som må utføre bilbasert ærend på veien
- Gjøre bilturene kortere - begrense samlet kjørelengde
- Være et møtested for kameratkjørere (organisert eller spontant)
- Gjøre kollektivtransport bedre tilgjengelig for dem som har lang avstand til holdeplass/stasjon/terminal - eller ikke har et lokalt kollektivtilbud ved bostedet
- Skape mer ordnete parkeringsforhold i mindre lokalsamfunn

Om pendlerparkering og kollektivtilbudet blir tilstrekkelig attraktivt, kan biltrafikken mellom parkeringsplassen og sentrum i en større by bli redusert. Ideelt sett vil dette kunne gi bedre fremkommelighet for dem som fortsetter å kjøre bil til sentrum i rushtida, men det kan også gi rom for nye bilbrukere. Tiltaket må derfor ses i sammenheng med tilgjengeligheten til sentrum, blant annet parkering, og prisen for å kjøre bil, for eksempel vegprising og parkeringsavgifter.

En norsk undersøkelse har vist at sykkelparkering i tilknytning til holdeplass som oftest gir stor samfunnsnytte i forhold til kostnaden²⁸.

2.5.3 Supplerende tiltak

Pendlerparkering skal ideelt sett ikke konkurrere med lokale bussruter i det omkringliggende området hvis målet er å redusere bilbruken. Før pendlerparkeringen etableres, bør en avveie mot andre tiltak. For eksempel om det vil være mer effektiv med en utvidelse av ruteområdene eller økt frekvens på kollektiv mating til stasjon eller holdeplass.

Et godt kollektivtilbud videre mot reisemålet er en forutsetning for at pendlerparkeringen skal bli brukt. Kollektivtransporten må kunne tilby hyppige avganger, tilstrekkelig kapasitet og en rask og komfortabel framføring til alle sentrale strøk av bykjernen. For å få til gode prioriteringstiltak på vei kan busstraseene konsentreres til og legges der det er mulig å få til egne kollektivfelt.

Ved planleggingen av pendlerparkering er det nødvendig å vurdere hvordan bompenger og takstsoner påvirker valget av sted for skifte til kollektiv transport. Det er vist at mange velger å kjøre relativt langt parallelt med det kollektive transportmidlet for å skifte til kollektivtransport i en lavere takstzone²⁹.

Det er utfordringer knyttet til utbygging av mange pendlerparkeringsplasser ved eksisterende stasjoner i byer og tettsteder. Sentrale arealer har gjerne høy alternativ nytte³⁰. Hvis etterspørselen etter plass på pendlerparkeringen er større enn kapasiteten, vil det oppstå lokale interessekonflikter. Mange fristes til å benytte andre parkeringsmuligheter nær en stasjon, men som er private eller primært skal betjene lokale butikker og arbeidsplasser. Det er derfor ofte nødvendig å se de ulike parkeringstilbudene nær en stasjon i sammenheng og

finne ut hvordan bruken kan reguleres og samordnes. Konflikter kan unngås hvis pendlerparkeringen kan lokaliseres utenfor sentrale deler av tettstedene. Dette er mest aktuelt for pendlerparkering knyttet til et busstilbud.

Parallelt kan det strammes inn på parkeringstilbudet i det sentrale byområdet. For å hindre "misbruk" ved at de som har ærender i et område, parkerer på plasser som er tilrettelagt for dem som skal reise videre kollektivt, er det ofte nødvendig å regulere bruken av plassene. Dette kan for eksempel praktiseres ved at man får utstedt eller kjøpt et oblat som er knyttet til et gyldig periodekort med kollektivtransport.

I et sentrumsområde kan pendlerparkering ses som en del av det samlede parkeringstilbudet. Det innebærer at plassene ikke reserveres særskilt de som skal reise videre med kollektivtransport. I stedet forutsettes det at personer som skal reise videre med kollektivtransport benytter plassene på likt grunnlag med andre som kjører til sentrumsområdet - for eksempel ved at de parkerer i nærliggende parkeringshus.

Det må vurderes om avgiftsnivået skal justeres slik at det alltid vil være ledige plasser og derved også et tilbud til dem som reiser noe senere om morgenen³¹. Det kan settes opp betalingsautomater der billett for både parkering og kollektivreise kan kjøpes. Bruk av pendlerparkering bør uansett ikke utelukkende forbeholdes faste reisende. Det kan gi dårlig utnyttelse av plassene.

Parkeringsrestriksjoner (avgifter og/eller begrenset antall plasser) i bysentra har betydning for bruken av pendlerparkeringen. Pendlerparkering vil ikke ha virkning av betydning for trafikken til og i sentrum hvis det er god og uendret tilgang til parkering i sentrum og god framkommelighet for biltrafikken. Antall parkeringsplasser i sentrum bør derfor ses i sammenheng med omfanget av pendlerparkeringsplasser som etableres utenfor sentrum.

Det bør avsettes plass til korttidsparkering/stopp for å sette av trafikanter som blir kjørt dit av andre (Kyss og Reis). Slike plasser bør legges så nær inntil stasjonen/holdeplassen for det kollektive transportmiddelet som mulig.

Det er trolig mindre behov for å reservere plasser for forflytningshemmede på en pendlerparkeringsplass, fordi disse brukerne vanligvis også har reserverte plasser nær målet for en reise. Statens vegvesen anbefaler at 3 til 5 % av plassene reserveres på en middels stor plass og 2 % når det er rundt 400 bilplasser. Det kan også avsettes egne plasser til elbiler.

Alle pendlerparkeringsplasser bør ha et tilstrekkelig antall sykkelplasser til å dekke etterspørselen. Sykkelparkeringen bør være overdekket og lokaliseres så nær plattformen som mulig fordi det kan gjøre bruk av sykkel mer attraktivt enn bil.

2.5.4 Hvor tiltaket er egnet

Tiltaket blir i hovedsak benyttet av reisende med mål i sentrale deler av et storbyområde, men kan også være relevant for transport til mellomstore og mindre byområder. Et parkeringstilbud i sentrumsranden der det forutsettes videre transport til fots, med sykkel eller lokal kollektivtransport, kan også bli karakterisert som pendlerparkering.

Det er en forutsetning at pendlerparkering kan knyttes til et godt kollektivtilbud med god frekvens og kapasitet samt at transporten videre mot sentrum går raskt. En samordning mellom lokaliseringen av en pendlerparkeringsplass og kollektivtransportens takstsoner er ønskelig.

Mens pendlerparkering knyttet til jernbanen i hovedsak er bundet av eksisterende traseer og stasjoner, kan nye parkeringsanlegg og holdeplasser lettere opprettes i tilknytning til hovedveisystemet (innfartsårene) og bli betjent av ekspressbussruter til sentrum. Dette forutsetter at bussene har prioriterte traseer og at bussene ikke innebærer stor belastning på gatenettet i byområdet som skal betjenes.

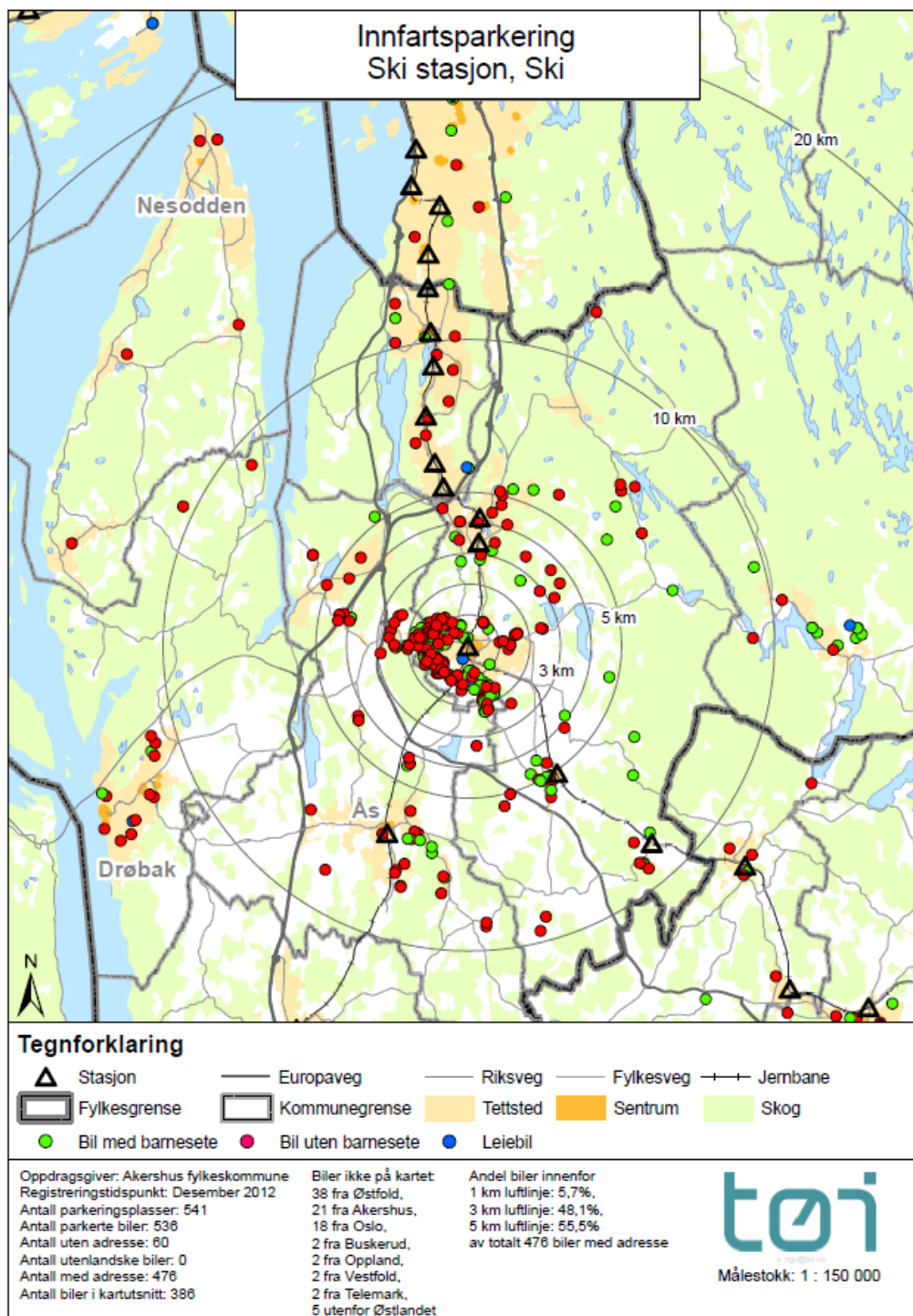
Pendlerparkering kan knyttes både til baner, ferger og til busstraséer med god fremkommelighet. En forutsetning for et vellykket system er at reisetiden blir redusert eller i hvert fall ikke øker vesentlig i forhold til å benytte bil hele veien. Eventuelt at det blir rimeligere å reise. Også manglende eller dårlig parkeringstilbud ved målet for reisen har betydning for om den enkelte velger å benytte pendlerparkering.

Pendlerparkering ved en eksisterende jernbanelinje legges vanligvis i direkte tilknytning til de eksisterende stasjonene. Unntaksvis kan det anlegges nye stasjoner for å betjene en parkeringsplass. Dette krever et stort brukergrunnlag. Stasjonene Rosenholm på grensen mellom Oslo og Oppegård kommune (432 plasser) og Sonsveien i Vestby kommune (ca. 200 plasser) er eksempler på stasjoner som er spesielt tilrettelagt for bilbrukere.

Pendlerparkering der videre transport skjer med buss innebærer større fleksibilitet enn skinnebaserte løsninger både når det gjelder lokalisering og størrelse. Parkeringsanlegg kan etableres ved eksisterende holdeplasser eller knutepunkt/langs hovedveier. Det kan også anlegges nye parkeringsplasser og holdeplasser utenfor tett bebygde områder fordi rutetraséer kan tilpasses slike løsninger og kapasiteten kan tilpasses etterspørselen. Det bør vurderes om det er mulig å få til en konsentrasjon av ruter for å øke frekvensen og kapasiteten på det sentrumsrettede kollektivtilbudet jfr. satsning på ekspressruter med god fremkommelighet.

2.5.5 Bruk av tiltaket – eksempler

Det er etablert pendlerparkeringer både i og utenfor sentrumsområdene. Figur 15 viser pendlerparkeringer som er lokalisert i Ski sentrum. I 2014 var det opparbeidet 541 parkeringsplasser for biler og 733 sykkelplasser. Plassene for biler var fullt belagt og Ski har SMS-oblat (50 kr/mnd) for pendlere med årskort, ukeskort og månedskort. Reisende med enkeltbillett må løse parkeringsbillett etter Ski kommunes takster. Figur 15 viser hvor de som bruker pendlerparkeringen er bosatt. Nær halvparten er bosatt innenfor en radius på 3 kilometer og flere er bosatt ved andre jernbanestasjoner.



Figur 16: Bosted for brukere av pendlerparkering i Ski sentrum. Når halvparten er bosatt innenfor en radius på 3 kilometer. Flere er bosatt i nær tilknytning til andre jernbanestasjoner. Det er billigere å kjøpe månedskort og parkeringsoblat enn å benytte kommunalt parkeringstilbud i Ski sentrum.

2.5.6 Kostnader for tiltaket

Kostnadene ved grunnerverv og utbygging varierer med anleggets lokalisering, størrelse og karakter. I Ruters planer for pendlerparkering benyttes et anslag på investeringer fra 30.000 kroner per plass for enkel opparbeidelse på tomt til 250.000 kroner per plass i et enkelt parkeringshus. Dette synes å være lave anslag. Ruter har selv vist at ved et nytt anlegg på bakkeplan ved Gjønnes i Bærum kan hver plass koste 50.000 kroner eksklusive tomten³². I

et byområde kan hver plass i et anlegg under bakken koste over 500.000 kroner. Kostnaden har sammenheng med tomtepris og grunnforhold. Det finnes eksempler fra de senere årene på at utvidelse av eksisterende overflateparkering har kostet opp til kr 300.000 per plass.

Driftskostnadene varierer med anleggets karakter og servicenivå. Renhold, brøyting, belysning, mv. er helt nødvendig. I tillegg er det et spørsmål om hvordan overvåking/sikkerhet og andre servicetilbud (ITS for eksempel) ivaretas. Driftskostnadene øker dersom det er behov for overvåking. Avhengig av type anlegg og lokalisering regner Ruter (2010) med at årlige driftskostnader kan variere mellom kr 2 000 og 5 000 per plass per år.

2.6 Parkeringsavgift

Parkeringsavgift kan være et viktig virkemiddel for å regulere bilbruken og avlaste veiene i rushperioder. Derved kan det også redusere lokal og global miljøbelastning. Både offentlige og private aktører, arbeidsgivere og grunneiere kan benytte tiltaket.

Som arbeidsgivere kan statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter framstå som gode forbilder og innføre parkeringsavgift på de parkeringsplassene som tilbys ansatte. Det kan kreves avgift for parkering ved alle reisemål.

2.6.1 Beskrivelse av tiltaket

I henhold til vegtrafikkloven kan det innføres parkeringsavgift på offentlige og private parkeringsplasser. I gjennomsnitt står en personbil parkert i 23 av døgnetts timer. I de fleste tilfellene stilles plassene til rådighet uten at brukeren betaler for det direkte. Spesielt utenfor sentrumsområdene er parkering ofte gratis både for arbeidstakere og besøkende/kunder, men også flertallet av arbeidstakerne i de større byene har gratis parkering³³. Reisevaneundersøkelser og andre studier i Norge og utlandet viser at arbeidsgivernes tilbud om gratis parkeringsplasser til ansatte er en sentral forutsetning for valg av bil til arbeidsreisen^{34 35}. Gratis parkering ved arbeidsplasser innebærer en godtgjørelse i form av naturalia. I prinsippet skal arbeidstakeren betale skatt av verdien av dette, men det følges ikke opp i praksis^{36 37 38}.

Både private aktører og offentlige myndigheter (kommunene) kan avgiftsbelegge parkering for sine plasser¹. Avgifter kan innføres både på enkeltplasser og for større områder. Avgiftens størrelse kan variere med sted og tid. Det er mulig å regulere satsene i forhold til etterspørselen slik at man kan unngå at det skapes unødig kjøring fordi sjåfører må lete etter en ledig plass. Slike systemer er innført i flere byer i USA³⁹. Progressive avgiftssatser vil også være et middel både til å sikre sirkulasjon og redusert etterspørsel. Perioden med parkeringsavgift kan eventuelt begrenses - for eksempel til å gjelde normal arbeidstid på hverdager.

I parkeringsforskriften som trer i kraft 01. 01. 2017 heter det at «kommuner kan innføre betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser» (§ 34). Kommunene kan da selv kan bestemme om bruken skal være gratis eller avgiftsbelegges. Det er også mulig for kommunen å differensiere avgiftene slik at el- og hybridbiler pålegges en annen avgift enn andre. Dette tilsvarer den praksis som gjelder for privat eide parkeringsplasser i dag.

¹ Det offentlige kan ikke kreve at private plasser blir avgiftsbelagt.

Miljøeffekter

Positive miljømessige effekter kan oppnås fordi avgifter kan medføre at antall bilturer til et sted eller område reduseres eller begrenses. Det er gjort en rekke studier av hvordan parkeringsavgifter påvirker etterspørselen. Disse studiene viser at effekten varierer, men at avgift reduserer bilbruken ^{40 41 42}.

Hvis avgiftsnivået kan tilpasses slik at det alltid vil finnes ledige plasser i et område, kan gatene sentralt bli avlastet av trafikk som skapes av sjåfører som leter etter en ledig parkeringsplass ⁴³. Flere utenlandske studier viser at en betydelig andel (8% -30%) av sentrumstrafikken kan utgjøres av sjåfører leter etter ledig plass ved kantstein ^{44 45}.

Høye parkeringsavgifter kan få noen til å velge å ikke benytte bil eller velge andre bestemmelsessteder der forholdene i større grad er tilrettelagt for bilbruk. Derved kan trafikkarbeidet med bil i de delene av byene hvor flest mennesker oppholder seg bli redusert, men bilturenes lengde kan øke hvis det ikke følges opp med avgifter eller andre restriksjoner også ved alternative mål.

Høye eller progressive avgifter vil medføre at gjennomsnittlig parkeringstid reduseres, noe som både kan virke positivt og negativt for miljøet. Gratis parkering kan i flere tilfeller være nesten ensbetydende med å fjerne parkeringsplasser fordi de blir okkupert av langtidsparkerende. Det er derfor flere eksempler på at handelsstanden ønsker parkeringsavgift for å øke sirkulasjonen. Når plassene kan benyttes av flere i løpet av dagen, innebærer dette flere bilturer til det aktuelle stedet og at biltrafikken altså kan øke. Fordi plasser med høy avgift normalt ikke vil bli benyttet til langtidsparkering, vil slike plasser ikke være et tilbud til arbeidsreisetrafikken i morgenrushet. Dette kan bidra til redusert bilbruk på arbeidsreiser som foretas i perioder med kapasitetsproblemer på vegnettet.

Hvis bruk av avgiftsparkering fører til en redusert trafikkbelastning i en gate eller et område, kan det regnes som sannsynlig at det også har betydning for støybelastning, utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning. Virkningene av tiltaket avhenger av hvor mange parkeringsplasser som berøres og om det er koblet sammen med tidsbegrensninger eller høye/progressive takster.

Det er ikke gjennomført systematiske undersøkelser av effekten av ulike avgiftsnivåer i Norge. Eldre undersøkelser fra Göteborg⁴⁶ og København⁴⁷ viser at økte parkeringsavgifter på gategrunn ga en umiddelbar reduksjon av belegget på parkeringsplassene, men at etterspørselen økte igjen etter noe tid.

Andre virkninger

Tiltaket bidrar til at de som har behov for parkering og kan betale, får bedret sin tilgjengelighet til det området de ønsker å besøke fordi sannsynligheten for å finne en parkeringsplass øker. Det gjør at en kan ankomme seinere til for eksempel arbeid og fortsatt være sikret ledig parkeringsplass⁴⁸. Om tiltaket også fører til at en større andel av parkeringen skjer utenfor gategrunn, kan det ha positiv effekt for framkommeligheten i de aktuelle gatene. Det kan også regnes med at trafikksikkerheten bedres som følge av endringer i kjøremønster og trafikkbelastning på lokale gater. Det er da en forutsetning at den økte kapasiteten ikke fylles opp av ny gjennomgangstrafikk ⁴⁹. Avgiftsparkering kan gi netto inntekt til kommunen eller eieren av parkeringsanlegget. Denne inntekten kan benyttes til lokale miljøtiltak eller til finansiering av parkeringsanlegg utenfor gategrunn.

Også når det legges til rette for pendlerparkering kan det i flere tilfeller kreves betaling for bruk av parkeringsplassene. En slik avgift vil i noen grad forhindre at bilen erstatter annen form for tilbringertransport (lokal buss, sykkel, gange). En slik avgift kan eventuelt knyttes direkte til betalingen for kollektivtransporten.

2.6.2 Supplerende tiltak

Håndheving og kontroll av at betaling faktisk skjer, er en forutsetning for at slike ordninger skal fungere. Håndhevingen kan bli selvfinansierende gjennom bruk av gebyr og tilleggsavgift for parkering som er i strid med trafikkregler og forskrifter. Ofte innebærer parkeringsavgift et positivt bidrag til kommunal økonomi. De mange private aktører i parkeringsbransjen tyder også på at parkering er et eget til dels lukrativt næringsområde.

Parkeringsavgifter er bare ett av flere mulige tiltak for å oppnå ønsket styring av parkerings-tilbudet og hvordan dette brukes. Andre tiltak som kan bidra er omtalt blant annet i tiltakene: Begrensning av parkeringstilbudet, Parkeringsrestriksjoner, samt Tidsbegrensninger.

Parkeringsavgifter brukt med et restriktivt siktemål kan kombineres med andre tiltak. Om muligheten for å parkere en bil i et område reduseres, må det også legges til rette for at det finnes gode alternativer. Tiltak som legger til rette for bruk av kollektivtransport, for sykkelbruk, for fotgjengere og for samkjøring med bil, bør derfor tas opp parallelt med avgiftsbetaling. Dessuten finnes det flere eksempler i forskningslitteraturen på studier av hvordan kjøpriser/bompenger og parkeringsavgifter kan brukes til å redusere kø. Tidsdifferensierte bompenger og parkeringsavgifter bør da vurderes i sammenheng.

Det hjelper imidlertid lite å avgiftsbelegge parkering i bare en del av et byområde hvis dette resulterer i at virksomheter velger utflytting eller nyetablering andre steder. Hvis dette innebærer ekstern lokalisering kan trafikkarbeidet øke og problemer kan bli flyttet til andre områder. Dette kan unngås ved aktivt å knytte bestemmelser om parkering til kommuneplanen og reguleringsplaner og ved interkommunal samordning. Lokale parkeringsavgifter må derfor ses i sammenheng med lokal og regional arealplanlegging. Virksomhetstyper med mange arbeidsplasser eller stort besøksbehov må derfor primært lokaliseres der transportbehovet kan dekkes på andre måter enn med bil. Derved kan det lettere nå aksept for avgifter og reguleringer av parkeringen.

I forskrift om parkering for forflytningshemmede (1994) heter det at de som har tillatelse utstedt av bostedskommunen kan parkere gratis både på spesielt reservert plasser, på vanlige avgiftsbelagte plasser og der det er boligsoneparkering. De kan også parkere utover angitt lengste parkeringstid. Det er senere kommet en tilføyelse til parkeringsforskriften om at motorvogner drevet med elektrisitet eller hydrogen kan parkere på offentlige parkeringsplasser uten å betale avgift⁵⁰. Begge forskriftene gjør at antallet betalende brukere av offentlige parkeringsplasser reduseres og kan i noen grad undergrave effekten av avgiftsparkering enten formålet er å øke sirkulasjon, avvise trafikk eller å skaffe kommunene inntekt. Samtidig kan dette gi en (ønsket) vridning mot flere nullutslippsbiler i bysentra, samt fungere som de facto inndragning av parkeringskapasitet for øvrige bilister, slik at barriere mot å kjøre til sentrum øker blant dem uten nullutslippsbiler.

2.6.3 Hvor tiltaket er egnet

Parkeringsavgifter vil vanligvis påvirke etterspørselen etter parkering. Avgiftene påvirker også hvor lenge den enkelte sjåfør beslaglegger en plass. Avgifter kan derfor benyttes alle steder der man ønsker å styre etterspørselen. Dette forutsetter at avgiftene kan tilpasses slik at det blir stor utskifting (turnover) der det er stor etterspørsel. Når den enkelte parkeringens varighet blir kortere, kan antallet plasser reduseres. På den annen side vil dette medføre økt trafikk i området. Konkurransen mellom nabokommuner kan påvirke hvor tiltaket er egnet. Samkjøring av avgifter reduserer sjansen for lekkasje.

I dag benyttes prising av parkering (og begrensning av antall plasser) ved noen offentlige og private arbeidsplasser og ved kjøpesentre⁵¹. I blant annet Drammen, Asker og Hamar benyttes progressive takster på gateparkering i sentrum og sentrumsområder for å sikre sirkulasjon og tilgjengelighet⁵². Det er mer effektivt å ha en parkeringsavgift som betales per gang eller per time enn tilfeller hvor en kan betale for parkeringen for en måned av gangen.

Hvis målet er å redusere trafikk er det viktig at området som avgiftsbelegges er lett tilgjengelig med kollektive transportmidler, til fots eller med sykkel.

Private og offentlige aktører har hatt ulik praksis når det gjelder håndhevelse av parkering med avgift. Kommunene må følge vegtrafikklovgivningen mens privatrettslig praksis gjelder for private plasser. Det pågår et utredningsarbeid med sikte på å få til en mer ensartet praksis.

2.6.4 Kostnader for tiltaket

Parkeringsplassene innebærer i seg selv en betydelig kostnad. Kostnaden varierer mye og det kan ofte være vanskelig å skille ut både areal- og anleggskostnadene. Dette tiltaket har som utgangspunkt at plassene allerede finnes enten de er på gategrunn, på tomtegrunn, i kjellere eller i parkeringshus. Det er derfor bare innkrevings- og håndhevingskostnader som må tas opp hvis man skal vurdere å innføre avgifter eller endre prinsippet for innkreving av disse.

Avgiftsnivået kan tilpasses slik at ønskede virkninger oppnås og alle driftskostnader dekkes. Det kan også regnes med inntekter fra tilleggsavgifter og gebyrer som følge av overtredelser. Men det er også beregnet at avgiftsfritak for elbilparkering summerte til et inntektsbortfall på drøyt 100 millioner årlig for norske kommuner beregnet med elbilpark og avgiftsnivå for 2013/14⁵³. Om man ønsker å endre betalingssystemet, kan dette medføre investeringer til nytt utstyr for betaling og overvåking.

Det er også mulig å benytte app enten ved å utvikle en app selv eller for eksempel bruke EasyPark. Sistnevnte krever innmelding og enten en månedlig avgift eller et gebyr per parkering.

Skilting, oppmerking og generell drift (renhold, snørydding, mv) medfører begrensede kostnader og vil ikke alltid kunne knyttes direkte til parkeringen.

2.7 Endring i antall parkeringsplasser

2.7.1 Beskrivelse av tiltaket

Kommunene kan styre parkeringstilbudet på gate- og veigrunn. Hvis kommunene ønsker å begrense parkeringsomfanget i et område, kan kommunen redusere antall parkeringsplasser som tilbys til allmenn bruk på kommunalt eide tomter og parkeringsanlegg.

Derimot er det vanskelig for kommunene i ettertid å begrense antallet private plasser som er lovlig anlagt (regulert eller godkjent på annen måte). Såfremt det ikke ble inngått avtaler i forbindelse med utbyggingen, kan kommunene heller ikke endre hvordan de lovlig etablerte, private plassene brukes.

2.7.2 Effekter av å endre antall parkeringsplasser

Miljøeffekter

Å begrense antall parkeringsplasser kan være et svært effektivt virkemiddel for å påvirke bilbruken til et område. En reduksjon av antall plasser på gategrunn kan øke avstanden mellom parkering og start-/målpoint for en reise med bil. Det kan i sin tur gjøre det mer attraktivt å benytte alternative transportmåter. En reduksjon av antall plasser på gategrunn kan i noen tilfeller påvirke bilholdet i et område. I de tilfeller det er etablert parkeringstilbud utenfor gategrunn kan mer av etterspørselen flyttes bort fra gatene.

Spesielt i sentrale områder kan det være aktuelt å endre bruken av parkeringsareal på gater. Fotgjenger- og salgsareal kan utvides, det kan anlegges sykkelfelt eller kollektivtrafikkens fremkommelighet kan forbedres med nye kollektivfelt. Dette vil gjøre alternativene til bilen mer attraktive.

Andre effekter

En reduksjon av antall parkeringsplasser kan få ulike effekter for bosatte i de berørte områdene. På den ene siden kan det føre til redusert bilbruk til området og derved bidra til et triveligere lokalmiljø. På den annen side kan det bli vanskeligere for beboere uten egen parkeringsplass å eie bil. Det gjelder spesielt hvis det er få alternative parkeringsmuligheter i området. I tillegg kan området bli mindre attraktivt for virksomheter som ønsker å tiltrekke seg kunder fra områder lengre unna. Bedre tilgjengelighet med sykkel og kollektivtransport kan motvirke en slik negativ effekt..

2.7.3 Supplerende tiltak

Hvis det gjelder et område der eksisterende parkeringen er gratis, kan etterspørselen reduseres hvis det innføres avgift i forkant av tiltaket. Det vil redusere den umiddelbare effekten av at noen plasser fjernes.

Det er viktig at kommunen informerer i god tid om endringer og spesielt om alternative reisemåter eller alternative parkeringsmuligheter. Dette kan være eksisterende plasser eller planer for anlegg av nye utenfor det aktuelle området. Bosatte kan få forbedret sine parkeringsmuligheter om det innføres boligsoneparkering eller nye parkeringsanlegg utenfor gategrunn.

Når antallet parkeringsplasser reduseres er det viktig at alternativer og supplerende tiltak gjennomføres raskt. Formålet synliggjøres når arbeidet med utvidelse av fotgjengerareal eller kollektiv- og sykkelfelt igangsettes.

2.7.4 Hvor tiltaket er egnet

Det er lettere å gjennomføre et slikt tiltak i områder hvor det finnes alternative parkeringsmuligheter i form av for eksempel parkeringshus og/eller at det er tilstrekkelige parkeringsdekning for de bosatte. Tiltaket er spesielt aktuelt når parkeringsplassene kan få endret bruk i form av utvidet salgs- og oppholdsareal eller etablering av sykkel- eller kollektivfelt.

2.7.5 Bruk av tiltaket – eksempler

Oslo kommune har i 2016 planlagt å fjerne omkring 1800 parkeringsplasser for blant annet å bedre framkommeligheten for syklende og kollektivt reisende.

2.7.6 Kostnader for tiltaket

Å redusere antall plasser har isolert sett få kostnader. Opparbeidelse av nye tilbud kan være rimelig om det begrenses til oppmerking og skilting, men kan bli relativt kostbart når det også er behov for ombygging av arealene. Kostnader forbundet med eventuell etablering av ny parkering utenfor gategrunn eller utenfor området kan ses separat.

2.8 Boligsoneparkering

2.8.1 Beskrivelse av tiltaket

På arealer utenfor gategrunn kan eieren regulere parkeringen slik at bare nærmere angitte brukere kan benytte plassene. For eksempel kan et borettslag eller en bedrift regulere parkeringen på eget område til bruk av henholdsvis beboere eller ansatte. Vegtrafikklovgivningen gir kommunene mulighet til å vedta tilsvarende reguleringer/restriksjoner på bruk av parkeringsplasser på gater og veier - offentlige ferdselsårer - innenfor et nærmere angitt område. Hjemmelen er gitt i gjeldende parkeringsforskrifts § 7, og i ny parkeringsforskrifts § 29 (trer i kraft 1. januar, 2017).

I forskriften heter det at kommunen «etter behovsprøving» kan reservere parkering for personer bosatt i området eller for andre med særskilt behov for slik parkering. Forskriftens § 8 (ny forskrifts § 30) gir nærmere føringer for hvordan dette skal gjøres. Kommunen kan vedta å utstede slike tillatelser også til næringsdrivende lokalisert innenfor sonen.

I forskriften brukes betegnelsen boligsoneparkering. Når mange kommuner har valgt å benytte betegnelsen beboerparkering, innebærer det at man ikke begrenser bruken av parkeringen i det angitte området utelukkende for beboere, men at beboere i området unntas fra nærmere angitte restriksjoner. De kan for eksempel la bilen stå parkert hele dagen på plasser som ellers har tidsbegrensning, eller de kan være unntatt fra parkeringsavgifter.

Kommunen kan ha flere grunner for å innføre boligsoneparkering. Boligområder som ligger nær sentrumsområder, arbeidsplasskonsentrasjoner, idrettsanlegg, utfartsområder, mv. blir ofte belastet med fremmedparkering på gater og veier. Dette oppleves som en belastning på bomiljøet og skape problemer med å finne parkering. Kommunen kan også se boligsoneparkering som et virkemiddel for å begrense bilbruk på arbeidsreiser eller avlastning av innfartsveier .

Kommunen kan selv fastsette avgiften som skal betales for å få utstedt beboerkort. Dette kan gi kommunene nye inntekter, men også reduserte parkeringsinntekter. Det varierer mye hvilken avgift kommunene benytter⁵⁴. Tabellen nedenfor viser satsene i Trondheim. Der koster det nær 5000 kroner i året for husstandens første bil. Næringsdrivende må betale vesentlig mer for en tillatelse.

Tabell 8: Prislister for parkeringstillatelse i boligsoner i Trondheim, 2016.

	Bil 1 per måned	Bil 2 per måned	Bil 3 per måned	Næringsdrivende per måned	Omsorgskort per måned	Gjestekort per uke	Servicekort per år
Pris	410	720	1030	1355	410	180	270

Kommunen kan velge å ikke utstede flere tillatelser enn det antall plasser som finnes innenfor sonens avgrensning. Trondheim har for eksempel vedtekter) der det i § 3 angis hvordan det skal prioriteres (se boks nedenfor).

§ 3 Prioritering av tildeling av *parkeringstillatelse* innenfor boligsone

Det skal ikke innvilges flere *parkeringstillatelse* i en boligsone enn det er reservert parkeringsplasser i sonen, og tildelingen av *parkeringstillatelsene* skal prioriteres slik:

1. En *parkeringstillatelse* pr. boenhet (boligadresse) for fast bosatte
2. En *parkeringstillatelse* pr. boenhet (boligadresse) for midlertidig bosatte
3. *Parkeringstillatelse* på grunnlag av særskilt behov
4. *Parkeringstillatelse* for næringsdrivende (*herunder allsone-tillatelse*)
5. To eller flere *parkeringstillatelse(r)* pr. boligenhet/firma.
6. *Gjesteparkering for besøkende*

Figur 17: Prioritering av søkere i en sone hvis etterspørselen er større enn antall plasser som er tilgjengelig. Vedtekter for soneparkering mot avgift, Trondheim kommune.

2.8.2 Effekter av boligsoneparkering

Miljøeffekter

Innføring av boligsoneparkering kan fremme bedre bomiljø fordi det reduserer fremmedparkering og kan redusere den trafikken som skapes av dem som leter etter ledig parkeringsplass. Det vil normalt bli lettere for de bosatte å finne ledig parkeringsplass. Selv om letekjøringen kan bli redusert, kan det også øke bilbruken blant dem som bor i området hvis det blir enklere å finne plass ved retur til boligen.

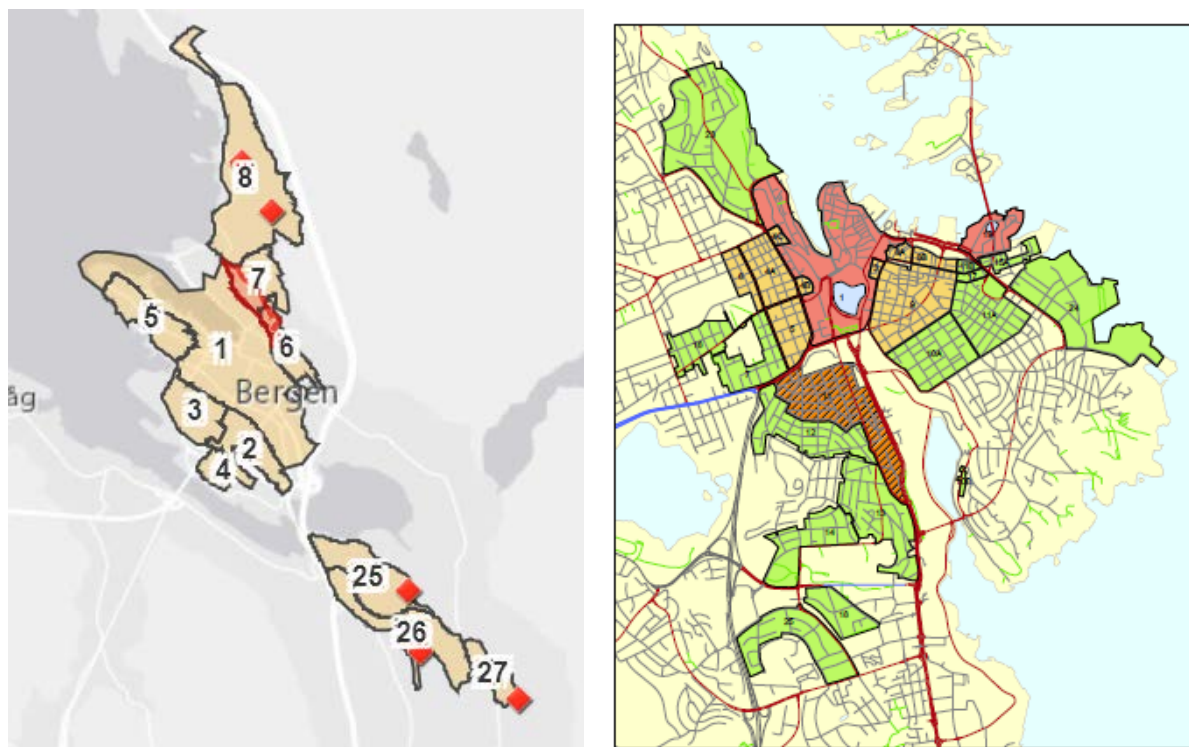
En innføring av boligsoneparkering innebærer at kommunen ved å innføre begrensninger for dem som ikke bor i området reduserer det allment tilgjengelige parkeringstilbudet. Slikt sett kan det ha betydelig effekt på bilbruken knyttet til eksempelvis arbeidsreiser.

Andre virkninger

En avgift for boligsoneparkering kan samordnes med hva det koster å benytte mer kommersielle parkeringstilbud i området. Hvis gateparkering er mer kostbar enn parkering utenfor gaten, vil det stimulere bileiere til å velge sistnevnte løsning. Det kan også føre til at eiere av private plasser øker sine priser tilsvarende. Avgift kan oppmuntre aktører til å legge til rette for parkering utenfor gategrunn, og kan være et virkemiddel for å få de bosatte som har egne parkeringsmuligheter utenfor gategrunn til å benytte seg av denne plassen. Dette kan ses som et supplerende tiltak hvis kommunen ønsker å etablere felles parkeringsanlegg i randen av en sentrumssone eller i et boligområde.

2.8.3 Supplerende tiltak

Når en ordning med boligsoneparkering er innført, må situasjonen i tiliggende områder følges opp. Fremmedparkering kan belaste nye områder slik at kommunene bør vurdere å utvide området som omfattes av ordningen eller opprette nye soner. Innenfor en boligsone kan det fortsatt reserveres plasser for spesielle formål. Det kan gjelde HC, bildeling, El- og Hy-drevne biler, mv. Slike plasser kan ikke benyttes med vanlig beboerkort.



Figur 18: Oversikt over områder med boligsoneparkering i Bergen (til venstre) og Stavanger kommune (til høyre).

Figur 18 viser at Bergen og Stavanger har mange boligsoner. Det er høyest avgift på de mest sentrumsnære sonene. I Stavanger er sonene markert med grønt avgiftsfrie for beboerne.

2.8.4 Hvor tiltaket er egnet

Boligsoneparkering brukes i dag primært i byområder, men kan innføres alle steder man ønsker å begrense trafikk og parkering skapt av andre enn dem som har direkte tilhørighet til et område. Det kan by på spesielle utfordringer i områder med stor tetthet og mangel på parkeringsmuligheter utover det som finnes på gatene.

2.8.5 Bruk av tiltaket - eksempler

I dag brukes boligsoneparkering i en rekke norske byområder, men det varierer hvordan kommunene praktiserer ordningen.

I Oslo har man hatt en begrenset prøveordning i mange år. Mange andre byområder har innført ordningen gradvis ved at flere områder har etter hvert blitt utvidet. Flere steder utvides ordningen med å innlemme flere soner etter hvert som man har fått erfaringer og tilbakemeldinger. I Tønsberg henvises beboere med beboerkort til nærmere angitte, offentlige avgiftsplasser der de kan parkere gratis.

Det har vært noe ulik praksis når det gjelder elbiler, men det synes nå som om også elbiler må ha tilhørighet og sonekort for å kunne parkere gratis i en boligzone.

2.8.6 Kostnader for tiltaket

Boligsoneparkering ses som et rimelig tiltak fordi det i hovedsak baseres på skilting, men kommunen kan og gå glipp av parkeringsinntekter fra de fortrenge bilene. Om det også innføres et betalingssystem for besøkende, vil det medføre noe større kostnader. En slik ordning er også relativt lett å overvåke/håndheve fordi bilene har synlig parkeringstillatelse (beboerkort). Det vil likevel kreve ressurser til planlegging, administrasjon og informasjon.

Fordi kommunene selv kan bestemme hvilken avgift beboere og eventuelt også næringsdrivende skal betale for en parkeringstillatelse, vil ikke en slik ordning måtte medføre merutgifter for kommunen. Kommunene kan bruke slike midler til nye parkeringsanlegg for beboere.

2.9 Reservere plasser til spesielle formål

Eksisterende parkeringsplasser på offentlig ferdselsåre kan skiltes eller på annen måte reserveres for spesielle motorvogner og grupper eller for personer med behov som tilsier særskilt parkeringsmulighet (ny parkeringsforskrift § 27). Det er det organ som har skiltmyndighet som avgjør om og i hvilket omfang slike tillatelse skal gis. Kommunen kan legge opp til at slik reservering også skjer i forbindelse med regulering av ny utbygging.

2.9.1 Beskrivelse av tiltaket

Forskrift om parkering for forflytningshemmede stiller krav til spesiell tilrettelegging for parkering. Med skilt og særskilt oppmerking kan én eller flere kommunale parkeringsplasser reserveres til bruk for dem med tillatelse utstedt av bostedskommunen. Biler med HC-tillatelse kan ellers parkere gratis og utover fastsatt lengste parkeringstid på kommunale plasser. I ny parkeringsforskrift (gjeldende fra 01.01.2017) heter det at slik tillatelse gir mulighet til å fordoble parkeringstiden når tidsbegrensningen er på 30 minutter eller mer (§ 64).

Forskriften sier at det skal avsettes tilstrekkelig mange plasser – dvs. at «det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass» (§ 61). Det gis likevel begrensninger som at på steder der det er flere enn 50 parkeringsplasser er det ikke nødvendig å reservere mer enn fire prosent av plassene. Forskriftens § 63 stiller for øvrig krav til plassens størrelse utforming og lokalisering.

Hvis kommunen ønsker å stimulere til miljøvennlig bilbruk, kan parkeringsplasser også reserveres for eksklusiv bruk av el- og hybridbiler. Det vil i praksis bety at en reduserer parkeringstilbudet for biler som går på annet drivstoff. Det kan benyttes som en strategi for å stimulere til mindre utslipp i for eksempel byenes sentrumsområder. Plasser der det tilbys lading må reserveres til eksklusiv bruk av ladbare biler. I den nye parkeringsforskriften heter det at både kommunene og andre aktører har plikt til å tilby et visst antall plasser (minst 6%) med lademulighet.

Kommunen kan også ønske å reservere plasser til spesiell formål. For eksempel kan det reserveres plasser til bruk av bildelingsordninger. Dette vil gjøre det lettere å finne plass for dem som deltar i slike ordninger. Det skal utarbeides nye skilt for denne type parkering. Det kan også reserveres plass for tjenestebiler, drosjer, varelevering, mv.

I reguleringsbestemmelser (normene) kan det også fastsettes hvor mange plasser som skal avsettes til besøksparkering – gjerne tilpasset lokalisering, lokale transporttilbud og

virksomhetstype. Normen for parkering til ansatte kan være restriktiv både for å påvirke bilbruken og lokaliseringsvalg.

Det finnes eksempler på at parkeringsplasser reserveres biler med én eller flere passasjerer utover sjåføren. Dette er tilsvarende ordningen der man noen steder tillater bruk av kollektivfelt hvis man er flere i bilen.

Private aktører kan også velge å tilby visse parkeringsplasser til prioriterte brukergrupper. Her kan det en lang rekke mulige varianter. For eksempel parkering reservert ansatte, gjester, etc.

2.9.2 Effekter av å reservere plasser

Miljøeffekter

Tilrettelegging av plasser for el- og hydrogendrevne biler er et viktig virkemiddel for å stimulere til kjøp og bruk av slike kjøretøyer.

Å reservere plasser til bildeling kan fremme mindre bilhold og bilbruk⁵⁵.

Et redusert antall parkeringsplasser reduserer bilbruk generelt. Hvis en del av de eksisterende parkeringsplasser reserveres til bruk for biler uten utslipp av klimagasser vil også det være et (lokal)miljøtiltak.

Den nye parkeringsforskriften vil tydeliggjøre muligheten til å reservere plasser til bildeling. Bildeling kan bidra til redusert bilhold og et redusert behov for parkeringsplasser samlet sett. På den annen side kan det bli en dårligere utnyttelse av det samlede parkeringstilbudet hvis en stadig større andel av plassene reserveres til spesielle brukergrupper eller kjøretøykategorier.-

2.9.3 Supplerende tiltak

Det er ikke nødvendigvis behov for supplerende tiltak, men kommunen må følge opp med håndhevelse og kontroller. Dette gjelder særlig hvis slike reserverte plasser har attraktiv lokalisering i forhold til viktige reisemål. Det er også viktig at kommunen ser reservering av plasser i sammenheng med parkeringsnormene og parkeringstilbudet generelt i et område. Frikjøp eller regulering av parkering som offentlig trafikkområde kan være nødvendig hvis kommunen ønsker å reservere plasser til spesielle formål for nye plasser i nærmere angitte områder

Det vil være en ytterligere stimulans til bruk av mer miljøvennlige biler om det er de plassene som ligger nærmest reisemålet som reserveres for slike kjøretøyer.

2.9.4 Hvor tiltaket er egnet

Det må tilrettelegges for HC i boligområder, ved arbeidsplasser og ved andre målpunkter. Den som tilbyr parkering må dekke behovet ved å avsette et tilstrekkelig antall plasser til prioritert formål. HC-parkering bør etableres alle steder som frekventeres av brukere med bevis utstedt av kommunen.

Reservering av plasser til andre formål er ellers aktuelt i områder der etterspørselen etter parkeringsplass er større enn tilbudet eller at parkeringen er regulert (for eksempel med avgift). I slike tilfeller kan dette ses som et virkemiddel for å styre etterspørselen på samme måte som andre regulerende tiltak.

Det er også et aktuelt tiltak i forbindelse med nye utbyggingsområder.

2.9.5 Bruk av tiltaket - eksempler

Figur 18 viser reserverte plasser for HC på Rosenholm pendlerparkering.



Figur 19: Reserverte parkeringsplasser for HC på Rosenholm pendlerparkering som ligger på grensen mellom Oslo og Oppegård kommune. Foto:

I Bærum kommune sin parkeringsveileder⁵⁶ står følgende krav til besøksparkering:

Besøksplassene skal legges til allment tilgjengelige fellesanlegg, som skal være lokalisert med kort kjøreadkomst fra Sandvika-ringen. Dersom det ikke er hensiktsmessig å legge besøksparkering i fellesanlegg, kan andre løsninger vurderes i reguleringsplan. Dersom dette fører til at besøks-parkeringen blir eksklusiv for bygget og ikke gir sambrukseffekt, skal besøksnormen økes med 40 %.

2.9.6 Kostnader for tiltaket

Reservering av parkeringsplasser til spesielle formål krever ikke utgifter utover skilting og oppmerking. Plasser spesielt tilrettelagt for HC krever større areal enn en vanlig plass. Erfaringsmessig må det regnes med at det behov for overvåking og håndhevelse av reserverte plasser.

3 Grunnlag for utforming av en parkeringsstrategi

3.1 Bakgrunn for behovet for datainnsamling

Når kommunene skal utforme en målrettet parkeringsstrategi og handlingsplan for forvaltning og utvikling av parkeringstilbudet bør de ha en best mulig oversikt over det eksisterende parkeringstilbudet i kommunen. Det gjelder ikke bare antall plasser. Kunnskapsgrunnlaget bør også omfatte informasjon om hvor plassene ligger, hva slags type parkering som finnes, eierskap og hvordan de reguleres. En slik oversikt er nødvendig for å kunne se ulike tiltak i sammenheng og i behandling av byggesaker som omfatter ny parkering.

Fra statlig hold har det kommet ønske om å kartlegge parkeringstilbudet i kommunene. I de helhetlige bymiljøavtalene ønsker staten å måle kommunenes oppfølging av målsettingen om nullvekst i personbiltrafikken. Det er beskrevet tre indikatorer som skal beskrive utviklingen i de områdene hvor det er inngått bymiljøavtale. For parkering gjelder følgende indikatorer:

1. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver
2. Antall parkeringsplasser (i gjeldende parkeringsnorm) som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i området
3. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdenes større sentra/store kollektivknutepunkter
 - andel av disse plassene som har makstid på opptil 2 timer
 - andel av disse plassene som har progressiv prising

Data for punkt 1 forutsettes innhentet gjennom den nasjonale reisevaneundersøkelsen, men det vil ikke kunne gi byene en tilfredsstillende oversikt over hvor mange parkeringsplasser som er etablert og de ulike reguleringene av bruken av plassene. Punkt 3 innebærer at det må gjennomføres undersøkelser av parkeringstilbudet på angitte steder i de aktuelle byområdene.

I den nye parkeringsforskriften (§4) forutsettes det at Statens vegvesen ved Vegdirektoratet fra 1. januar 2017 skal etablere en database der all parkering som er allment tilgjengelig enten plassene er offentlig eller privat driftet (vilkårsparkering) skal legges inn. Registeret skal omfatte skiltplan og bestemmelser knyttet til plassene. En slik oversikt vil også være nyttig for den enkelte kommune som bør vurdere om man skal utvide innholdet i registeret. I dette kapitlet beskrives hvilke hensyn en kommune må ta hvis en slik database skal bygges opp.

3.1.1 Forslag til registrering

I tabell 9 vises momenter som bør vurderes når det skal opprettes en database for parkering. Det viktigste er å få tallfestet hvor mange parkeringsplasser som finnes og hvilke av disse som er offentlig tilgjengelig. I flere tilfeller vil det nødvendigvis måtte bli et anslag på antall tilgjengelige plasser fordi plassene ikke alltid er oppmerket. Vi mener dette ikke utgjør et er altfor alvorlig problem da det uansett må tas høyde for en viss usikkerhet.

Det er vanlig at en betydelig andel av plassene ikke er allment tilgjengelig – de er reservert for ansattes arbeidsreiser med bil, tjenestebiler, mv. Mange plasser er på privat eiendom og i låste anlegg. Disse omfattes ikke av den nye parkeringsforskriften. Kommunen må vurdere hvor detaljert en database bør være og om man har mulighet til å også registrere parkeringstilbudet som ikke er allment tilgjengelig. En svært detaljert database vil ikke bare kreve ressurser til oppbyggingen, men den skal også vedlikeholdes.

Kommunene kan klassifisere parkeringen. Kommunen kan skille mellom parkering som er på gategrunn, på tomteareal eller ulike typer parkeringsanlegg. Plasser avsatt til pendlerparkering kan også utgjøre en egen kategori.

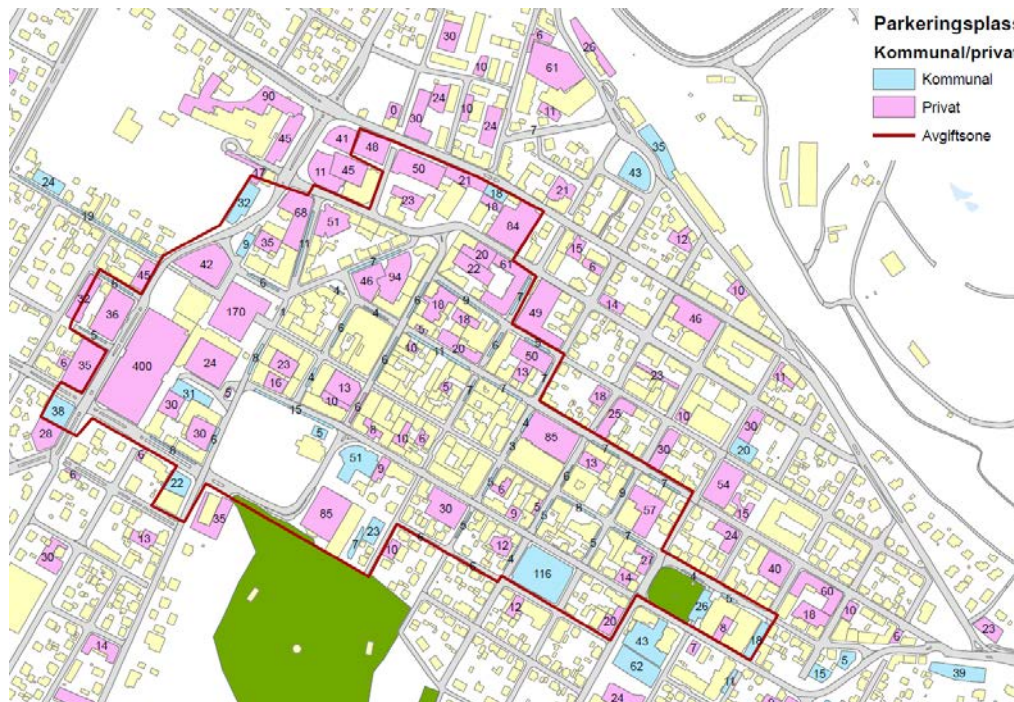
Det kan også være ønskelig å stedfeste plassene. Parkering i parkeringshus kan stedfestes ved bruk av adresse, mens det vil være større utfordringer å stedfeste gateparkering. En mulighet er at parkeringen stedfestes ved at parkeringen lenkes til skiltet eller parkeringsautomaten som regulerer parkeringen for det aktuelle området. En slik løsning vil kunne gi oversikt over hvor mange plasser som er tilknyttet hver parkeringsautomat/skilt. Utenfor sentrumsområdene ligger ofte et betydelig antall parkeringsplasser på gategrunn eller på åpne tomter. Slike plasser er ikke alltid oppmerket eller regulert. Antallet må derfor beregnes eller anslås. Det kan bety at en kartlegging av parkeringstilbudet i en kommune i første omgang bør gjennomføres for typiske sentrumsområder, sentrumsnære områder og andre tett utbygde områder der man vil vurdere hvordan parkeringen kan påvirke bilbruken og lokalmiljøet.

Eierskapet er også et moment som er viktig å kartlegge fordi det viser i hvor stor grad kommunen kan styre og påvirke reguleringen og det totale antallet parkeringsplasser i et område.

Tabell 9: Momenter til kommunenes arbeid med registrering av parkering.

Moment	Formål
Antall plasser, totalt	Gir oversikt over parkeringstilbudet i kommunen/sentrum/området
Type parkering (på gate, parkeringshus, etc.)	Gir oversikt over type parkeringstilbud i ulike deler av kommunen/sentrum/området
Stedfesting (adresse/koordinater)	Gir mulighet til å fremstille parkeringstilbudet både i kommunen som helhet og avgrenset til for eksempel sentrum eller andre områder
Eierskap	Andel kommunalt eide plasser registrert som vilkårsparkering gir oversikt over hvilken styringsmulighet kommunen har.
Regulering	Gir oversikt over hvordan parkeringen reguleres og hva det eventuelt koster å parkere (gjelder vilkårsparkering)

Figur 20 viser et eksempel på registrering av alle parkeringsplasser sentralt i Sarpsborg. På kartet er også kommunens avgiftssone og antall plasser på gatene angitt. Kartet viser tydelig at en betydelig andel av plassene er privat eiet og at parkering beslaglegger store arealer selv om en del av de viste plassene er i kjellere eller i et stort parkeringshus. Kartet gir ikke informasjon om betingelser knyttet til bruken av plassene (avgiftsnivå, tidsbegrensninger, mv).



Figur 20: Parkeringstilbudet i Sarpsborg sentrum, 2009⁵⁷

Utfordringer

Det er minst tre hovedutfordringer med å gjennomføre en detaljert kartlegging. Det første er relatert til det å kunne tallfeste hvor mange parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelig – og da spesielt når det gjelder parkeringsplasser på gategrunn. I flere tilfeller vil det nødvendigvis måtte bli et anslag på antall tilgjengelige plasser fordi plassene ikke alltid er oppmerket. Vi mener dette ikke utgjør et altfor alvorlig problem da det må tas høyde for en viss usikkerhet. Samtidig kan kommunen benytte størrelseskrav som er beskrevet i Statens vegvesen Håndbok for vegutforming. Der fremgår det at lengde på plass for personbil bør være 5 m. Hvis det er mer enn 3 plasser, bør det settes av 1,5 - 2 m til manøvreringsareal for annenhver plass⁵⁸. Veiledning H-2300 anslår 25 m² per plass i parkeringshus og 18 m² per plass ved overflateparkering.

Den andre utfordringen er relatert til stedfesting av parkeringsplasser langs gate. Parkering i parkeringshus kan stedfestes ved bruk av adresse, mens det vil være større utfordringer å stedfeste gateparkering. I den forbindelse kan det tenkes at parkeringen stedfestet ved at parkeringen lenkes til skiltet eller parkeringsautomaten som regulerer parkeringen for det aktuelle området. En slik løsning vil kunne gi oversikt over hvor mange plasser som er tilknyttet hver parkeringsautomat/skilt og plassene blir i tillegg stedfestet. I sentrumsområder kan man også benytte en strategi som i Stavanger. Stavanger Parkering har markert områder hvor det er mulig å parkere i Google Maps⁵⁹, samt laget en tabell med informasjon om blant annet antall plasser, lokalisering og regulering⁶⁰.

Tabell 10: Parkeringsregistrering i Stavanger kommune.

Automat	Parkering	Parkeringsstid	Avgiftstider	Pris pr. time	Døgnpris	Veksel	Kort	Forskudd	Etterskudd	Takstgruppe	Antall plasser
7	St. Olavsgt.	3 timer	Man- fredag 08:00-20:00 Lørdag 08:00-16:00	20,-30,- 45,-	-	Ja	Ja	Ja	Ja	5701	26
8	Nytorget	3 timer	Man- fredag 08:00-20:00 Lørdag 08:00-16:00	20,-30,- 45,-	-	Nei	Ja	Ja	Ja	5701	38

Den tredje utfordringen er avgrensning. I områder utenfor sentrumsbebyggelsen ligger ofte en betydelig antall parkeringsplasser langs gate og veier. Disse er i liten grad regulert. Parkeringskartleggingen kan derfor være mest nyttig i sentrum og sentrumsnære områder. Parkeringskartleggingen bør avgrenses til slike områder.

Det vil være en fordel om kommunen også vet hvordan de eksisterende plassene brukes. Dette gjelder variasjon i belegg over døgn, uke og år. I et anlegg kan man registrere antall biler inn og ut og vite når det ledige plasser. Dette er vanskeligere når det gjelder gateparkering, men det er utviklet metoder for å innhente informasjon om belegget også slike steder. I San Fransisco justeres parkeringsavgiften opp eller ned med sikte på at det alltid skal finnes ledige kantsteinplasser. Systemet er basert på sensorer som registrerer hvor mye den enkelte kantsteinsplassen benyttes. I et parkeringsanlegg (tomt eller parkeringshus) kan man registrere antall biler inn og ut og vite hvordan belegget til enhver tid er.

Det bør også nevnes at flere av de større norske kommunene har gjennomført kartlegginger av parkeringstilbudet og informasjon er i stadig større grad tilgjengelig på nett og ulike kartløsninger². Hvis formålet er å måle byenes utvikling og innhente informasjon om hvordan parkeringsreguleringen og parkeringstilbudet utvikler seg mellom byer er det også nødvendig at registreringen blir mer standardisert.

² Se to eksempler her:

4 Faktaark

Parkeringens virkninger

Arealbruk

Arealer som benyttes til parkering kan ofte få en bedre utnyttelse

Parkering kan føre til:

- dårlig utnyttelse av en tomt og byspredning
- svekke grunnlaget for å tilby et godt kollektivtilbud
- gjøre det vanskeligere å etablere sykkelveier eller kollektivfelt

Det er viktig at kommunen er bevisst hvordan parkeringskrav påvirker arealbruken, utbyggingsmønsteret og transportmiddelvalg. Dette gjelder spesielt i områder hvor det er ventet en betydelig vekst.

Transport til arbeid

Bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert der det er **vanskelig å parkere** sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere.

Parkeringsavgift reduserer bilbruken og gjør det lettere også for personer som ikke kan dra tidlig for å finne ledig plass.

Daglig parkeringsavgift på jobben er mer effektivt enn månedsbetaling.

Flertallet av norske arbeidstakere mener det er lett å finne ledig parkeringsplass og oppgir at det er gratis å parkere på jobben.

Bilhold og bilbruk

Fordi alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass kan parkeringstilbudet ha stor betydning for valg av transportmiddel.

Det å ha **egen parkeringsplass**, påvirker bilholdet og bilbruken.

Økte avstand mellom bolig og parkeringsplass hindrer ikke at bilen kan brukes, men det reduserer fordelene ved å bruke bil mot gåing, sykling og kollektiv.

Flertallet i Norge mener at de har et godt parkeringstilbud ved boligen.

Det betyr at kommunenes parkeringsnormer har bidratt til en utvikling som sikrer at det er parkeringsmuligheter ved boligene- som igjen øker sannsynligheten for å eie og bruke bil.

Lokaliseringsvalg

Internt i en kommune er parkeringsnormer for næring og offentlige formål ofte utformet slik at normene gjenspeiler egenskaper ved et område.

Sentrale områder og områder med god kollektivdekning har ofte mer restriktive normer enn områder med dårlig kollektivdekning utenfor sentrum.

Det må tas høyde for at det kan være en konkurransesituasjon både internt i en kommune (sentrum vs. ekstern lokalisering) og mellom kommunene i en region.

Konkurransen mellom kommuner kan føre til at virksomheter lokaliserer seg i den kommunen eller det området som legger best til rette for parkering.

Lokale miljøforhold

Mange bolig- og sentrumsområder har utfordringer som skyldes fremmedparkering og letekjøring.

Parkeringstilbud kan bidra til lokal bilkjøring som igjen medfører forurensing, støy, redusert trafikksikkerhet. Det reduserer og attraktiviteten til et område.

Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken begrense bilbruk og skape mer trivelige og attraktive sentrums- eller boområder.

De nære omgivelsene kan bli mer trafikksikre når bilen ikke lenger får parkere overalt.

Ved å samle parkeringen i anlegg utenfor sentrumsområdene, reservere parkering til bosatte, reservere parkering til nullutslippsbiler eller benytte avgift for å styre bruken kan et område bli mer attraktivt.

4.1 Minimumsnormer

Beskrivelse

Parkeringsnormer er vanligvis gitt som bestemmelse i kommuneplanen. Minimumsnormer innebærer at utbyggere pålegges et parkeringskrav. Utbygger må selv dekke kostnaden forbundet med dette. Det er vanlig at normene tilpasses lokale forhold.

Formål

- Forplikter utbyggere til å finansiere og bygge minst det angitte antallet parkeringsplasser
- Sikre at det etableres parkeringsmuligheter utenfor gategrunn
- Grunnlag for frikjøpsordning

Effekter

- Redusere behov for gateparkering eller erstatte eksisterende gateparkering
- Kan redusere letekjøring
- Minimumsnormer for sykkelparkering kan bidra til økt sykkelbruk
- Parkeringstilbudet privatiseres
- Vil stimulere til bilbruk/bilhold
- Økte utbyggingskostnader
- Kan bidra til overetablering av parkering

Supplerende tiltak

Minimumsnormer er gjerne nødvendig for kommuner som vil oppmuntre til bruk av en frikjøpsordning. Utformingskrav til parkering kan sikre at arealbeslaget reduseres – for eksempel ved at parkering anlegges under bakken.

Hvor er tiltaket egnet?

Minimumsnormer skiller ofte på boligtype. For næringsvirksomhet skiller det ofte på type virksomhet og lokalisering. Minimumsnormer er aktuelt for alle formål hvis det samtidig er knyttet til en frikjøpsordning som en del av et minimum og maksimumssett. Minimumsnormer kan også være aktuelle for områder hvor det er enkelt og gratis å parkere på gate og kommunen ønsker at det skal anlegges egne parkeringsplasser utenfor gategrunn, samt når kommunen ønsker mindre gateparkering over tid.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.2 Maksimumsnormer

Beskrivelse

Tiltaket innebærer at det settes et tak på hvor mange parkeringsplasser som tillates etablert i tilknytning til et utbyggingsprosjekt eller for et område. Begrensningen kan gjelde hele kommunen eller avgrenses til nærmere definerte deler av kommunen. Det kan skilles mellom typer bygg/formål.

Formål

- Hindre overetablering av parkering
- Bidra til at det etableres færre parkeringsplasser enn hva etterspørselen tilsier og med det redusere bilbruk
- Påvirke lokaliseringsvalg

Effekter

- Kan redusere utbyggingskostnader
- Redusert bilbruk
- Økt etterspørsel etter parkering langs gate eller i parkeringshus

Supplerende tiltak

Kommunene må være bevisste på at ny utbygging med få parkeringsplasser vil kreve tiltak for å unngå parkering i omkringliggende gater og områder.

Dette kan være regulering av gateparkering i form av forbud, avgift, tidsbegrensning, boligsoneparkering eller reservering av plasser til spesielle formål. Utbygger kan velge å anlegge færre plasser enn hva normen tillater og kan derfor selv vurdere sitt behov for parkering (avhengig av hvor mange plasser som tillates).

Hvor er tiltaket egnet?

Maksimumsnormer kan benyttes i hele kommunen, men er spesielt egnet i sentrumsområder med besøksintensive virksomheter og blandet arealbruk, god kollektivdekning og god infrastruktur for syklister og gående. Maksimumsnormer er også egnet i sentrale boligområder med god kollektivdekning og tilknytning til god infrastruktur for syklister og gående.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.3 Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Beskrivelse

Kommunen kan benytte en kombinasjon av minimums- og maksimumsnorm. Det betyr at utbyggeren minst må anlegge det antall plasser som minimumsnormen tilsier. Samtidig sikrer kommunen at det ikke etableres flere plasser enn det kommunen ønsker ut fra overordnede målsettinger.

Formål

- Gir et handlingsrom og mulighet for tilpasning til det aktuelle formålet og lokaliseringen
- Gir mulighet for utbygger til å inngå en frikjøpsavtale
- Kan hindre overetablering av parkering
- Bidra til at det etableres færre parkeringsplasser enn hva etterspørselen tilsier og med det redusere biltrafikk
- Påvirke lokaliseringsvalg
- Forplikter utbyggere til å finansiere og bygge minst det angitte antallet parkeringsplasser
- Sikre at det etableres parkeringsmuligheter utenfor gategrunn

Effekter

- Maksimumskravet bidrar til at man unngår overetablering av parkeringsplasser
- Minimumskravet sikrer at behov knyttet til det aktuelle prosjektet kan dekkes
- Kan både redusere og øke utbyggingskostnader
- Redusert bilbruk
- Kan bidra til overetablering av parkering
- Kan redusere letekjøring
- Minimumsnormer for sykkelparkering bidrar til økt sykkelbruk
- Restriktive normer kan øke etterspørselen etter parkering på gater i omkringliggende områder
- Øke etterspørselen etter parkering på gater eller i parkeringshus

Supplerende tiltak

Et stort intervall kan innebære utfordringer hvis det mangler en felles forståelse av hvilke områder som skal ha lav eller høy parkeringsdekning. Antall parkeringsplasser som tillates i en byggesak vil kunne påvirkes av hvilken avdeling eller saksbehandler som behandler saken. Et slikt problem kan unngås hvis kommuneplanen i større grad angir hvilken del av normen søker skal anvende i ulike deler av kommunen.

Hvor er tiltaket egnet?

Kombinasjon er spesielt aktuelt når detaljhandel- og arbeidsplasser lokaliseres i områder utenfor sentrum. Maksimumsnormen og minimumsnormen må sees i sammenheng med arealbruk, type virksomheter i området og kollektivtilbudet i området. Se faktaark for maksimumsnormer og minimumsnormer.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.4 Fastnormer

Beskrivelse

Fastnormer er mindre fleksibelt enn minimums- og maksimumsnormer. Når kommunen har vedtatt en fastnorm, har verken utbygger eller saksbehandlere rom for skjønn eller vurdering av hvor mange parkeringsplasser som skal etableres. Fastnorm kan være spesielt aktuelt i tilfeller hvor kommunen ønsker økt bruk av frikjøps- eller sambruksordninger.

Formål

- Sikre at det etableres et ønsket antall parkeringsplasser
- En absolutt norm gir en klar føring for utbygger og kan lette saksbehandlingen
- Se faktaark for minimumsnormer og faktaark for maksimumsnormer

Effekter

- Gir saksbehandlere i kommunen og utbygger mindre spillerom
- Se faktaark for minimumsnormer og faktaark for maksimumsnormer

Supplerende tiltak

Kommunene må være bevisste på at restriktive normer kan øke etterspørselen etter parkering på gater i omkringliggende områder. En lav fastnorm kan gjøre det nødvendig å regulere gateparkeringen.

Hvor er tiltaket egnet?

Fastnorm er aktuelt når en kommune ønsker å oppmuntre til bruk av en frikjøpsordning. Fastnormen må sees i sammenheng med arealbruk, type virksomheter i området og kollektivtilbudet i området. Se faktaark for minimumsnormer og maksimumsnormer.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.5 Ingen normer

Beskrivelse

Kommunen kan velge å ikke benytte normer for å angi hvor mange parkeringsplasser som skal eller kan etableres når det bygges nye boliger, kontorer, handel, mv. En slik praksis betyr at kommunen og utbygger i hvert enkelt tilfelle må avklare hvor mange parkeringsplasser som skal anlegges.

Formål

- Mer markeds- eller behovsstyrt planlegging av parkeringsplasser
- Kommunen ønsker å være fleksibel og behandler hvert tilfelle for seg

Effekter

- Parkeringsdekningen blir overlatt til markedsmessige vurderinger
- Kan minke bilbruk fordi utbygger etablerer færre plasser enn hva kommunen ellers ville krevd i henhold til sine minimumsnormer.
- Kommunen kan tiltrekke seg utbyggere som ønsker å unngå parkeringskostnader
- Det kan etableres for få eller for mange parkeringsplasser
- Kan øke bilbruk hvis det etableres flere plasser enn hva tilfellet ville vært ved for eksempel maksimumsnorm.

Supplerende tiltak

Kommunen kan kreve at plassene etableres under bakken. Parkeringsplasser under bakken er langt dyrere å bygge enn overflateparkering. Utbygger kan derfor ønske å begrense antall parkeringsplasser som etableres i tilknytning til et prosjekt.

Det bør settes krav til lokalisering av parkeringen og kommunen kan sette som krav at parkeringen skal være offentlig tilgjengelig.

Regulering av gateparkering må ses i sammenheng med det parkeringstilbudet som etableres utenfor gategrunn.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket kan gjelde hele kommunen hvis man ønsker å være fleksibel og avklare parkering i forbindelse med hvert enkelt prosjekt. Kan være spesielt aktuelt for boligformål i områder hvor det ikke er gratis og lett tilgjengelig gateparkering. Tiltaket er mindre aktuelt for besøksintensive virksomheter som kan generere større besøksstrømmer og mye bilbruk.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.6 Frikjøp

Beskrivelse

Frikjøp er en frivillig ordning. Kommunen og utbygger inngår en avtale som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplasser i samsvar med vedtatt norm mot å innbetale et gitt beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes. Dette betyr at kommunen overtar ansvaret for utbygging av parkeringsplasser og ansvar for å sørge for at området har et funksjonelt parkeringstilbud. Frikjøpsordningen må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen. Frikjøpsbeløpet fastsettes av kommunen og blir vanligvis satt lavere enn hva det koster å anlegge en parkeringsplass.

Formål

- Legge til rette for sambruk og mer fleksibel bruk av plassene i større anlegg
- Kommunen får delfinansiering av større, felles parkeringsanlegg
- En større andel av parkeringen kan styres av kommunen
- Mulighet for et mer markedsbasert parkeringstilbud

Effekter

- Mulighet for å redusere antall plasser
- Kan hindre overetablering av parkeringsplasser
- Større parkeringsanlegg som styres av kommunen kan drives etter markedsmessige prinsipper og bidra til å synliggjøre parkeringskostnadene
- Mer fleksibel bruk av plassene i større anlegg

Supplerende tiltak

Frikjøpsbeløpet er gjerne satt lavere enn hva det faktisk koster å bygge parkeringsplasser. Driftsinntekter vil kunne dekke differansen mellom frikjøpsbeløp og faktisk utbyggingskostnad for kommunen. Tiltaket forutsetter at kommunen kan stille krav til antall plasser med hjemmel i vedtatt minimumsnorm eller fastnorm. For å ivareta den plikten kommunen påtar seg som følge av en frikjøpsavtale kan kommunen om nødvendig regulere inn en parkeringskjeller eller et parkeringshus som et offentlig trafikkområde på en privat eiendom.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket gir rom for å finansiere felles parkeringsløsninger som kan lokaliseres separert fra og i en viss avstand fra de enkelte byggeprosjektene og utenfor et område man ønsker å skjerme for biltrafikk. Det kan være spesielt aktuelt i sentrale områder hvor det er planlagt vekst og områder hvor det finnes eller er planlagt et kommunalt parkeringstilbud i form av parkeringshus eller underjordiske anlegg.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.7 Sambruk

Beskrivelse

Offentlige parkeringshus innebærer i seg selv en sambruksordning. Frikjøp styrker kommunens grunnlag for å anlegge parkeringshus som kan dekke ulike parkeringsformål med færre plasser. Kommunens parkeringsnormer kan også tillate færre parkeringsplasser i et nytt anlegg hvis flere formål kan dekkes. Grunnlaget for dette er kunnskap om at parkeringsbehovet varierer med formål og tid på dagen. Større parkeringsanlegg kan dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn en rekke mindre anlegg kan. Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer.

Formål

- Sikre bedre utnyttelse av parkeringsplasser
- Hindre overetablering av plasser
- Frikoble parkering fra bolig, arbeid og handel for å gi mer fleksibel bruk av plassene

Effekter

- Kan redusere bilbruk
- Kan redusere utbyggingskostnader
- Sambruk kan redusere antall parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene.
- Kan fremme annen arealbruk ved redusert behov for avkjørsler til en rekke små anlegg og flere bilfrie gater

Supplerende tiltak

Kommunen kan fremme sambruk ved at det ikke tillates ny parkering ved nye utbygginger og at det i stedet forutsettes at ny parkering skal løses i allerede opparbeidede offentlige parkeringsanlegg.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket er aktuelt ved ny utbygging der et parkeringsanlegg kan knyttes til flere formål eller der kommunen forventer at det kommer ny utbygging. En slik ordning er enklest å få til når parkeringsanlegget bygges separat.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.8 Lokalisere parkering i avstand fra besøksmål

Beskrivelse

Kommunen kan bestemme at parkeringen skal lokaliseres i en gitt avstand fra boligområder parkeringen skal betjene, i en gitt avstand fra virksomheter eller i utkanten av et bilfritt område eller sentrum. Tiltaket kan ses i sammenheng med tilrettelegging for sambruk. Det kan redusere arealbeslaget og bedre trafiksikkerheten.

Formål

- Redusere bilbruk: økt avstand til parkeringen og samtidig gjøre andre transportmåter mer konkurransedyktige
- Frikoble parkering fra bolig, arbeid, handel
- Bedre sikkerhet på lokale veier
- Bedre lokalt miljø
- Mulighet for et mer markedsbasert parkeringstilbud
- Gir grunnlag for sambruk

Effekter

- Parkering kan knyttes direkte til overordnet vegnett
- Redusert bilbruk fordi bilen blir mindre tilgjengelig
- Kan redusere etterspørsel etter parkering (reduert bilhold og bilbruk)
- Separate parkeringstilbud gjør at parkeringskostnaden lettere kan skilles ut
- Kan åpne for bilfrie boligområder og næringsparker

Supplerende tiltak

Kommunene må være bevisste på at nye bygg med få parkeringsplasser kan kreve tiltak for å styre etterspørsel etter parkering i omkringliggende gater og områder.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket er egnet i områder hvor man ikke ønsker å etablere et parkeringstilbud i direkte tilknytning til virksomheter eller boliger, og i områder hvor man ønsker å redusere trafikk på lokale veier. Større anlegg i sentrumsranden kan dekke flere behov og bidra til bedre miljø i sentrum.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.9 Lokalisering av parkering under bakken

Beskrivelse

Kommunen kan bestemme at ny parkering skal anlegges under bakken. Slike parkeringsanlegg kan lokaliseres som garasjekjellere eller plasseres atskilt fra boligområdet parkeringen betjener, i avstand fra besøksintensive virksomheter eller i utkanten av et bilfritt område. Anlegg under bakken blir ofte kostbare. Dette kan føre til at utbygger ønsker å begrense antall plasser. Tiltaket kan motivere til sambruksløsninger.

Formål

- Redusere arealbeslag
- Redusere antall parkeringsplasser
- Bedre sikkerheten på lokale veier

Effekter

- Fremme mer effektiv arealbruk
- Høyere kostnader kan redusere hvor mange parkeringsplasser som utbygger ønsker å etablere

Supplerende tiltak

Regulering av gateparkering som parkeringstid, parkeringsavgift eller parkeringsforbud.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket kan anvendes alle steder i kommunen. Det er spesielt egnet i sentrumsområder og i områder der det er planlagt fortetting eller transformasjon. Parkering under bakken er godt egnet for boligområder fordi det kan frigjøre areal til lek og rekreasjon. Parkering under bakken bidrar til bedre arealutnyttelse i tettbygde områder.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.10 Sykkelparkering

Beskrivelse

Det gir større muligheter for å finne gode løsninger når sykkelparkering integreres i planlegging av nye bygg. Kommunen kan prioritere å tilrettelegge for sykkelparkering på sentrale arealer – om nødvendig på bekostning av bilparkering. For ny utbygging bør kommunen ha vedtatt minimumskrav til antall plasser, standard og lokalisering i bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel. Sykkelparkeringstilbud må være tyverisikre og det kan settes krav om at all eller deler av parkeringen skal være overdekket og at det etableres dusj og garderobe ved arbeidsplasser. Sykkelparkering bør være nær inngangspartiet.

Formål

- Sykkelparkeringsplasser av god kvalitet motiverer til økt sykkelbruk
- Redusere parkeringens samlede arealbeslag såfremt antall bilplasser reduseres
- Kan ses som et helse- og miljøtiltak

Effekter

- Gode parkeringsmuligheter kan stimulere til økt sykkelbruk
- Redusert belastning av biltrafikk på lokale veier og gater
- Bedre miljø

Supplerende tiltak

Sykkelparkering bør oppleves som sikker og gjerne være under tak. Det kan opprettes selvbetjente servicestasjoner med pumpe ved større sykkelparkeringsanlegg. Ved barnehager bør det vurderes å sette av areal for sykkelvogner for å gjøre henting og bringing lettere for dem som sykler til og fra jobb. Sykkelparkering bør alltid lokaliseres nært inngangspartier og nærmere inngangspartier enn bilparkeringsplasser.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket er egnet ved boligområder, skoler, barnehager og arbeidsplasser. Det bør også etableres gode parkeringstilbud for sykler i sentrumsområder nær handlegater med butikker, kafeer og andre besøksintensive virksomheter. Ved holdeplasser, stasjoner og terminaler bør det etableres tilstrekkelig og trygg sykkelparkering. Kommunen kan arbeide for å unngå et rotete inntrykk med uorganisert parkering av sykler ved lyktestolper, skilt og benker.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.11 Pendlerparkering (park and ride)

Beskrivelse

Formålet med tiltaket er å legge til rette for dem som benytter bil for tilbringertransporten til en stasjon eller holdeplass for så å reise kollektivt videre til målet. I hovedsak knyttes det til arbeidsreiser, men tilbudet gjelder alle reisemål. Et parkeringstilbud i sentrumsranden der det forutsettes videre transport til fots, med sykkel eller lokal kollektivtransport, kan også bli sett som innfartsparkering

Formål

- Stimulere til økt bruk av kollektivtransport
- Avlaste innfartsveiene til en by og stimulere til økt bruk av kollektivtilbudet
- Redusere parkeringsetterspørselen i sentrale byområder
- Gi et tilbud til dem som ikke har kollektivtilbud ved boligen eller parkering ved arbeidsteder eller som må benytte bil til en stasjon

Effekter

- Kan begrense antall lange bilturer hvis den reisende «fanges opp» tidlig
- Kan avlaste hovedvegssystemet
- Kan øke passasjergrunlaget for kollektivtilbudet
- Kan redusere transportarbeidet med bil

Supplerende tiltak

Før det anlegges ny eller utvidet pendlerparkering bør det vurderes om materuter med buss og tilrettelegging for atkomst til fots eller med sykkel er bedre alternativer. Det er også nødvendig å vurdere hvordan bompenger og takstsoner påvirker valget av sted for skifte til kollektiv transport. Det er ofte nødvendig å regulere bruken av plassene på pendlerparkeringen. Parkeringstilbudet i sentrale områder kan begrenses parallelt. Ved alle pendlerparkeringsplasser bør behovet for sykkelparkering dekkes.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket blir i hovedsak benyttet av reisende med mål i sentrale deler av et storbyområde, men kan også være relevant for transport til mellomstore og mindre byområder. Pendlerparkering bør primært knyttes til holdeplasser/stasjoner der tog/buss/båt har eller kan få høy frekvens og tilstrekkelig kapasitet.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.12 Boligsoneparkering

Beskrivelse

Vegtrafikklovgivningen gir kommunene mulighet til å vedta reguleringer/restriksjoner på bruk av parkeringsplasser på gater og veier - offentlige ferdselsårer - innenfor et nærmere angitt område. I forskriften brukes betegnelsen boligsoneparkering. Når mange kommuner har valgt å benytte betegnelsen beboerparkering, innebærer det at man ikke begrenser bruken av parkeringen i det angitte området utelukkende for beboere, men at beboere i området unntas fra nærmere angitte restriksjoner – for eksempel parkeringsavgift. Det er vanlig at beboerne må betale for en parkeringstillatelse. Dette kan også ses som en parkeringsavgift for bruk av offentlige parkeringsplasser.

Formål

- Redusere bilbruk
- Bedre bomiljø
- Hindre fremmedparkering – begrense bilbruk til området
- Sikre parkering for bosatte

Effekter

- Bedre mulighet for å finne parkering ved retur til boligen
- Redusere letekjøring
- Bedre parkerings- og boforhold for bosatte
- Redusert beboerparkering på gaten – der beboere har alternativer

Supplerende tiltak

Når en ordning med boligsoneparkering er innført, må kommunen følge opp situasjonen i tilliggende områder. Etterspørselen etter parkering kan bli forskjøvet til andre, nærliggende områder.

Innenfor en boligsoner kan det fortsatt reserveres plasser for spesielle formål. Det kan gjelde HC, bildeling, El- og Hy-drevne biler, mv. Slike plasser kan ikke benyttes med vanlig beboerkort.

Hvor er tiltaket egnet?

Boligsoneparkering brukes i dag primært i byområder, men kan innføres alle steder man ønsker å begrense trafikk skapt av andre enn dem som har direkte tilhørighet til et område – f.eks. boligområder nær arbeidsplasskonsentrasjoner, videregående skoler, idrettsanlegg, mv.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.13 Tidsbegrensing

Beskrivelse

Regulering av parkeringens varighet gjør at flere får muligheten til å benytte plassene innenfor det angitte tidsrommet.

Tidsbegrensning benyttes vanligvis for å sikre tilgjengelighet (tilgang til parkering) på steder med behov for besøksparkering (detaljhandel, service omsorg, mv). Det er ofte mest aktuelt i sentrale områder.



831 Parkerings-skive



376 Parkerings-sone

Formål

- Økt sirkulasjon på parkeringsplassene
- Redusere leteskjoring for å finne ledig plass

Effekter

- Begrense arbeidsreiseparkering
- Gjøre områder tilgjengelige for korttidsbesøk, for eksempel handel og ærend
- Hindre langtidsparkering (og fremmedparkering)
- Kan gi økt antall bilturer til sentrale områder

Supplerende tiltak

Parkeringsavgift kan være et viktig supplerende tiltak. Progressive avgifter kan i seg selv påvirke parkeringens varighet.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket er egnet i sentrale områder med flere besøksintensive virksomheter, for eksempel i sentrumsområder hvor man har mange besøkende med ulike reisemål.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.14 Reservere parkering til spesielle formål

Beskrivelse

Parkeringsplasser kan skiltes eller på annen måte reserveres for bestemte motorvogntyper og grupper eller for personer med behov som tilsier særskilt parkeringsmulighet (HC). Det er det organ som har skiltmyndighet som avgjør om og i hvilket omfang slike tillatelser skal gis. Kommunen kan legge opp til at slik reservering også skjer i forbindelse med regulering av ny utbygging. Det kan f.eks. skiltes egne plasser til bildeling.

Formål

- Stimulere til økt samkjøring, bildeling eller bruk av miljøvennlige biler
- Sikre parkeringsmulighet for visse brukergrupper, for eksempel personer med nedsatt funksjonsevne

Effekter

- Mindre bilbruk fordi det kan bli færre parkeringsplasser tilgjengelig for allmenn bruk
- Stimulerer til mer sambruk og lavere bilhold
- Bedre parkeringsmulighet for prioriterte formål og kategorier

Supplerende tiltak

Regulering av gateparkering og parkeringsnormer for nye bygg. Kommunen må følge opp med håndhevelse og kontroller.

Hvor er tiltaket egnet?

Det må tilrettelegges for HC der det er behov enten det gjelder i boligområder, ved arbeidsplasser og ved andre målpunkter. Reservering av plasser til andre formål er i hovedsak aktuelt i områder det kan være vanskelig å finne ledig parkeringsplass.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.15 Parkeringsavgift

Beskrivelse

Både private aktører og offentlige myndigheter (kommunene) kan avgiftsbelegge parkering. Avgifter kan innføres både på enkeltplasser og for større områder i et byområde. Avgiftene kan være progressive eller settes så høyt at det alltid finnes ledig plass. Offentlige myndigheter kan ikke bestemme at private plasser skal avgiftsbelegges.

Formål

- Innhente kommunale inntekter (proveny)
- Bidra til økt sirkulasjon av parkeringsplassene og øke parkeringstilgjengelighet
- Redusere bilbruk
- Bedre bomiljø ved at det blir mindre bilbruk eller at det blir mindre letekjøring
- Avgift er et effektivt virkemiddel for å regulere bruken av et begrenset gode

Effekter

- Begrense bilbruken og dermed avlaste veiene, særlig i rushperioder
- Redusert letetraffikk
- Både redusert og økt fremmedparkering langs gate
- Økt sirkulasjon i bruken av korttidsplasser. Det er flere eksempler på at handelsstanden ønsker parkeringsavgift for å øke sirkulasjonen
- Effektiv regulering av et knapphetsgode (sammenlignet med for eksempel førstemann til mølla). Kan bidra til bedre forutsigbarhet og fleksibilitet blant bilførere
- Bidra med brukerfinansiering til anlegg og drift av et parkeringstilbud
- Redusere støy, samt lokal og global miljøbelastning ved at det blir mindre biltrafikk til ett område/virksomhet
- Reisende kan velge andre bestemmelsessteder der forholdene i større grad er tilrettelagt for bilbruk (for eksempel eksterne kjøpesentre)

Supplerende tiltak

Det kan være behov for å samkjøre bruk av parkeringsavgift med nabokommuner eller andre områder. Vurderer tiltak for å unngå at etterspørselen flyttes til omkringliggende områder uten avgift.

Hvor er tiltaket egnet?

Alle områder hvor parkering er et knapphetsgode. Inkluderer små og store byer.

Kan være problematisk å innføre hvis reisende velger å reise andre steder med bedre biltilgjengelighet.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.16 Fritak for parkeringsavgifter for nullutslippsbiler

Beskrivelse

Kommunen kan bestemme at nullutslippsbiler har gratis parkering på alle kommunale parkeringsplasser. Kommunen kan også avgrense en slik ordning til nærmere definerte områder eller plasser. Det vil si at ordningen kan avgrenses til å gjelde i sentrumsområder eller for parkering i parkeringshus eller for gateparkering. Tiltaket innebærer at man ikke begrenser det generelle parkeringstilbudet, men at nullutslippsbiler unntas fra parkeringsavgift. De fritas ikke for andre bestemmelser – for eksempel om parkeringens varighet (tidsbegrensing). Gratis parkering for nullutslippsbiler kan øke bruken av nullutslippsbiler og bidra til et bedre lokalmiljø.

Formål

- Påvirke sammensetningen av bilparken
- Økt bruk av nullutslippsbiler
- Påvirke reisemåte og lokalmiljø

Effekter

- Fritak for parkeringsavgifter kan undergrave andre bestemmelser som skal øke sirkulasjon på parkeringsplasser
- Bedre luftkvalitet og lokalmiljø
- Redusere kommunale inntekter fra parkering

Supplerende tiltak

Lite behov for supplerende tiltak, men det er nødvendig at ordningen håndheves.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket kan benyttes alle steder kommunen har innført avgiftsparkering, men har størst betydning i sentrale områder av byer og tettsteder hvor problemer med lokal luftforurensing gjerne er størst.

Nyttige lenker og mer informasjon

4.17 Endring i antall parkeringsplasser

Beskrivelse

Såfremt kommunen eier eller disponerer plassene kan kommunen endre (redusere) antall plasser som tilbys eller flytte parkeringsplasser til steder som er bedre egnet til formålet. Det gjelder tilbudet både til ansatte og til allmenn bruk. Kommunen kan også ved skilting eller annen regulering redusere parkering på kommunale gater og veier.

Formål

- Fremme alternativ bruk av parkeringsareal til for eksempel sykkelfelt, kollektivfelt eller nye bygg
- Styre parkeringen til parkeringshus og redusere gateparkering
- Redusere bilbruk og fremme mer bruk av gåing, sykkel eller kollektive transporttilbud
- Redusere fremmedparkering
- Bedre fremkommeligheten
- Triveligere miljø

Effekter

- Mindre bilbruk
- Bedre lokalt miljø gjennom alternativ bruk av parkeringsareal og mindre bilkjøring
- Fremme sambruk

Supplerende tiltak

Etablere parkeringsalternativer andre steder gjennom for eksempel anlegg av parkeringshus eller reservere plasser til bosatte gjennom for eksempel boligsoneparkering. Informasjon om alternative reiser eller parkeringsmuligheter.

Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket kan benyttes der det er ønskelig å endre arealbruken eller redusere biltrafikken, samt alle steder der parkering har negative konsekvenser for lokalmiljøet. Det er også et aktuelt tiltak i områder hvor det finnes gode alternative parkeringsmuligheter.

Nyttige lenker og mer informasjon

5 Kilder

2011. "Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet." in *TØI-rapport 1225/2011*.
- . 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
2014. "Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere." in *TØI-rapport 1367/2014*.
2013. "Avgift på innfartsparkering kan begrense bruken." *Samferdsel* 52(2):10-11.
2014. "Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørnvika." in *TØI-rapport 1344/2014*.
2015. "Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk." in *TØI-rapport 1425/2015*.
2011. "Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder." in *TØI-rapport 1178/2011*.
2014. "Kommunenes inntektsbortfall ved at el-biler har betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser." in *TØI-rapport 1340/2015*.
2010. "Veileder: Nyttekostnadsanalyse av enklere kollektivtransporttiltak. Revidert 2010." in *TØI-rapport 1121/2010*.
- 2013a. "Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City." *Journal of Transport Geography* 26:18-28.
- . 2013b. "Residential Street Parking and Car Ownership." *Journal of the American Planning Association* 79(1):32-48.
2013. "Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer." in *TØI-rapport 1266/2013*.
2012. "Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet." in *TØI-rapport 1206/2012*.
2008. "Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser." in *TØI-rapport 944/2008*.
2014. "Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?" in *TØI-rapport 1366/2014*.
- kommune, København. 1996. "Parkeringstølling i udvalgte gader i betalingszonene." in *Stadsingeniørens direktorat*.

2013. "Understanding Transport Demands and Elasticities. How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior." in *Victoria Transport Policy Institute*.
 . 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis. Techniques, Estimates and Implications. Second Edition*. Victoria Transport Policy Institute.
- . 2011. "Endringer i dagens skatte- og avgiftssystem som kan stimulere til miljøvennlig transport." in *TØI-rapport 1129/2011*.
2008. "Role of Bus-Based Park and Ride in the UK: A Temporal and Evaluative Review." *Transport Reviews* 28(6):781-803.
- . 2011. "Evaluating alternative concepts of bus-based park and ride." *Transport Policy* 18(2):456-67.
2014. "Is the curb 80% full or 20% empty? Assessing the impacts of San Francisco's parking pricing experiment." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 63:76-92.
2012. "Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context." *2012* 5(2).
2012. "Bildeling " *Tiltakskatalogen* <http://www.tiltakskatalog.no/b-5-4.htm>.
2014. "The effectiveness of park-and-ride as a policy measure for more sustainable mobility." *Parking Issues and Policies (Transport and Sustainability, Volume 5) Emerald Group Publishing Limited* 5:185-211.
2010. "Innfartsparkeringsstrategi." in *Ruter rapport 2010:9* Samferdselsdepartementet.
1999. "Avgiftsfri parkering for elektrisk og hydrogendrevet kjøretøy."
2005. *The high cost of free parking*.
2005. *The High Cost of Free Parking*. Planners Press, American Planning Association.
2006. "Cruising for parking." *Transport Policy* 13(6):479-86.
- Statsbyggnadskontoret. 1987. "Effekten av høyde parkeringsavgifter." in *Statens vegvesen Rapport 15:1987*.
- Strategi, Analyse &. 2009. "Skattefritt periodekort og skattbar arbeidsparkering."
2015. "Kunnskapsstatus - Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum." in *TØI-rapport 1400/2015*.
2012. "Empirical evidence on cruising for parking." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46(1):123-30.
2015. *Parking Management for Smart Growth*. Island Press.
- "Parking subsidies and travel choices: Assessing the evidence." *Transportation* 17(2):141-57.
1990. *Developments in parking policy and management*. Transport Studies Unit, Oxford University.

-
- ¹ 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis. Techniques, Estimates and Implications. Second Edition*. Victoria Transport Policy Institute.
- ² 2014. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport. TØI-rapport.
- ³ "Effekter av Gjensidiges omløslisering fra Lysaker til Bjørvika." in *TØI-rapport 1344/2014*.
- ⁴ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ⁵ 2011. "Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder." in *TØI-rapport 1178/2011*.
- ⁶ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ⁷
- ⁸ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ⁹
- ¹⁰ Se _ for en nærmere beskrivelse.
- ¹¹ Bildet er hentet fra
- ¹² Bildet er hentet fra
- ¹³ 2012. "Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context." *2012* 5(2).
- ¹⁴ 2011. "Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet." in *TØI-rapport 1225/2011*.
- ¹⁵
- ¹⁶ 2015. "Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk." in *TØI-rapport 1425/2015*.
- ¹⁷ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ¹⁸ 2013a. "Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City." *Journal of Transport Geography* 26:18-28.
- ¹⁹ —. 2013b. "Residential Street Parking and Car Ownership." *Journal of the American Planning Association* 79(1):32-48.
- ²⁰ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ²¹
- ²²
- ²³ 2014. "Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?" in *TØI-rapport 1366/2014*.
- ²⁴ 2008. "Role of Bus-Based Park and Ride in the UK: A Temporal and Evaluative Review." *Transport Reviews* 28(6):781-803.
- ²⁵ —. 2011. "Evaluating alternative concepts of bus-based park and ride." *Transport Policy* 18(2):456-67.
- ²⁶ 2014. "The effectiveness of park-and-ride as a policy measure for more sustainable mobility." *Parking Issues and Policies (Transport and Sustainability, Volume 5) Emerald Group Publishing Limited* 5:185-211.
- ²⁷ 2014. "Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?" in *TØI-rapport 1366/2014*.
- ²⁸ 2010. "Veileder: Nyttekostnadsanalyse av enklere kollektivtransporttiltak. Revidert 2010." in *TØI-rapport 1121/2010*.

- ²⁹ 2014. "Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere." in *TØI-rapport 1367/2014*.
- ³⁰ 2014. "Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?" in *TØI-rapport 1366/2014*.
- ³¹ 2013. "Avgift på innfartsparkering kan begrense bruken." *Samferdsel* 52(2):10-11.
- ³² 2010. "Innfartsparkeringsstrategi." in *Ruter rapport 2010:9*
- ³³ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ³⁴ "Parking subsidies and travel choices: Assessing the evidence." *Transportation* 17(2):141-57.
- ³⁵ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ³⁶ 2008. "Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser." in *TØI-rapport 944/2008*.
- ³⁷ Strategi, Analyse &. 2009. "Skattefritt periodekort og skattbar arbeidsparkering."
- ³⁸ 2011. "Endringer i dagens skatte- og avgiftssystem som kan stimulere til miljøvennlig transport." in *TØI-rapport 1129/2011*.
- ³⁹ 2014. "Is the curb 80% full or 20% empty? Assessing the impacts of San Francisco's parking pricing experiment." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 63:76-92.
- ⁴⁰ 2012. "Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet." in *TØI-rapport 1206/2012*.
- ⁴¹ 2013. "Understanding Transport Demands and Elasticities. How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior." in *Victoria Transport Policy Institute*.
- ⁴² 2015. *Parking Management for Smart Growth*: Island Press.
- ⁴³ 2005. *The high cost of free parking*, Shoup, D.C., and American Planning Association. 2005. *The High Cost of Free Parking*: Planners Press, American Planning Association.
- ⁴⁴ 2006. "Cruising for parking." *Transport Policy* 13(6):479-86.
- ⁴⁵ 2012. "Empirical evidence on cruising for parking." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46(1):123-30.
- ⁴⁶ Statsbyggnadskontoret. 1987. "Effekten av høyde parkeringsavgifter." in *Statens vegvesen Rapport 15:1987*.
- ⁴⁷ kommune, København. 1996. "Parkeringstalling i udvalgte gader i betalingszonene." in *Stadsingeniørens direktorat*.
- ⁴⁸ 2011. "Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet." in *TØI-rapport 1225/2011*.
- ⁴⁹ 1990. *Developments in parking policy and management*: Transport Studies Unit, Oxford University.
- ⁵⁰ Samferdselsdepartementet. 1999. "Avgiftsfri parkering for elektrisk og hydrogendrevet kjøretøy."
- ⁵¹ 2015. "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." Pp. 79 in *TØI-rapport 1439/2015*: Transportøkonomisk institutt.
- ⁵² 2015. "Kunnskapsstatus - Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum." in *TØI-rapport 1400/2015*.
- ⁵³ 2014. "Kommunenes inntektsbortfall ved at el-biler har betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser." in *TØI-rapport 1340/2015*.
- ⁵⁴ 2013. "Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer." in *TØI-rapport 1266/2013*.
- ⁵⁵ 2012. "Bildeling " *Tiltakskatalogen* <http://www.tiltakskatalog.no/b-5-4.htm>.
- ⁵⁶
- ⁵⁷ 2012. "Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet." in *TØI-rapport 1206/2012*.
- ⁵⁸
- ⁵⁹
- ⁶⁰

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk
institutt

Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune

Rapport

Københavns Kommune



INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

Kolofon

Udarbejdet af: Dato: 15. maj 2023

Kontakt

Incentive

Indholdsfortegnelse

1	INDLEDNING	6
2	SAMMENFATNING	8
2.1	De københavnske bilejere	8
2.2	Københavnernes brug af bil	9
2.3	Københavnernes behov og barrierer for bil	10
2.4	Økonomiske virkemidlers påvirkning af bilejerskab og brug af bil	12
3	DE KØBENHAVNSKE BILEJERE	14
3.1	Bilejerskab i København	14
3.2	Sammenligning af familier med og uden bil	18
3.3	Uddybet viden om familier med bil	25
3.4	Vigtige faktorer for bilejerskab og trafikarbejde	26
4	KØBENHAVNERNES BRUG AF BIL	28
4.1	Årlig kørsel i bil og årlige omkostninger	28
4.2	Københavnernes ture i bil	32
4.3	Transportmiddelvalg for københavnere med og uden adgang til bil i familien	34
4.4	Bilture i København fordelt på bopælskommune	35
5	VIDEN OM KØBENHAVNERNES BEHOV OG BARRIERER FOR BIL	37
5.1	Indledning	37
5.2	Livsfaseskift	38
5.3	Økonomi	39
5.4	Parkering	40
5.5	Kollektive transportmuligheder	40
5.6	Delebilisme	41
5.7	Cyklisme	42
6	ØKONOMISKE VIRKEMIDLERS EFFEKT PÅ BILEJERSKAB OG BRUG AF BIL	44
7	REFERENCER	51
8	BILAG	52

Oversigt over figurer og tabeller

Figurer i rapporten

Figur 1	Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021	15
Figur 2	Udviklingen i bilejerskabet i Københavns Kommune følger den økonomiske udvikling	16
Figur 3	Bilejerskabet er større for højere indkomster	19
Figur 4	Bilejerskabet er højest blandt de 45 til 64-årige	20
Figur 5	Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil	22
Figur 6	Andelen af voksne med adgang til bil i familien er størst i Brønshøj-Husum og mindst på Nørrebro	24
Figur 7	Hver 8. privatbil kører under 5.000 km om året	29
Figur 8	Andelen af de københavnske delebilsbrugere, der udtrykker, at delebilsordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil	41
Figur 9	Oversigt over byudviklingsområder	53

Tabeller i rapporten

Tabel 1	Bilejerskab fordelt på bydele og byudviklingsområder	17
Tabel 2	Familier med bil tjener mere og har større variation i indkomst på tværs af områder	21
Tabel 3	Antal biler fordelt på indkomst og bydele	23
Tabel 4	Der er flest familier, der har adgang til bil, blandt familier med hjemmeboende børn	25
Tabel 5	Familier med 1 bil tjener mindre end familier med mere end 1 bil	25
Tabel 6	Familier, der kun ejer elbil og plugin-hybridbiler, har højere indkomster og kører mere om året end dem, som kun ejer benzin- og dieslbiler	26
Tabel 7	Andel af familier i Københavns Kommune, som opfylder hver faktor	27
Tabel 8	Ejerskab af sommerhus og at der er børn i familien, har størst betydning for, om familien har bil	27
Tabel 9	Andel biler fordelt på årlig kørsel og geografi	30

Tabel 10	Antal biler fordelt på indkomstgrupper og årlig kørsel for bilejere på Østerbro, Nørrebro og i Indre By	31
Tabel 11	I gennemsnit betaler bilisterne i København 40.000 kr. årligt pr. bil	32
Tabel 12	Københavnerne kører mest i bil til og fra andre kommuner	33
Tabel 13	Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km	33
Tabel 14	Københavnerne kører mest i bil i forbindelse med fritidsture	34
Tabel 15	Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km	34
Tabel 16	Familier med bil cykler og går mindre	35
Tabel 17	De fleste bilture i fritiden eller på ærinder i København bliver foretaget af københavnere	36
Tabel 18	Sammenhæng mellem virkemidler og bilejerskab, trafikarbejde og CO ₂ -udledning	44
Tabel 19	Konsekvenser for bilejerskab CO ₂ -udledning i Københavns Kommune ved ændrede beboerlicenser for fossilbiler, 2025	45
Tabel 20	Priser beboerlicenser gul zone, kr./måned	46
Tabel 21	Effekt af at indføre landsdækkende kilometerbaseret roadpricing og omlægge bilafgifterne	48
Tabel 22	Geografisk opdeling af effekter på kørselsomfang og CO ₂ -udledning i Incentives analyse (hovedscenarie)	48
Tabel 23	Effekt af højere variable kilometerpriser	49
Tabel 24	Passagerfremgang på lang sigt ved takstnedsættelse på 30% fordelt på transportform/selskab	49
Tabel 25	Effekter på CO ₂ -udledningen pr. år ved fuld effekt af takstnedsættelse på 30%	50
Tabel 26	Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021	52
Tabel 27	Eksempler på priser på privat parkering i byudviklingsområderne	54
Tabel 28	Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil	55
Tabel 29	Antal biler fordelt på årlig kørsel og geografi	56
Tabel 30	Familier med bil cykler og går mindre	57
Tabel 31	Oversigt over anvendt litteratur i delopgave 2	58

1 Indledning

Københavns Kommune skal i forbindelse med den kommende Klimaplan 2035 og Kommuneplan 2024 forventeligt revurdere mål, indsatser og initiativer for biltrafikken. For at have et bedre grundlag for at gøre dette ønsker Københavns Kommune at samle den eksisterende viden om de københavnske borgeres bilejerskab og brug af bilen og supplere den med ny viden.

Denne rapport skal derfor opdatere, udbygge og yderligere kvalificere den mest centrale eksisterende viden om bilejerskab og brug af bilen i et samlet overblik.

Tilgang og datagrundlag

Analysen er primært baseret på registerdata fra Danmarks Statistik, der omfatter alle personer i Københavns Kommune, samt information om bl.a. deres bilejerskab, familie, indkomster og ejerskab af sommerhus. Vi har derudover beregnet, hvor langt biler med københavnske brugere kører årligt ud fra indberetninger til Motorregisteret, hvor bilernes kilometertal indrapporteres i forbindelse med syn. Samme tilgang har tidligere været brugt af De Økonomiske Råd (2021). Den årlige kørsel er opgjort for de 43% af privatbilerne i København, der ved udgangen af 2021 har haft samme ejere ved flere efterfølgende syn.

Boks 1

Definitioner af begreber i analysen

Familier

Vi har opgjort familier ud fra Danmarks Statistiks definition af E-familier. En E-familie består af en enlig eller et par, som bor på samme adresse med eller uden børn. Her medregnes hjemmeboende børn, hvis de bor på samme adresse som en forælder, er under 25 år og er ugifte.

Privatbiler

Vi har afgrænset de privatbiler, vi kigger på i Københavns Kommune, ud fra køretøjets art, primære anvendelse og adressen for køretøjets bruger. Privatbiler er defineret som personbiler, hvis primære anvendelse ikke er rutekørsel, rustvognskørsel eller buskørsel, samt varebiler, hvis primære anvendelse er privat personkørsel eller privat godstransport.¹ Vi har identificeret privatbiler i Københavns Kommune ved at koble hvert køretøj til det personnummer, der er registreret som bruger i Motorregisteret (DMRB). Leasede biler indgår dermed. Bilbestanden er opgjort ultimo 2021.

Bilejerskab

Vi har opgjort bilejerskab som antal privatbiler pr. 1.000 indbyggere over 18 år. Befolkningen er opgjort ultimo 2021 på baggrund af BEF-registeret.

Adgang til bil

Alle personer i en familie har adgang til bil, hvis mindst én person i familien er registreret som bruger af en bil. Delebilsordninger indgår således ikke.

Indkomst

Vi har anvendt Danmarks Statistiks indkomstbegreb 'personindkomst i alt ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig'. Det dækker over summen af erhvervsindkomst, overførselsindkomst, formueindkomst (ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig) og anden ikke klassificerbar indkomst, der kan henføres direkte til den enkelte person. Beløbet er før fradrag af skat, arbejdsmarkedsbidrag og særlig pensionsbidrag, og renteudgifter er ikke fratrukket.

Note: ¹ Det er samme definition af privatbiler, som bruges i Københavns Kommunes egen statistikbank. Ved analyser med mikrodata på Danmarks Statistik forskerserver, kan der opstå mindre forskelle afhængig af hvilke registre, der skal kobles sammen.

Vi har desuden inddraget data fra Transportvaneundersøgelsen (TU) fra 2010 til 2019 til at undersøge Københavnernes valg transportmiddel, længden på Københavnernes bilture samt hvilke turformål Københavnerne bruger bilen til.

Struktur i rapporten

I kapitel 2 opsummerer vi centrale resultater fra rapporten. I kapitel 3 beskriver vi bilejerskabet i Københavns Kommune og de københavnske bilejere. Vi undersøger desuden statistisk, hvilke faktorer der betyder mest for bilejerskabet. I kapitel 4 beskriver vi københavnernes brug af bil og i kapitel 5 opsamler vi den eksisterende viden om forestillede og oplevede behov for at bruge bil, og hvad der kan understøtte, at flere vælger at undvære en bil. Endeligt giver vi i kapitel 6 et overblik over den eksisterende viden om økonomiske virkemidler til at reducere bilejerskabet og bilkørslen i Københavns Kommune.

God læselyst.

2 Sammenfatning

Vi giver i dette kapitel en sammenfatning af de centrale resultater i rapporten.

2.1 De københavnske bilejere

Bilejerskab i København

Dette kapitel beskriver bilejerskabet i København.

Ved udgangen af 2021 var der over 142.000 privatbiler i Københavns Kommune. Antallet af privatbiler har været støt stigende i København. Det skyldes både et stigende indbyggertal og stigende bilejerskab. Ved udgangen af 2021 var bilejerskabet (antal biler pr. 1.000 personer over 18 år) i Københavns Kommune 267 biler.

Bilejerskabet varierer på tværs af bydele. Højest er det i Brønshøj-Husum med 363, og lavest er det på Nørrebro med 205.

En simpel sammenligning viser, at bilejerskabet er 25-28% lavere i Ørestad end på Amager, selvom de to byområder indkomstmæssigt ligger på samme niveau. I Ørestad betaler bilejerne over 13.000 kr. om året for adgang til beboerparkeringspladser i områderne. Det indikerer, at prisen for parkering har betydning for bilejerskabet.

Det forventes, at antallet af biler i København vil stige yderligere frem mod 2035.

Sammenligning af familier med og uden bil

Dette kapitel viser, at bilejerskabet generelt vokser med indkomstniveau og alder, og at der er betydelig forskel på indkomsten blandt familier med bil og familier uden bil i København.

Medianindkomsten pr. voksen for familier med bil i Københavns kommune er 440.000 kr. om året før skat. Det er 76% højere end medianindkomsten for familier uden bil, der er på 250.000 kr. om året pr. voksen. Hvis vi kun ser på familier med bil, er der stor variation i indkomsten på tværs af bydelene. For familier uden bil er der derimod næsten ingen variation i medianindkomsten på tværs af Københavns bydele.

Antallet af biler fordelt på indkomstgrupper varierer på tværs af bydele. I bydelene Bispebjerg, Brønshøj-Husum og Nørrebro er der relativt flere biler blandt familier med en gennemsnitlig indkomst for voksne i familien på under 300.000 end for byen som helhed. Det er også disse bydele, hvor medianindkomsten blandt indbyggerne er lavest.

I gennemsnit har 40% af københavnere over 18 år adgang til bil i familien. Det varierer fra 31% på Nørrebro til 55% i Brønshøj-Husum.

61% af familier med hjemmeboende børn har bil, mens det kun er 26% af familierne uden hjemmeboende børn, der har bil.

Uddybet viden om familier med bil

Kapitlet viser, at familier med mere end en bil har en højere medianindkomst end familier, som kun har én bil. Familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, har en højere medianindkomst end familier, som kun ejer benzin- eller dieslbiler. Familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, kører flere kilometer om året, end familier, der kun ejer benzin- og dieslbiler.

Vigtige faktorer for bilejerskab og trafikarbejde

Dette kapitel undersøger, hvor stor betydning udvalgte faktorer har for, om man har bil i familien. Den viser, at sandsynligheden er større, hvis familien har børn (+27%), ejer sommerhus (+34%), har høj indkomst (en personindkomst før skat på over 0,5 mio. kr. årligt) (+22%), og hvis én eller flere af arbejdspladserne ikke er stationsnære (+12%).

20% af familierne i København har hjemmeboende børn, 7% ejer et sommerhus, 22% har høj indkomst og 30% har mindst en person med en ikke-stationsnær arbejdsplads.

Analysen viser desuden, at de samme faktorer har betydning for, hvor mange kilometer familierne kører i deres bil(er). Den største betydning har det, om én eller flere arbejdspladser er stationsnære. Det medfører i gennemsnit 38% forøgelse af den årlige kørsel i familien.

2.2 Københavnernes brug af bil

På baggrund af data fra motorregisteret har vi opgjort, at 12% af de private biler i København kører under 5.000 km om året. 27% kører mellem 5.000 og 10.000 km om året, og 24% af privatbilerne kører mellem 10.000 km og 15.000 km. En typisk årlig kørselsmængde, når bilen bruges til daglig pendling, ligger på omkring 12.000-15.000 km.

I de københavnske bydele ligger andelen af biler, der kører under 5.000 km om året, i intervallet 9-12%. I byudviklingsområderne ligger andelen mellem 2% og 10% med et gennemsnit på 7%. Det kunne indikere, at beboere med et mindre behov for bil fravælger bilen i områder, hvor parkeringen er dyrere.

De københavnske bilejere betaler i gennemsnit 40.000 kr. om året i omkostninger til bil eksklusive parkering og beboerlicenser. Gennemsnitsomkostningerne for de biler, der kører under 5.000 km om året, er 7.900 kr. Det er baseret på standardnøgletal for omkostningen pr. kørt kilometer og tager ikke højde for fx bilernes alder. En beboerlicens til Københavns Kommunes licenszoner koster mellem 200 kr. og 5.530 kr. om året. For de biler, der kører under 5.000 km om året, vil de samlede udgifter (inklusive beboerlicens) ved at have en bil i de fleste tilfælde være under 1.000 kr. om måneden.

Københavnernes ture i bil

Dette kapitel undersøger, hvordan københavnernes ture i bil fordeler sig på geografi, turlængde og turformål.

Analysen viser, at 35% af københavnernes bilture foregår inden for kommunegrænsen. 91% af disse ture er under 10 km. 60% er under 5 km.

50% af københavnernes ture i bil krydser kommunegrænsen. Ture, der krydser kommunegrænsen, udgør 86% af de kilometer, københavnernes kører.

15% af københavnernes bilture starter og slutter uden for kommunen.

33% af Københavnernes samlede bilture er under 5 km, og hver tiende tur i bil er under 2 km.

24% af københavnernes bilture er mellem 5 og 10 km.

Over halvdelen af de kilometer, københavnernes kører i bil, er i forbindelse med fritidsture (56%). 15% tilbagelægges i forbindelse med ærinder. Sammenligner vi med landsgennemsnittet, kører københavnernes flere kilometer i forbindelse med ærinder og fritidsformål (71% mod landsgennemsnittet på 64%) og færre kilometer i forbindelse med arbejde (20% mod landsgennemsnittet på 27%).

De korte ture under 5 km er i højere grad ærindeture, mens fritidsture og ture til og fra arbejde udgør en større andel af de længere ture.

Transportmiddelvalg for københavnere med og uden adgang til bil i familien

Dette kapitel viser, at for københavnere med adgang til bil i familien udgør cykler, gang og kollektiv trafik en mindre andel af den samlede daglige transport, hvad enten vi opgør det i kilometer eller i antal ture.

Kapitlet viser også, at afstand til arbejde har betydning for, hvor meget københavnere med adgang til bil i familien benytter bilen. Hvis en københavnere med adgang til bil i familien har en arbejdsplads, der ligger *uden for* Københavns Kommune eller omegnskommunerne, udgør ture i bil 60% af personens daglige ture. For københavnere med adgang til bil i familien, hvis arbejdsplads ligger *i* Københavns Kommune eller omegnskommunerne, udgør bilture 42% af de daglige ture.

Bilture i København fordelt på bopælskommune

Dette kapitel viser, hvor mange af de ture, der enten starter eller slutter i København, der foretages af københavnere, og hvor mange der foretages af borgere med bopæl udenfor Københavns kommune. Samlet set foretages 62 % af alle ture med start eller slut i København af københavnere. Det er særligt fritidsture og ærindeture, hvor københavnernes står for en stor andel af turene.

2.3 Københavnernes behov og barrierer for bil

Kapitlet gennemgår centrale dele af den eksisterende viden om de oplevede og forestillede behov for bil, samt hvad der kan bidrage til, at københavnernes vælger at undvære bil.

Livsfaseskift

Den eksisterende viden peger på, at personer særligt overvejer deres bilejerskab i forbindelse med livsfaseskift, fx nyt job, start på uddannelse, flytning eller ændret familiesituation som fx at få børn, eller at børnene flytter hjemmefra. I sådanne situationer er der størst mulighed for at påvirke folks valg.

Økonomi

Økonomi har betydning for anskaffelsen af bil, hvilket data om de københavnske bilejere også bekræfter, idet bilejerskabet er højest blandt københavnere med en høj indkomst. Økonomi kan også have betydning for, i hvor høj grad bilen benyttes. Fx har de høje benzinpriser som følge af inflationen fået 4 ud af 10 danskere til at køre mindre i bil i løbet af arbejdsdagen. 38% af danskerne kører således mindre i bil i arbejdstiden, mens 41% tager cyklen eller kollektiv transport til arbejdet i stedet for bilen. Udviklingen er højest blandt de 18-25-årige.

Parkering

Parkering kan være en af de største oplevede barrierer for at anskaffe eller bruge bil. Det kan både være en forventning om, at det kan være svært at finde en parkeringsplads, eller besvær i hverdagen, fordi man ikke kan parkere foran døren, der afholder borgere fra at anskaffe en bil. Men også de faste udgifter til parkering kan være afgørende for, om folk vælger at anskaffe eller afskaffe en bil. Når vi sammenligner områder med samme indkomstniveauer, fx Ørestad og Østerbro, tyder det da også på, at højere beboerlicenser medfører lavere bilejerskab.

Kollektive transportmuligheder

Adgang til kollektive transportmuligheder har betydning for bilejerskabet. I områder, hvor serviceniveauet af offentlig transport er højt, råder færre familier over bil, end i områder, hvor serviceniveauet er lavt. Negative erfaringer med kollektiv transport kan også øge den enkeltes oplevelse af, at bilen er en nødvendighed.

Delebilisme

Adgang til delebiler har betydning for det oplevede behov for at eje en bil. En undersøgelse gennemført for Københavns Kommune viser, at muligheden for at benytte delebil har haft indflydelse på udskydelse eller undladelse af bilkøb.

Der er dog også en række barrierer for brug af delebiler. De københavnske bilejere, der ikke bruger delebil, angiver fx, at det er for dyrt med deres kørselsbehov, eller at det er for besværligt.

Parkeringsforhold for delebiler kan være en barriere for brugen af delebiler, hvis det opleves som besværligt at finde en parkeringsplads til delebilen. Her kan der dog være forskel på de erfaringsbaserede og forestillede fortællinger. Interviews med brugere af delebiler viser, at parkering ikke opleves som særlig problematisk.

Cyklisme

Cykler kan være konkurrent til bilen på de kortere ture. Behovet for bil opleves som mindre, hvis cykelforhold i et område forbedres.

Elcykler er blevet mere udbredt over det sidste årti og kan være en stor konkurrent til bilen. Det skyldes blandt andet, at der er sket et skift i de sociale normer og det offentlige image for denne transportform det seneste årti. El-ladcyklen har også fået en større plads i fortællingen om børnefamilien som alternativ til "familiebilen". Det kan dog være svært for folk at skifte bilen ud med en elcykel, blandt andet fordi prisen på en elcykel sammenlignes med prisen på en almindelig cykel.

2.4 Økonomiske virkemidlers påvirkning af bilejerskab og brug af bil

Dette kapitel gennemgår centrale dele af den eksisterende viden om, hvordan økonomiske virkemidler kan anvendes til at reducere bilejerskab og bilbrug.

Hævet prisniveau på beboerlicenser

Det generelle prisniveau for beboerlicenser har betydning for bilejerskabet. Analysen 'En grøn omstilling af trafikken' opgjorde, at bilejerskabet falder med ca. 1% ved en pris på beboerlicenser på 8.000 kr. årligt. Det virker dog lavt, når vi sammenligner med elasticiteter for bilejerskab anvendt af Skatteministeriet.

Differentierede beboerlicenser

En differentiering af beboerlicensen efter CO₂-emissioner, som vi ser i Københavns Kommune i dag, giver øget incitament for borgerne til at købe biler, der udleder mindre CO₂. Effekten på bilejerskab er ikke undersøgt.

Beboerlicenser i nye områder

Indføres der beboerlicenser i områder, hvor det før har været gratis at parkere, påvirker det bilejerskabet, antallet af kørte kilometer og CO₂-udledningen. Effekten på bilejerskabet af at indføre beboerlicenser i nye områder er afhængig af antallet af private parkeringspladser. Det gælder særligt for områder, hvor beboerne kan parkere på egen grund.

Korttidsparkering

Der er begrænset viden om effekterne på bilejerskab, kørte kilometer og CO₂-udledning af at hæve taksterne for korttidsparkering i Københavns Kommune. Et studie har set på effekten af, at priserne for korttidsparkering i rød parkeringszone i København blev hævet fra 18 til 35 kr./time. Studiet fandt, at 10% højere priser medfører 7,6% færre parkeringer i rød zone.

Roadpricing

Indførelse af roadpricing kan potentielt have stor effekt på bilejerskabet. Det Økonomiske Råd fandt i deres analyse fra 2021, at i områder som Københavns Kommune, hvor taksterne blev sat højest (niveauet er ikke rapporteret), blev bilejerskabet reduceret med 26%.

Lavere priser i den kollektive trafik

Landstrafikmodellen estimerer, at en takstnedsættelse på 30% medfører en passagerfremgang på ca. 26% (målt i personkilometer). Kunderne vil reagere forskelligt i bus, tog og metro.

Passagerfremgangen er således størst for DSB's fjern- og regionaltog og mindst for busser, lokalbaner og letbaner. Overflytningen til kollektiv trafik vil ske fra både bil, cykel og gang. København adskiller sig fra resten af Danmark på bl.a. på udbuddet af kollektive transportmidler, og effekterne af en takstnedsættelse i København må forventes at være forskellige fra effekterne på landsplan.

3 De københavnske bilejere

I dette kapitel undersøger vi bilejerskabet i København og beskriver karakteristika for københavnske familier med og uden bil. Desuden indeholder kapitlet en statistisk analyse af udvalgte faktoreres betydning for om en familie ejer en bil, og hvor meget den bruges.

3.1 Bilejerskab i København

Historisk udvikling

Bestanden af privatbiler i Københavns Kommune er steget støt siden 2003.¹ I perioden 2003-2021 er bestanden vokset med en gennemsnitlig årlig vækstrate på 2,8%, og ved udgangen af 2021 oversteg det samlede antal privatbiler 142.000, jf. figur 1.

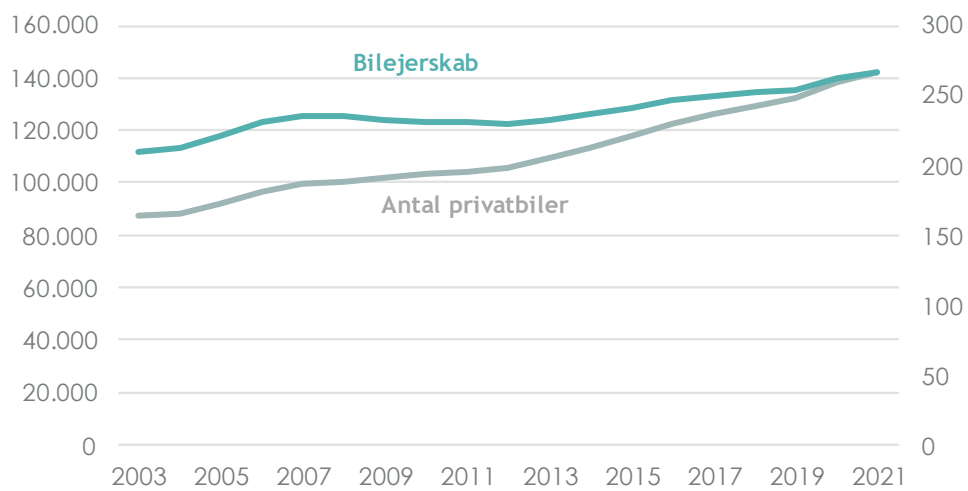
Bilejerskabet er i perioden 2003-2021 vokset med en gennemsnitlig årlig vækstrate på 1,3%. Resten af væksten i antallet af biler skyldes, at der i samme periode har været befolkningsvækst i Københavns Kommune. Bilejerskabet i Københavns Kommune var ultimo 2021 267 biler pr. 1.000 voksne indbyggere. Til sammenligning er bilejerskabet i hele landet 572, i Aarhus Kommune 449 og i Odense Kommune 496.

¹ Baseret på udtræk fra Motorregistret fra 2003 til 2021.

Figur 1

Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021

Antal privatbiler (venstre akse) og bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år (højre akse).

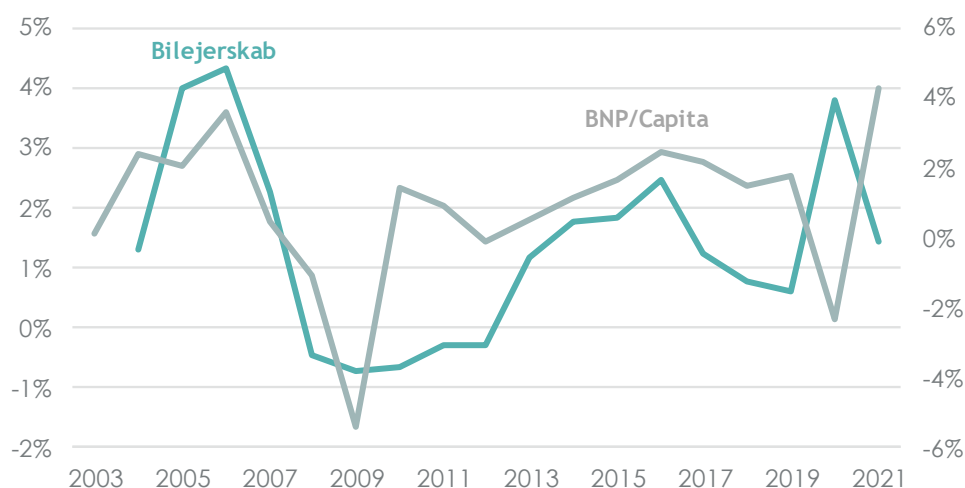


Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Bilejerskabet er ikke steget alle årene. I årene 2008-2012 faldt bilejerskabet således hvert år, jf. figur 2. Det hænger sammen med, at der i samme periode var et fald i den økonomiske vækst (målt ved BNP/capita) på baggrund af finanskrisen. COVID-19 medførte dog i 2020 en stigning i bilejerskabet samtidig med et fald i den økonomiske vækst, og i året efter var der den modsatte sammenhæng.

Figur 2 **Udviklingen i bilejerskabet i Københavns Kommune følger den økonomiske udvikling**

Årlig ændring i bilejerskab (venstre akse) og udvikling i BNP/capita (højre akse).



Kilde: Bilejerskab er baseret på data fra Danmarks Statistik, og BNP/capita er fra Danmarks Statistik, tabel NAN1 og FT.

Bilejerskab opdelt på bydele og byudviklingsområder

Bilejerskabet, målt som antal biler pr. 1.000 indbyggere over 18 år, varierer på tværs af bydelene. Højest er det i Brønshøj-Husum med 353, og lavest er det på Nørrebro med 205, jf. tabel 1.

Vi har desuden beskrevet bilejerskabet i nogle af de nye byudviklingsområder. Bilejerskabet varierer på tværs af de nye byudviklingsområder. Højest er det i Nordhavn med 285, og lavest i DR Byen med 151.

Tabel 1

Bilejerskab fordelt på bydele og byudviklingsområder

Bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år i 2021.

Område	Bilejerskab	Median-indkomst (kr.) ¹	Område	Bilejerskab	Median-indkomst (kr.) ¹
Hele København	267	330.000			
Bydele			Byudviklingsområder		
Brønshøj-Husum	363	320.000	Nordhavn	285	600.000
Valby	290	330.000	Carlsberg Byen	280	620.000
Østerbro	277	370.000	Sydhavn	264	430.000
Amager Øst	277	330.000	Nordøstamager	263	410.000
Amager Vest	267	330.000	Valby Syd	208	310.000
Indre By	261	370.000	Ørestad	200	330.000
Bispebjerg	251	280.000	DR Byen	151	240.000
Vesterbro-Kongens Enghave	231	350.000			
Nørrebro	205	290.000			

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Kort over byudviklingsområder fremgår af bilag.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr. Opgjort som medianindkomst pr. voksen i familien.

I nye byudviklingsområder med begrænset adgang til offentlig parkering betaler beboerne for adgang til privat parkering. Eksempelvis koster det i Ørestad 13.380 kr. årligt og i Nordhavn 15.576 kr. årligt (2023-priser) at parkere i bydelen. Til sammenligning koster den dyreste beboerlicens til Københavns Kommunes licensområder 5.530 kr. årligt (2023-priser). En beboerlicens giver adgang til parkering på offentlig vej i det licensområde, brugeren af bilen har adresse i.

Vi har ikke analyseret, hvorfor bilejerskabet varierer på tværs af bydele. En simpel sammenligning viser dog, at bilejerskabet er 25-28% lavere i Ørestad end på Amager (25% ift. Amager Vest og 28% ift. Amager Øst), selvom de to byområder indkomstmæssigt ligger på samme niveau, jf. tabel 1. Det indikerer, at prisen for parkering har betydning for bilejerskabet. I Nordhavn er bilejerskabet højere end på Amager på trods af højere takster. Det kan dog skyldes, at medianindkomsten er væsentligt højere i Nordhavn.

Fremtidigt bilejerskab

Københavns Kommunes trafikmodel, COMPASS, indeholder en fremskrivning af både befolkning og bilejerskab. Fra 2017 til 2035 er forudsætningerne i COMPASS, at bilejerskabet stiger med 4%, svarende til en årlig vækst på 0,2%. Det er historisk lavt. Til sammenligning er den gennemsnitlige årlige vækstrate i bilejerskabet i Københavns Kommune fra 2003 til 2021 1,3%. Den gennemsnitlige årlige vækstrate afhænger af, hvilken periode man ser på. Afhængig af

hvilket år fra 2003 vi sammenligner med 2021, ligger den gennemsnitlige årlige vækstrate dog mellem 0,9% (2008-2021) og 2,7% (2020-2021).

3.2 Sammenligning af familier med og uden bil

I dette kapitel undersøger vi forskelle på familier med og uden bil.

Forskelle i indkomst og alder

Vi viser i dette kapitel, at der er betydelig forskel på indkomsten blandt familier med bil og familier uden bil. En større del af familier uden bil har lav indkomst, og bilejerskabet vokser generelt med indkomstniveauet og alderen.

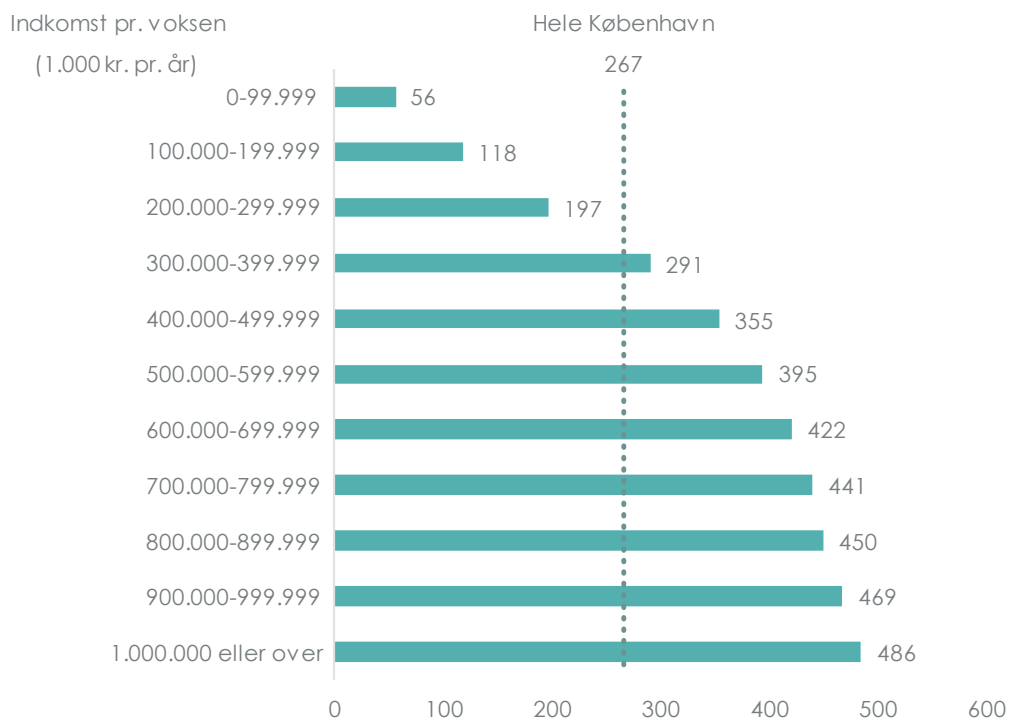
Vi har valgt at opgøre indkomsten pr. voksen i familien som et gennemsnit for at kunne sammenligne både enlige og par.² Dermed får vi for hver familie ét tal for den gennemsnitlige voksenindkomst.

Bilejerskabet er markant mindre for de laveste indkomstgrupper jf. figur 3. For hver 1.000 indbyggere over 18 i København, som tjener under 100.000 kr. om året, er der 56 privatbiler. Det svarer til, at omkring hver syttende i indkomstgruppen ejer en bil. Det er markant lavere end bilejerskabet på tværs af alle indkomstgrupper, hvor der er 267 privatbiler for hver 1.000 indbyggere. Det svarer til, at omkring hver fjerde voksen i Københavns Kommune i gennemsnit har en bil.

² Indkomst for voksne hjemmeboende børn medregnes ikke.

Figur 3 **Bilejerskabet er større for højere indkomster**

Antal privatbiler pr. 1.000 indbyggere over 18 år fordelt på indkomst.

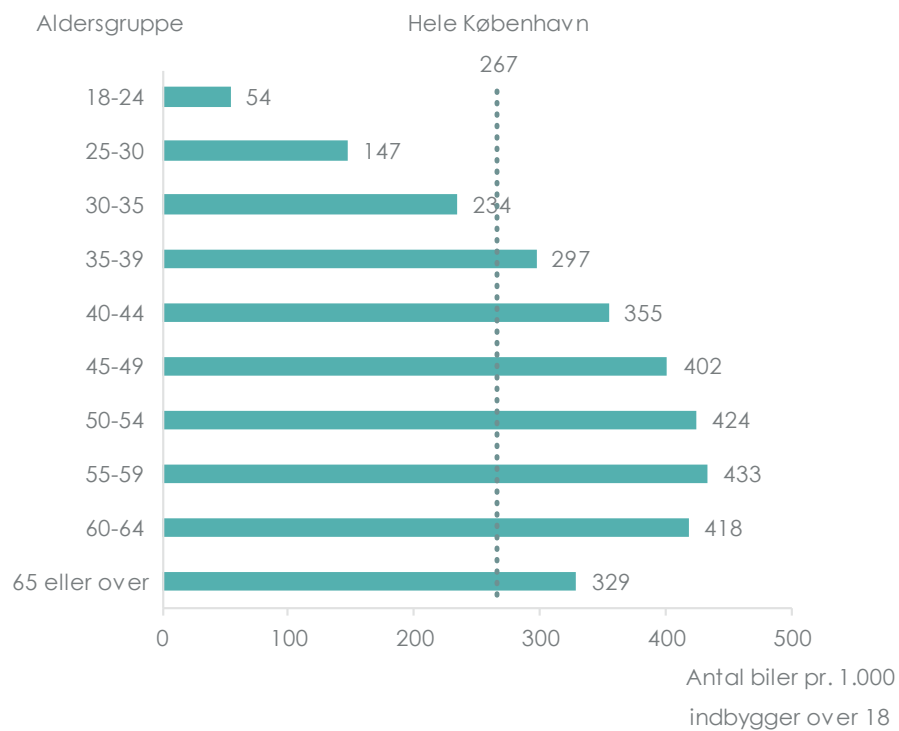


Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Hjemmeboende børn mellem 18 og 24 er medregnet som indbygger i forældrenes indkomstgruppe.

På samme måde er bilejerskabet i Københavns Kommune lavest blandt de yngste aldersgrupper, jf. figur 4. Bilejerskabet er generelt højere for de ældre aldersgrupper, men niveauet falder igen for aldersgrupperne over 60 år.

Figur 4 **Bilejerskabet er højest blandt de 45 til 64-årige**
Antal privatbiler pr. 1000 indbyggere over 18 fordelt på aldersgruppe.



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.
Note: Bilejerskab er her opgjort på det personnummer, der er registreret som bilens bruger hos Skat.

Medianindkomsten pr. voksen for familier med bil er 440.000 kr. om året, jf. tabel 2. Det er 76% højere end medianindkomsten pr. voksen for familier uden bil, der er på 250.000 kr. om året. Hvis vi kun ser på familier med bil, er der stor variation i indkomsten på tværs af bydelene. Familier med bil, som bor i Indre By eller på Christianshavn, har en medianindkomst pr. voksen på 60.000 kr. over medianindkomsten i de resterende bydele.

Hvis vi derimod kun ser på familier uden bil, er der næsten ingen variation i medianindkomsten på tværs af Københavns bydele. Variationen er højere blandt områderne med byudvikling. Både for familier med bil og familier uden bil. Området med de højeste indkomster blandt familierne med bil er Carlsberg Byen, hvor medianindkomsten er 690.000 kr. pr. voksen.

Tabel 2

Familier med bil tjener mere og har større variation i indkomst på tværs af områder

Antal familier og medianindkomst før skat pr. voksen fordelt på område og efter, om familien ejer bil.

Område	Bil i familien			Uden bil i familien	
	Antal biler	Antal familier	Medianindkomst kr. pr. voksen ¹	Antal familier	Medianindkomst kr. pr. voksen ¹
Hele København	142.427	128.499	440.000	265.833	250.000
Amager Vest	18.354	16.586	440.000	33.511	240.000
Amager Øst	14.197	12.791	430.000	24.970	250.000
Bispebjerg	11.465	10.358	380.000	24.649	240.000
Brønshøj-Husum	12.279	10.571	400.000	12.619	240.000
Indre By/ Christianshavn	12.618	11.213	500.000	24.817	250.000
Nørrebro	13.581	12.640	410.000	37.427	240.000
Valby	15.171	13.571	420.000	24.735	250.000
Vanløse	11.271	10.046	440.000	13.518	260.000
Vesterbro/ Kongens Enghave	14.910	13.713	460.000	34.209	260.000
Østerbro	18.473	16.841	480.000	32.022	260.000
Udvalgte områder med byudvikling	13.827	12.518	500.000	31.082	250.000
Carlsberg Byen	444	408	690.000	549	550.000
DR Byen	500	475	500.000	2.162	180.000
Nordhavn	780	688	680.000	1.084	480.000
Nordøstamager	1.555	1.385	530.000	2.837	270.000
Sydhavn	4.826	4.274	570.000	8.781	280.000
Valby Syd	2.313	2.122	460.000	6.302	240.000
Ørestad	3.409	3.166	460.000	9.367	250.000

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr. Opgjort som medianindkomst pr. voksen i familien.

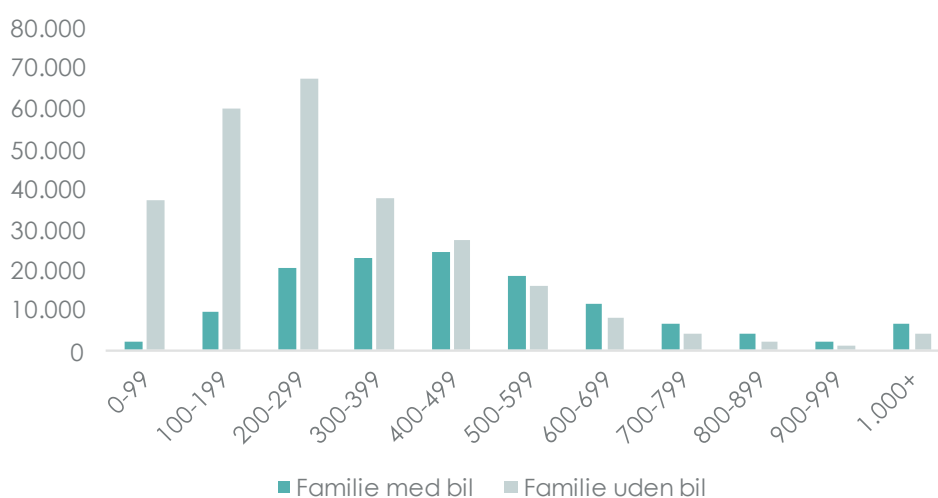
Note: I 'Hele København' indgår et mindre antal biler, hvor der ikke er oplyst, hvilken bydel de tilhører.

Ud over at der er forskel på medianindkomsterne for familier med og uden bil, er der også forskel på selve indkomstfordelingerne jf. figur 5. Her ser vi, at der er lidt flere familier med bil end uden bil i alle indkomstniveauerne over 500.000 kr. pr. voksen om året. Til gengæld har langt størstedelen af familier med lave indkomster ikke bil. Det kan dog bl.a. skyldes, at unge og studerende typisk udgør deres egen familie.

Figur 5

Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil

Antal familier fordelt på indkomstniveau målt på årlig indkomst før skat pr. voksen i familien (1.000 kr.).



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Antallet af biler fordelt på indkomstgrupper varierer på tværs af bydelene. I bydelene Bispebjerg, Brønshøj-Husum og Nørrebro er der flere relativt flere biler de lave indkomstgrupper end for byen som helhed, jf. tabel 3.

Tabel 3 **Antal biler fordelt på indkomst og bydele**

	Gennemsnitsindkomst for voksne i familien (i 1.000 kr. før skat)											
	I alt (antal biler)	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10+
Hele København	142.427	2%	7%	16%	17%	19%	14%	9%	5%	3%	2%	6%
Amager Vest	18.351	2%	7%	15%	18%	19%	15%	9%	5%	3%	2%	5%
Amager Øst	14.190	1%	7%	15%	19%	21%	14%	9%	5%	3%	2%	4%
Bispebjerg	11.464	2%	10%	21%	21%	21%	11%	6%	3%	2%	1%	2%
Brønshøj-Husum	12.279	2%	10%	19%	19%	17%	13%	8%	5%	3%	2%	3%
Indre By/ Christianshavn	12.609	2%	5%	11%	14%	15%	13%	10%	6%	5%	3%	15%
Nørrebro	13.578	2%	10%	18%	19%	21%	15%	8%	3%	2%	1%	2%
Valby	15.167	2%	7%	17%	19%	20%	14%	9%	5%	3%	2%	4%
Vanløse	11.268	1%	6%	15%	18%	19%	16%	9%	6%	3%	2%	5%
Vesterbro/ Kongens Enghave	14.879	1%	6%	13%	16%	20%	15%	10%	5%	4%	2%	6%
Østerbro	18.465	2%	6%	13%	14%	18%	15%	11%	6%	4%	2%	9%
Carlsberg	444	1%	0%	2%	6%	10%	17%	15%	11%	10%	7%	22%
DR Byen	500	2%	6%	11%	15%	15%	21%	12%	6%	4%	2%	5%
Nordhavn	780	1%	3%	4%	6%	9%	14%	12%	11%	10%	4%	26%
Nordøstamager	1.555	2%	3%	8%	13%	18%	16%	12%	8%	7%	4%	9%
Sydhavn	4.826	1%	3%	7%	11%	16%	15%	13%	9%	7%	4%	14%
Valby Syd	2.313	2%	5%	13%	17%	21%	17%	10%	6%	3%	2%	4%
Ørestad	3.409	2%	5%	12%	18%	19%	17%	11%	6%	4%	2%	4%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

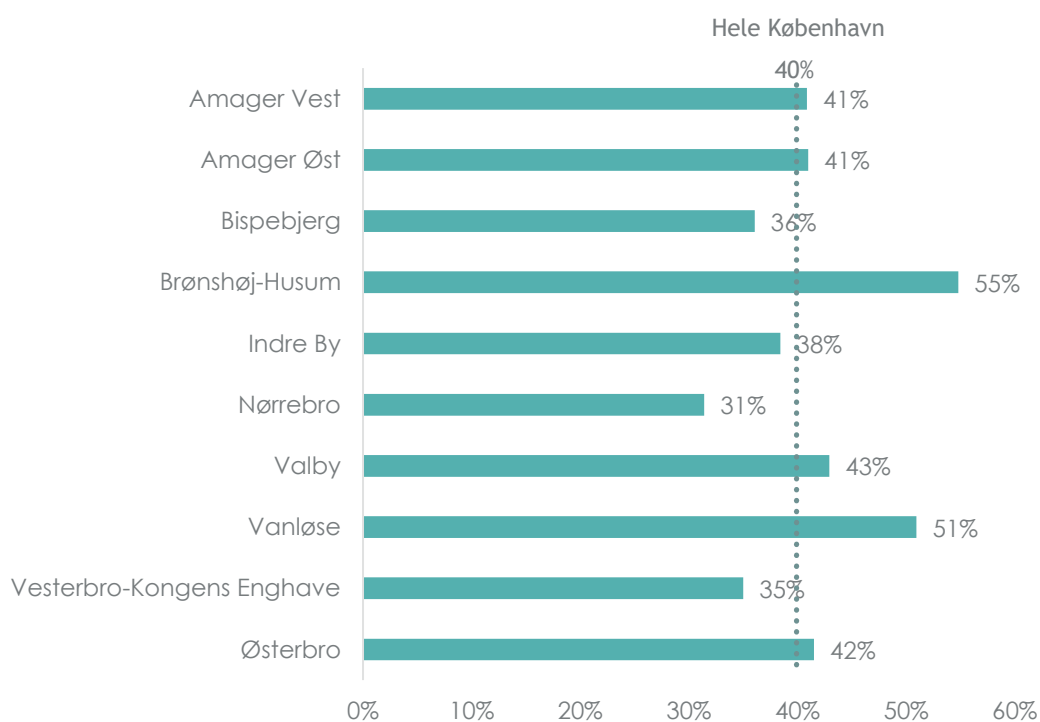
Note: I 'Hele København' indgår et mindre antal biler, hvor der ikke er oplyst, hvilken bydel de tilhører.

Adgang til bil i familien

Vi har også undersøgt, hvor stor en andel af voksne i København der har adgang til en bil i deres familie (der bor på samme adresse). Dvs. vi ser bort fra udeboende børn, som er fyldt 18 år, hvor mindst en forælder ejer bil. Derudover anser vi det ikke som at have adgang til bil i familien for de personer, der deler adresse med bilejere, hvis de ikke danner par. Samlet set har 40% af de

voksne indbyggere i Københavns Kommune adgang til bil i familien, jf. figur 6. Brønshøj-Husum og Vanløse er de to bydele, hvor flest voksne har adgang til bil i familien, mens Nørrebro, Bispebjerg og Vesterbro/Kongens Enghave er de bydele, hvor færrest har adgang.

Figur 6 **Andelen af voksne med adgang til bil i familien er størst i Brønshøj-Husum og mindst på Nørrebro**
Andel af personer over 18 år med adgang til bil i familien.¹



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.
Note: ¹ Vi medregner ikke udeboende børn, som er fyldt 18 år.

Familiesammensætning og bil

Der er generelt forskel på familiesammensætningen for familier med bil og familier uden bil, jf. tabel 4. Således har 61% af familierne med hjemmeboende børn bil, mens det samme kun gælder for 26% af familierne uden hjemmeboende børn. Blandt familierne uden hjemmeboende børn indgår også fx studerende, der typisk har en lavere indkomst.

Betydningen af bil understøttes også af de kvalitative undersøgelser, vi refererer til i kapitel 5.

Tabel 4

Der er flest familier, der har adgang til bil, blandt familier med hjemmeboende børn

	Hjemmeboende børn	Ingen hjemmeboende børn
Andel med adgang til bil	61%	26%
Antal	78.325	316.007

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

3.3 Uddybet viden om familier med bil

I dette kapitel ser vi kun på familier med bil. Vi sammenligner forskelle på antal biler i familien, forbrug af forskellige typer brændstof og årlig kørsel.

Antallet af biler i familien

For familier med 2 biler er medianindkomsten 50.000 kr. højere pr. voksen end blandt de familier, som kun har 1 bil, jf. tabel 5. For familier med 3 eller flere biler er medianindkomsten derimod kun 10.000 kr. højere pr. voksen end for familier med 2 biler.

Tabel 5

Familier med 1 bil tjener mindre end familier med mere end 1 bil

Antal familier og indkomst opdelt på antal biler i familien.

Antal biler i familie	Antal familier	Medianindkomst pr. voksen i kr. ¹
1	116.127	430.000
2	11.128	480.000
3 eller flere	1.244	490.000

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.
Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr.

Valg af brændstoftype

Dette kapitel viser, at familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, har højere medianindkomst og årlig kørsel end familier, som kun ejer benzin- eller dieslbiler.

I forhold til tabel 5, hvor vi inddelte familier efter antallet af biler, er forskellen i indkomst større, når vi inddeler familier efter den type af brændstof, deres biler bruger, jf. tabel 6. Familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, kører også generelt længere om året. Det kan hænge sammen med, at ældre biler typisk bliver brugt mindre, og at størstedelen af elbilerne og plugin-hybridbilerne er relativt nye. Forskellen i indkomst kan skyldes, at elbiler og plugin-hybridbiler er dyrere at anskaffe, og derfor i højere grad købes af familier med højere indkomster.

I tabel 6 ser vi udelukkende på familier, der enten kun ejer 1 bil, eller som ejer flere biler med samme type forbrug af brændstof. Det har vi valgt for bedre at kunne sammenholde forskelle på indkomst og kørsel med valg af brændstof.

Tabel 6 **Familier, der kun ejer elbil og plugin-hybridbiler, har højere indkomster og kører mere om året end dem, som kun ejer benzin- og dieslbiler**

Antal familier, indkomst, antal biler og kørsel opdelt på type af brændstof for familiens biler.

Brændstof	Antal familier	Medianindkomst pr. voksen i kr. ¹	Antal biler	Årlig kørsel pr. bil i km ²
Kun benzin/diesel	120.858	430.000	132.821	14.800
Kun plugin-hybrid	2.786	550.000	2.802	23.000
Kun el	3.263	600.000	3.335	19.100

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note. Tabellen inkluderer ikke de 1.590 familier, der enten ejer bil, der bruger anden type brændstof, eller både har fossil- og elbiler. Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr. Note: ² Afrundet til nærmeste 100 km.

3.4 Vigtige faktorer for bilejerskab og trafikarbejde

Den statistiske analyse i dette kapitel viser bl.a., at det er 34% mere sandsynligt, at familier med sommerhus ejer bil, i forhold til familier uden sommerhus, og at familier med hjemmeboende børn generelt kører 20% længere årligt end andre familier.

Vi har undersøgt, hvad følgende fire faktorer har af betydning for, om familien har bil og for den samlede årlige kørsel i familien:

- Om der er hjemmeboende børn i familien
- Om familien ejer et sommerhus
- Om mindst en af arbejdspladserne blandt de voksne i familien ikke er stationsnær³
- Om gennemsnitsindkomsten pr. voksen i familien er høj (over 0,5 mio. kr. pr. voksen)⁴

³ Defineret som, at arbejdsadressen ligger over 1 km fra nærmeste letbane, jernbane-, S-togs- eller metrostation.

⁴ Det svarer til, at familien har en gennemsnitlig indkomst pr. voksen, der er blandt de 22% højeste.

Analysen er baseret på alle familier i Københavns Kommune ultimo 2021. Tabel 7 viser andelen af familier i København, som opfylder hver af de fire faktorer.

Tabel 7

Andel af familier i Københavns Kommune, som opfylder hver faktor

Faktor	Andel af familier
Børn i familien ¹	20%
Ejer sommerhus ²	7%
Høj indkomst	22%
Arbejdsplads er ikke stationsnær ³	30%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Hjemmeboende børn. Note: ² Flexibolig medregnes ikke. Note: ³ Andelen er beregnet ud af de familier, hvor mindst en person har et arbejde.

Analysen viser, at det er 34% mere sandsynligt, at familier med sommerhus har bil end familier uden sommerhus, jf. tabel 8. Hvis familien har hjemmeboende børn, er det 27% mere sandsynligt, at den har bil. Og der er 22% større sandsynlighed for, at familier med høj indkomst har bil. Har en eller flere af de voksne i familien et arbejde, der ikke er stationsnært, er der 12% større sandsynlighed for, at familien har bil. En familie, der således har sommerhus og børn, har 61% større sandsynlighed for at have bil end familier, der hverken har sommerhus eller børn.

Når vi ser på familiens årlige kørsel, er faktoren med den største effekt, om mindst en af de voksne i familien har en arbejdsplads, der ikke er stationsnær. Hvis det er tilfældet, kører familien i gennemsnit 38% længere om året end familier, hvor alle arbejdspladserne er stationsnære. Børn i familien medfører i gennemsnit, at familien kører 17% mere i bil, mens det har lige stor effekt på den årlige kørsel, om familien ejer sommerhus, eller om familien har høj indkomst. I begge tilfælde forøger hver af faktorerne den samlede årlige kørsel med ca. 10% sammenlignet med familier, der ikke har sommerhus eller høj indkomst.

Tabel 8

Ejerskab af sommerhus og at der er børn i familien, har størst betydning for, om familien har bil

Resultat af regressionsanalyser på bilejerskab og årlig kørsel i familien.

Faktor	Forøgelse af sandsynlighed for, at familien har bil	Forøgelse af årlig kørsel i familien
Børn i familien	27%	17%
Ejer sommerhus	34%	11%
Høj indkomst	22%	10%
Arbejdsplads er ikke stationsnær	12%	38%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Resultaterne ovenfor er baseret på to separate regressionsmodeller. Forøgelsen af sandsynligheden for, at familien har bil, er estimeret ud fra en lineær sandsynlighedsmodel. Forøgelsen af årlig kørsel i familien er estimeret ud fra en lineær model for log-transformeret årlig kørsel.

4 Københavnernes brug af bil

I dette kapitel beskriver vi, hvordan københavnere bruger deres biler.

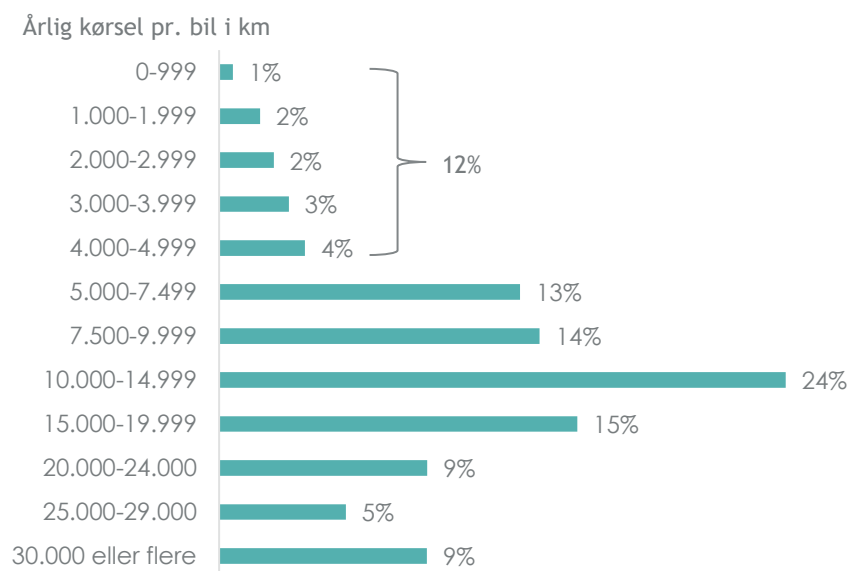
4.1 Årlig kørsel i bil og årlige omkostninger

Årlig kørsel

På baggrund af data fra Motorregisteret har vi opgjort, at 12% af de private biler i København kører under 5.000 km om året, jf. figur 7. 27% kører mellem 5.000 og 10.000 km om året, og 24% af privatbilerne kører årligt mellem 10.000 km og 15.000 km. 9% af privatbilerne i København kører over 30.000 km om året. En typisk årlig kørsel, når bilen bruges til daglig pendling, ligger på omkring 12.000-15.000 km. 12.000 km svarer til fx 200 pendlerdage på et år med en afstand til arbejde på 30 km. Hvis der er yderligere 15 ture årligt i fx sommerhus med en afstand på 100 km, giver det yderligere 3.000 km på et år.

Personbilerne, der anvendes af familierne i København, kører i gennemsnit 14.800 km om året. Til sammenligning er det gennemsnitlige kørte kilometertal på landsplan ca. 15.300 i 2020, jf. Skat 2021.

Figur 7 Hver 8. privatbil kører under 5.000 km om året



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Vi har undersøgt, hvor stor en andel af bilerne i de københavnske bydele og i områder med ny byudvikling der kører under 5.000 km om året. I de københavnske bydele ligger andelen i intervallet 9-13%. I byudviklingsområderne ligger andelen mellem 2% og 10% med et gennemsnit på 7%, jf. tabel 9. Antallet af privatbiler opdelt på årlig kørsel for hver bydel og byudviklingsområde fremgår af bilag, kapitel 8.

Tabel 9 Andel biler fordelt på årlig kørsel og geografi

	Årlig kørsel pr. bil (1.000 km)							
	Under 5	5-7,5	7,5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30 +
Hele København	12%	13%	14%	24%	15%	9%	5%	9%
Amager Vest	11%	13%	13%	24%	15%	9%	5%	10%
Amager Øst	12%	13%	13%	25%	15%	9%	5%	8%
Bispebjerg	11%	12%	13%	23%	16%	9%	6%	9%
Brønshøj-Husum	12%	13%	15%	24%	15%	9%	5%	8%
Indre By/ Christianshavn	12%	14%	14%	24%	15%	8%	5%	8%
Nørrebro	10%	12%	13%	24%	15%	10%	6%	9%
Valby	11%	12%	13%	24%	16%	9%	6%	9%
Vanløse	13%	14%	16%	24%	14%	8%	5%	7%
Vesterbro/Kongens Enghave	9%	12%	13%	24%	16%	10%	6%	11%
Østerbro	12%	13%	14%	24%	15%	9%	5%	8%
Udvalgte områder med byudvikling	7%	10%	12%	24%	17%	12%	7%	13%
Nordhavn	4%	12%	16%	27%	13%	9%	6%	12%
Nordøstamager	10%	15%	13%	23%	18%	7%	5%	9%
Ørestad	2%	12%	14%	26%	16%	11%	8%	10%
Sydhavn	9%	12%	13%	25%	13%	13%	6%	10%
Valby Syd	6%	9%	11%	24%	18%	13%	7%	12%
Carlsberg Byen	10%	12%	10%	23%	17%	11%	6%	11%
DR Byen	6%	9%	11%	23%	16%	11%	7%	16%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Fordelingen af biler på kørselsomfang er estimeret ud fra 43% af private biler i Københavns Kommune.

Vi har også undersøgt, hvor mange biler på Østerbro, Nørrebro og i Indre By der har en kørsel på over 10.000 km årligt, og som er ejet af familier med en lav indkomst, jf. tabel 10.

Ser vi på biler, der kører over 10.000 km om året i de tre bydele, viser data, at knap 5.400 af bilerne, som kører over 10.000 km om året, tilhører familier med en lav indkomst. En lav indkomst defineres som en gennemsnitlig årlig indkomst for voksne i familien på under 300.000 kr. I alt er der knap 45.000 familier i de tre bydele. Ca. 70% af familierne har bil, jf. tabel 2.

38 % af bilerne i de tre bydele - svarende til knap 17.000 biler - kører under 10.000 km om året, hvilket indikerer, at bilerne ikke bruges dagligt, eller kun bruges til korte ture.

Tabel 10

Antal biler fordelt på indkomstgrupper og årlig kørsel for bilejere på Østerbro, Nørrebro og i Indre By

Gennemsnitsindkomst for voksne i familien	Antal biler i alt	Antal biler, der kører over 10.000 km årligt	Antal biler, der kører under 10.000 km årligt
0-99.999	841	462	379
100.000-199.999	3.015	1.603	1.412
200.000-299.999	6.258	3.358	2.900
300.000-399.999	6.927	4.161	2.766
400.000-499.999	7.933	5.223	2.710
500.000-599.999	6.548	4.519	2.029
600.000-699.999	2.439	1.577	862
700.000-799.999	4.284	2.838	1.446
800.000-899.999	1.571	1.003	568
900.000-999.999	977	690	287
1.000.000 eller over	3.859	2.440	1.419
I alt	44.652	27.874	16.778

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: I 'Hele København' indgår et mindre antal biler, hvor det ikke er oplyst, hvilken bydel de tilhører.

Note: Fordelingen af biler på kørselsomfang er estimeret på baggrund af et udvalg af 43% af privatbilerne i Københavns Kommune.

Omkostninger ved kørsel

Vi har estimeret, hvor meget bilejerne betaler for deres brug af bil om året eksklusive beboerlicens og andre parkeringsomkostninger. Vi har taget udgangspunkt i en gennemsnitspris pr. km kørt i bil på 2,7 kr. (2022-priser), jf. Transportøkonomiske Enhedspriser v2.0.

Gennemsnitsprisen er et gennemsnit over drivmidler, bilmærker og alder og indeholder alle omkostninger ekskl. parkering og beboerlicenser, dvs. afskrivning af anskaffelsesprisen, reparation og vedligeholdelse, dæk, drivmidler, ejerafgift og forsikring. Prisen er baseret på standardnøgletal for omkostningen pr. kørt kilometer og tager ikke højde for fx bilernes alder.

Gennemsnitsprisen er derefter sammenholdt med de enkelte bilers årlige kørsel. Privatbiler i København kører i gennemsnit 14.800 km om året. Det svarer til en årlig betaling på 40.000 kr., jf. tabel 11.

Tabel 11

I gennemsnit betaler bilisterne i København 40.000 kr. årligt pr. bil

Gennemsnitlige årlige udgifter til bil ekskl. beboerlicens og andre parkeringsomkostninger.

Årlig kørsel i km	Kr. pr. bil ¹
0-999	1.200
1.000-1.999	3.300
2.000-2.999	6.100
3.000-3.999	8.800
4.000-4.999	11.500
5.000-7.499	16.400
7.500-9.999	22.900
10.000-14.999	32.600
15.000-19.999	45.800
20.000-24.000	59.100
25.000-29.000	72.600
30.000 eller flere	113.500
Gennemsnit	40.000

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 100 kr.

Gennemsnitsomkostningerne for de biler, der kører under 5.000 km om året, er 7.900 kr. årligt. En beboerlicens til Københavns Kommunes licenszoner koster mellem 200 kr. og 5.530 kr. om året. For de biler, der kører under 5.000 km om året, vil de samlede omkostninger (inklusive beboerlicens) ved at have en bil i de fleste tilfælde være under 1.000 kr. om måneden.

4.2 Københavnernes ture i bil

Turlængde

Halvdelen af de ture, københavnerne kører i bil, krydser kommunegrænsen. 35% er ture inden for kommunegrænsen, og resten er ture, der starter og slutter uden for Københavns Kommune, jf. tabel 12. Ture inden for Københavns Kommune er oftere kortere. Opgør vi i stedet fordelingen af det samlede antal kørte km, bliver langt de fleste, 86%, kørt på ture, der krydser kommunegrænsen.

Tabel 12

Københavnerne kører mest i bil til og fra andre kommuner

Fordeling af københavnernes samlede kørsel i bil og gennemsnitlig turlængde

	Ture i bil	Kilometer i bil
Inden for Københavns Kommune	35%	9%
Krydser kommunegrænse	50%	86%
Uden for Københavns Kommune	15%	5%
I alt	100%	100%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune.

Note: Ture, som fx starter i Københavns Kommune og slutter i Frederiksberg Kommune, tæller også med i opgørelsen som en tur, der krydser en kommunegrænse.

Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km, jf. tabel 13. Ture inden for kommunegrænsen er typisk under 10 km, mens der er langt flere lange ture blandt ture, der krydser kommunegrænsen.

Tabel 13

Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km

Fordeling af københavnernes ture i bil på turlængde

Kilometer	0-2	2-5	5-10	10-20	20-30	Over 30
Inden for Københavns Kommune	24%	36%	31%	8%	1%	0%
Krydser kommunegrænse	1%	11%	21%	28%	12%	27%
Uden for Københavns Kommune	10%	26%	19%	19%	8%	18%
I alt	11%	22%	24%	19%	7%	16%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune.

Note: Ture, som fx starter i Københavns Kommune og slutter i Frederiksberg Kommune, tæller også med i opgørelsen som en tur, der krydser en kommunegrænse.

Turformål

Over halvdelen af de kilometer, københavnerne kører i bil, er i forbindelse med fritidsture, jf. tabel 14. Sammenligner vi med landsgennemsnittet, kører københavnerne flere kilometer i forbindelse med ærinder og fritidsformål og færre kilometer i forbindelse med arbejde og uddannelse.

Tabel 14

Københavnerne kører mest i bil i forbindelse med fritidsture

Fordeling af københavnernes samlede kørsel i bil (kilometer) på turformål

Turformål	Arbejde	Ærinde	Fritid	Erhverv
Københavns Kommune (antal km)	5.646.000	4.796.000	20.416.000	2.252.000
Københavns Kommune (andele)	20%	15%	56%	9%
Lands gennemsnit bilister (andel)	27%	-----	64% -----	10%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune. Lands gennemsnit: Transportøkonomiske Enhedspriser v2.0 (baseret på Transportvaneundersøgelsen 2016-2018).
 Note: Uddannelse indgår under arbejde.
 Note: Afrundet til nærmeste 1.000.

I tabellen nedenfor fremgår det, hvordan københavnernes ture fordeler sig på turformål og afstand. Størstedelen (39%) af turene er fritidsture, efterfulgt af 34% ærindeture og 21% ture til og fra arbejde og uddannelse. De resterende 6% er erhvervsture. De korte ture under 5 km er i højere grad ærindeture, mens fritidsture og ture til og fra arbejde udgør en større andel af de længere ture.

Tabel 15

Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km

Fordeling af københavnernes ture i bil på turlængde

Kilometer	0-2	2-5	5-10	10-20	20-30	Over 30	I alt
Arbejde	7%	13%	22%	32%	34%	23%	21%
Ærinde	70%	50%	35%	22%	10%	9%	34%
Fritid	20%	32%	38%	39%	47%	58%	39%
Erhverv	3%	4%	5%	8%	8%	9%	6%
Alle turformål	11%	22%	24%	19%	7%	16%	100%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune.
 Note: Uddannelse indgår under arbejde.

4.3 Transportmiddelvalg for københavnere med og uden adgang til bil i familien

Vi har også undersøgt københavnernes valg af transportmiddel ud fra besvarelser i Transportvaneundersøgelsen fra 2010 til 2019. Her har vi fordelt respondenterne på, om deres

familie ejer bil, og på, om deres arbejdsplads ligger i Københavns Kommune eller en omegnskommune⁵, eller om den ikke gør.

Generelt finder vi, at for familier med bil udgør cykler, gang og kollektiv trafik en mindre andel af den samlede transport, hvad enten vi opgør det i kilometer eller i antal ture. Det bekræfter, at bilejere oftere tager bilen sammenlignet med københavnere uden adgang til bil.

Ture i bil udgør 60% af de daglige ture for københavnere med adgang til bil i familien, hvis deres arbejdsplads ligger uden for Københavns Kommune eller omegnskommunerne, jf. tabel 16. For københavnere med adgang til bil i familien, hvis arbejdsplads ligger i Københavns Kommune eller omegnskommunerne udgør bilture 42% af de daglige ture. Det indikerer, at en stor andel af de københavnere, der har adgang til bil i familien, oftere vælger andre transportmidler til pendling, hvis deres arbejdsplads ligger i Københavns Kommune eller omegnskommunerne.

Det stemmer godt overens med vores viden om, at københavnere kører færre kilometer i forbindelse med pendling sammenlignet med landsgennemsnittet, og at 39% af de københavnske biler kører under 10.000 km om året og derfor næppe bruges dagligt.

Tabel 16

Familier med bil cykler og går mindre

Fordeling af ture og kilometer på transportmiddel for alle københavnere.

		Arbejdsplads i Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹		Arbejdsplads uden for Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹	
		Bil i familien	Uden bil i familien	Bil i familien	Uden bil i familien
Ture	Gang	21%	27%	17%	24%
	Cykel	30%	49%	15%	30%
	Bil	42%	9%	60%	12%
	Kollektiv	7%	15%	7%	34%
Kilometer	Gang	3%	5%	1%	2%
	Cykel	13%	25%	4%	11%
	Bil	77%	28%	81%	22%
	Kollektiv	8%	42%	13%	65%

Kilde: Egne beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen fra 2010 til 2019.

Note: ¹ Omegnskommuner er her Frederiksberg, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre kommuner.

4.4 Bilture i København fordelt på bopælskommune

Når vi ser på bilturene, der starter eller slutter i Københavns Kommune, er det samlet set 62% af turene, der foretages af personer, der bor i Københavns Kommune, jf. tabel 17. Ser vi på de

⁵ Omegnskommuner refererer her til Frederiksberg, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre.

enkelte turformål er det særligt fritidsture og ærindeture, hvor københavnere udgør en stor andel, mens erhvervsture i højere grad udgøres af personer, der bor uden for Københavns Kommune.

Tabel 17

De fleste bilture i fritiden eller på ærinder i København bliver foretaget af københavnere

Fordeling af bilture, som starter eller slutter i København, på turformål og bopælskommune

	Bor i Københavns Kommune	Bor uden for Københavns kommune
Arbejdsplads	53%	47%
Ærinde	74%	26%
Fritid	63%	37%
Erhverv	36%	64%
I alt	62%	38%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer, hvis biltur starter eller slutter i København.

Note: Borgere med bopæl i Frederiksberg Kommune indgår i gruppen "Bor uden for København".

5 Viden om københavnernes behov og barrierer for bil

I dette kapitel gennemgår vi centrale dele af den eksisterende viden om de oplevede og forestillede behov for bil, samt hvad der kan bidrage til, at københavnere vælger at undvære bil.

5.1 Indledning

Gennemgang af eksisterende viden

Hvor der findes mange danske undersøgelser om transportadfærd, findes der relativt få danske undersøgelser, som belyser bilejeres behov og barrierer for at undvære bil. Vi har fokuseret på litteratur, der belyser forhold i Københavns Kommune, men vi har også inddraget relevante studier fra resten af Danmark. En oversigt over studierne fremgår i bilaget (kapitel 8). Vi har suppleret litteraturgennemgangen med to interviews:

- professor i byplanlægning ved Aalborg Universitet
- bystrategisk rådgiver hos Urban Creators, og tidligere programchef på cykelområdet i Københavns Kommune.

Baseret på gennemgangen af den ovenstående litteratur har vi samlet de vigtigste bevæggrunde for bilejerskab, og hvilke barrierer og potentialer der er for, at flere københavnere vælger at undvære bil, i 6 temaer:

- Livsfaseskift
- Økonomi
- Parkering
- Kollektive transportmuligheder
- Delebilisme
- Cyklisme.

Listen er ikke rangeret, og mange af temaerne virker naturligvis i samspil og overlapper delvist.

Erfaringsbaserede versus forestillede oplevelser

I gennemgangen af den eksisterende viden på området erfarer vi, at respondenternes beskrivelser af behov og barrierer for at undvære bil er præget af erfarer såvel som forestillede oplevelser og fortællinger om bilejerskab. Nogle af respondenternes fortællinger er baseret på konkrete erfaringer, de har gjort sig, men der findes ligeledes fortællinger, som udelukkende er baseret på forestillinger om det at have en bil.

I flere dele af litteraturen har det dog ikke været muligt at tyde, om behovet eller barrieren er baseret på en erfaringsbaseret eller en forestillet oplevelse. I de følgende kapitler har vi nævnt det de steder, hvor det fremgår af litteraturen.

5.2 Livsfaseskift

Livsfaseskift er et af de centrale temaer, der har betydning for folks oplevede behov for bil. Bl.a. konkluderer studiet af lokalområderne i SIMS-projektet (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021), at livsfaseskift typisk udfordrer eller bryder med eksisterende transportvaner og derfor rummer et handlerum for enten at købe bil eller skille sig af med bil. Flere familier fremhæver i studiets kvalitative interviews, at det at få børn er et livsfaseskift, der i høj grad ændrer husstandens behov for bil. Familierne oplever et voksende behov for at købe egen bil, så snart de får små børn, og der er derfor tale om en erfaringsbaseret oplevelse. Familierne begrundet det stigende behov med en mindre grad af tidsfleksibilitet i hverdagen, og at de derfor er mindre villige til at gå på kompromis med transporttiden.

Livsfaseskift kan desuden være af central betydning for oplevelse af bilbehovet. Eksempler på livsfaseskift er fx, at folk flytter eller får børn og derfor i forvejen er i gang med en omstrukturering af hverdagslivet. Fremfor et reelt voksende behov kan det i højere grad skyldes de forestillinger, mange mennesker har om børnefamilien. Der florerer således forestillinger om, at bilen er den del af den samlede pakke, man bør anskaffe sig, når man får børn. Disse kulturelle historiefortællinger om det gode liv styrer familiernes valg og kan lede til, at de bagefter efterrationaliserer med argumenter om, hvorfor de har behov for bilen.

”

Bilen er en del af den samlede pakke for børnefamilien, sammen med huset, barnevognen og skiftebordet.

professor, byplanlægning Aalborg Universitet

I Is it a bird's undersøgelse af transportadfærd i København (Is it a Bird, 2013) beskriver børnefamilierne også bilen som en "børnecontainer", der er nødvendig for at få hverdagen med børn til at hænge sammen. Bilen beskrives her som værende på lige fod med huset og hunden, og den sætter rammen for det fede og fuldendte liv i børnefamilien. Flere børnefamilier angiver bilen som et statussymbol, da den gør familien stolt over deres egen situation.

Nye livssituationer kan også være af betydning for, hvorvidt folk anskaffer sig biler. Der kan desuden være forskellige narrativer i kulturen, der er knyttet til disse livssituationer, fx køb af "karrierebilen", "familiebilen" og "otiumbilen." Disse bilkøb er ofte baseret på argumenter om, at det er nødvendigt for at få logistikken i hverdagen til at gå op, men det kan i lige så høj grad

handle om forestillinger, der er forbundet med disse livssituationer. Når folk først har anskaffet sig bilen, er den meget svær at skille sig af med, da folk indretter deres hverdag efter den. Den kan for nogle nærmest blive "det femte familiemedlem". Dette bekræfter en undersøgelse af Wilke på vegne af Vejdirektoratet (Wilke, 2017). Pludselig kan hverdagen ikke hænge sammen uden bil. Her svarer 46%, at mens bilen starter som en bekvemmelighed, er den nu en nødvendighed.

Nye livssituationer udgør også det tidspunkt, hvor det er mest oplagt at ændre transportvaner og få folk til at overveje at udskifte deres bilejerskab med andre transportformer såsom cyklen (Ørestad Innovation City Copenhagen, 2020).

”

Netop Ørestad er særlig interessant, fordi det er en bydel i rivende udvikling. De næste år flytter rigtig mange nye beboere ind, men også nye ansatte og nye studerende. Her er der virkelig potentiale for at hjælpe med at gøre cyklen til det oplagte valg, når man skal starte sine nye transportvaner op.

bystrategisk rådgiver hos Urban Creators

Kilde: Ørestad Innovation City Copenhagen (2020).

SIMS-studiet (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021) beskriver også, at andre ændringer i familiemønstre, såsom at børnene flytter hjemmefra, muliggør afskaffelse af en eller flere biler og kan derfor også have betydning for respondenternes oplevede behov for bil.

Et studie af Wilke på vegne af Vejdirektoratet (Wilke, 2017) peger også på, at cyklen typisk ryger ud til fordel for bilen ved større skift i livet. Her nævnes også nyt job eller ny uddannelse, som ligger længere væk. Det kan også være, at behovet for bil opstår i forbindelse med udførelsen af selve jobbet. Derudover nævnes det også som et livsfaseskift, at man får dårligere helbred og derfor føler sig nødsaget til at købe bil.

5.3 Økonomi

Litteraturen peger på, at økonomi er af betydning for den enkeltes oplevede behov og barrierer for bil. SIMS-studiet nævner kort, at respondenternes personlige økonomiske situation har betydning for, hvorvidt de anskaffer sig en bil eller ej (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021). Hvis økonomien mangler, opleves det ikke overraskende som en barriere for at købe bil. Det samme fremgik af figur 3, hvor særligt de laveste indkomstgrupper har væsentligt lavere bilejerskab.

Økonomi har også betydning for, i hvor høj grad bilen benyttes, når den først er anskaffet. En undersøgelse, som Kantar Gallup har udført for parkeringsappen EasyPark (Ritzau, 2022), viser, at de høje benzinpriser som følge af inflationen har fået 4 ud af 10 danskerne til at køre mindre i bil

i løbet af arbejdsdagen. 38% af danskerne kører således mindre i bil i arbejdstiden, mens 41% tager cyklen eller kollektiv transport til arbejdet i stedet for bilen. Knap hver fjerde tager cyklen mere, og knap hver femte svarer, at de oftere har brugt offentlig transport til og fra arbejde. Udviklingen er højest blandt de 18-25-årige, hvor 57% har øget deres brug af enten cykel eller offentlig transport.

Bilejere tager ofte ikke højde for de samlede omkostninger, når de vurderer, hvor dyrt det er at have en bil. Det går også igen, når bilister skal vurdere omkostninger ved at køre en (ekstra) tur. Her tages sjældent de samlede marginale omkostninger (fx værditab på bilen) med, men ofte alene omkostningerne til brændstof.

5.4 Parkering

Is it a bird's undersøgelse af transportadfærd i København (Is it a bird, 2013) beskriver, at parkering er det område, hvor respondenterne angiver, at bilen kan føles som den største begrænsning og er derfor en barriere for at bruge bilen. Folk, der ikke har bil til rådighed, forestiller sig også, at dette er den største udfordring for bilejerne. Dog fremgår det ikke, i hvilket omfang disse forestillinger reelt har betydning for, om folk anskaffer sig bil eller ej.

SIMS-studiet peger dog på, at parkering har betydning for til- og fravalg af bilen. Respondenterne i Nordhavn angiver, at de høje parkeringsudgifter (1.200 kr./md.) er en direkte årsag til, at respondenterne undlader at anskaffe en bil. Her er der derfor tale om en oplevet barriere. Derudover angiver respondenterne i SIMS-studiet, at det kan være svært at huske, hvor bilen er parkeret, og at det skaber besvær i hverdagen, at bilen ikke kan holde parkeret foran døren (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021).

Bilejerskabet varierer på tværs af København, jf. 3.1. Det skyldes bl.a. forskelle i aldersprofilen, indkomster og priser på beboerlicenser. Det er ikke muligt direkte at udlede, hvad prisen på beboerlicenser betyder for bilejerskabet uden at kontrollere for disse forhold. Når vi sammenligner områder med samme indkomstniveauer, fx Ørestad og Østerbro, tyder det på, at højere beboerlicenser medfører lavere bilejerskab.

5.5 Kollektive transportmuligheder

Adgang til kollektive transportmuligheder viser sig også at have betydning for de oplevede behov og barrierer for at undvære bil. Respondenter fra Nordhavn i SIMS-studiet oplever at have god adgang til andre transportmidler end privatbilen, såsom offentlig transport og deleløsninger, hvorfor behovet for egen bil bliver mindre (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021). En kvalitativ undersøgelse af københavnske parkanter (Pluss Epinion, 2013) indikerer også, at flere respondenter ville overveje at afskaffe deres bil, hvis de offentlige transportmuligheder var bedre og billigere.

En analyse fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik, 2021), der har undersøgt danskernes kørevaner, tyder også på, at danskerne vælger ikke at eje en bil, hvis der er gode alternativer med

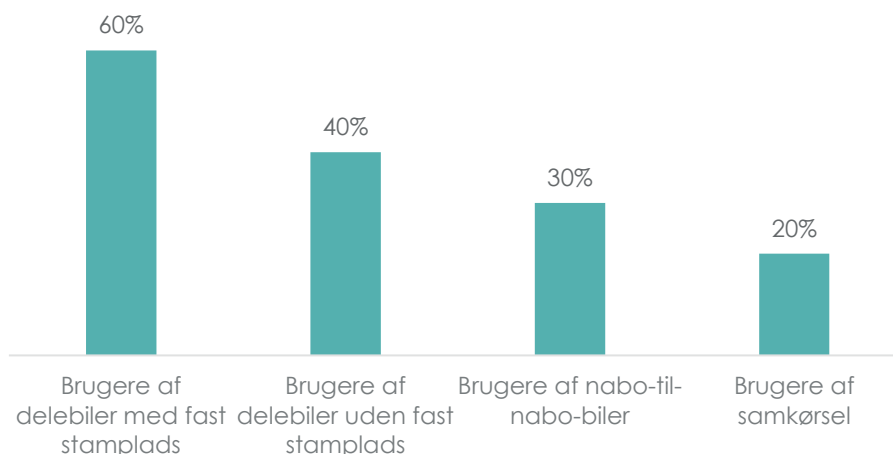
kollektiv transport. Analysen viser, at mere end 80% af familierne i områder med det laveste serviceniveau af offentlig transport ejer minimum 1 bil, men at i områder, hvor serviceniveauet af offentlig transport er højest, råder kun 39% af familierne over 1 eller flere biler. Denne sammenhæng er også gældende, når der tages højde for bystørrelse, økonomi, alder og andre faktorer.

Negative erfaringer med kollektiv trafik er derfor ikke overraskende forbundet med et større behov for at anskaffe sig en bil. Respondenter i SIMS-studiet, der oplever frustration med skift på tværs af bus- og togruter, herunder lange ventetider, angiver at opleve bilen som en nødvendighed (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021).

5.6 Delebilisme

Adgangen til delebiler har betydning for, i hvilken grad folk oplever behovet for privatbil. En undersøgelse af delebilisme i København (Urban Creators, 2021) viser således, at blandt 594 respondenter i København uden adgang til egen bil har muligheden for at benytte delebil haft indflydelse på udskydelse eller undladelse af bilkøb, jf. figur 8. Undersøgelsen refererer også til andre analyser, der angiver, at ca. 5-6% har solgt deres bil pga. delebilsordning uden fast stamplads. Ligeledes refererer de til, at tidligere undersøgelser har vist, at en delebil med fast stamplads erstatter i størrelsesordenen 5-10 private biler.

Figur 8 **Andelen af de københavnske delebilsbrugere, der udtrykker, at delebilsordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil**



Kilde: Urban Creators (2021).

Der er dog også en række behov og barrierer, der er særlig knyttet til selve brugen af delebilisme. I en undersøgelse af COWI på vegne af København Kommune (COWI, 2017) blev københavnske bilejere spurgt ind til, hvorfor de ikke har overvejet delebilsløsninger. Hertil angiver 30%, at de

kører for meget til, at det kan betale sig, 25%, at det er for besværligt, mens 38% angiver andre årsager.

Andre dele af litteraturen peger også på, at et stort kørselsbehov bliver en barriere for at gøre brug af delebilen. I en analyse af Urban Creators oplever respondenterne det generelt som værende billigere at bruge delebil fremfor at have egen bil, men at delebilen opleves som dyrere i 3 situationer: I myldretiden, ved hyppig brug og ved lange ture (Urban Creators, 2021). Derudover er det frustrerende for brugerne, at man ved booking af en længere periode er nødsaget til at betale for bilen, selvom man ikke skal køre i den. Delebiler er typisk billigere ved et lavt årligt kørselsforbrug. Politiken (2021) har peget på, at de er billigere ved et kørselsforbrug under 12.000 kilometer årligt. Det afhænger dog i praksis af, hvilken biltype og alder der sammenlignes.

Parkeringsproblematikken har ikke kun betydning for anskaffelsen af privatbiler, men også for brug af debiler. Urban Creators' analyse viser eksempelvis, at en barriere for at anvende debilen er, at det kan opleves som besværligt, da det ofte er svært at finde parkeringsplads (Urban Creators, 2021). SIMS-studiet viser dog, at der på dette område er forskel på de erfaringsbaserede og på de forestillede fortællinger. De erfaringsbaserede fortællinger om debilerne er i studiet generelt positive, mens de forestillede er mere negative. Der florerer fx negative forestillede fortællinger om de deleordninger, der opleves som ufleksible, fordi bilerne holder på faste holdepladser, hvorimod de, der faktisk benytter sig af deleordningerne, ikke oplever parkering som særlig problematisk (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021).

5.7 Cyklisme

Cykler kan være en konkurrent til bilen på de kortere ture og har derfor ikke overraskende betydning for, hvorvidt danskerne oplever behovet for bil. En evaluering af supercykelstier i Hovedstadsregionen (Sekretariatet for Supercykelstier, 2019) viser, at indførelsen af de på daværende tidspunkt 8 supercykelstier medførte en stigning på 23% i antallet af cyklister på disse ruter. Af disse nye cyklister kørte 14% tidligere i bil. Studiet indikerer derfor, at behovet for bil kan opleves som mindre, hvis cykelforholdene i et område forbedres.

Særligt elcyklen er blevet mere udbredt over det sidste årti og er sandsynligvis en af de største konkurrenter til bilen. I en undersøgelse, som KANTAR har lavet for Vejdirektoratet (KANTAR, 2019), svarer 47% af 500 adspurgte elcykelbrugere, at deres elcykel har erstattet ture med bilen. De svarer også, at de fået en mere effektiv hverdag, fordi det er muligt at transportere sig fra dør til dør uden at tænke på trafik, myldretid og parkeringsmuligheder. Dog vælges bilen fortsat, når afstanden er meget stor, når flere skal følges, og når der skal transporteres mange eller tunge varer.

Stigningen i brug af elcykler skyldes til dels, at der er sket et skift i de sociale normer og det offentlige image af denne transportform det seneste årti. For eksempel har el-ladcyklen fået en større plads i fortællingen om børnefamilien og kan derfor være i direkte konkurrence med 'familiebilen'.

Elcyklen er dog ikke konkurrencedygtig, når transportafstanden bliver for lang. Her oplever folk stadig at have behov for bilen. Det fremgår ikke, hvornår afstanden bliver for lang. Det kan desuden være svært for folk at skifte bilen ud med en elcykel. Dette skyldes, at folk ofte sammenligner prisen for en elcykel med prisen på en almindelig cykel. Flere steder har man ladet folk afprøve elcykler gratis i en vis periode. Dermed har man kunnet erstattet de forestillede barrierer ved at bruge elcykler med de oplevede. Det har mange steder betydet, at folk efterfølgende har anskaffet sig deres egen elcykel og erstattet nogle af deres bilture med denne.

6 Økonomiske virkemidlers effekt på bilejerskab og brug af bil

I dette kapitel redegør vi for den eksisterende viden om, hvordan økonomiske virkemidler kan anvendes til at reducere bilejerskabet, antallet af kørte kilometer i bil og CO₂-udledningen i Københavns Kommune. De forskellige virkemidler påvirker alle CO₂-udledningen; alle på nær differentierede beboerlicenser påvirker trafikarbejde, og primært prisen på beboerlicenser og roadpricing påvirker bilejerskabet, jf. tabel 18.

Der findes herudover en række reguleringsmæssige virkemidler, fx fastsættelse af p-norm, grønne trafikveje og (hvis loven vedtages) mulighed for nul-emissionszoner. De er ikke inkluderet her, da de ikke er økonomiske virkemidler.

Effekterne af at introducere de økonomiske virkemidler er her beskrevet enkeltvis. Hvis flere virkemidler tages i brug samtidig, kan det give større eller mindre effekter.

Tabel 18

Sammenhæng mellem virkemidler og bilejerskab, trafikarbejde og CO₂-udledning

Virkemiddel	Bilejerskab	Trafikarbejde	CO ₂ -udledning
Prisniveau på beboerlicenser	✓	✓	✓
Differentierede beboerlicenser	-	-	✓
Beboerlicenser i nye områder	✓ ¹	✓	✓
Pris, korttidsparkering	-	✓	✓
Roadpricing	✓ ²	✓	✓
Lavere priser i den kollektive trafik	-	✓	✓

Kilde: Incentive.

Note: ¹ Gratis beboerlicenser, som der fx indføres i områder med tidsbegrænset parkering, vil dog ikke reducere bilejerskabet. ² Roadpricing vil i mange tilfælde reducere bilejerskabet i Københavns Kommune, hvis taksterne sættes ud fra trængslen, som netop er høj i Københavns Kommune.

Fakta

Hvad er en elasticitet?

I dette kapitel nævner refererer vi flere steder til elasticiteter. En elasticitet viser, hvor meget en variabel ændrer sig i %, når man ændrer en anden variabel 10%. En elasticitet på -0,28, der viser, hvor meget antallet af biler ændrer sig, når man ændrer prisen på brændstof, betyder således, at en 10% stigning i prisen på brændstof medfører et fald i antallet af biler på 2,8%.

Hævet prisniveau på beboerlicenser

Det generelle prisniveau for beboerlicenser har betydning for bilejerskabet og dermed også for trafikarbejdet og CO₂-udledningen.

Vi har i notatet 'Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje' (Incentive 2021a) set på konsekvenserne af en ændret pris for beboerlicens uden andre ændringer. Samlet set finder vi, at bilejerskabet falder med ca. 1% ved en pris på 8.000 kr. årligt. Effekten på CO₂-udledningen følger prisen, så højere priser på beboerlicenser medfører en større reduktion i CO₂-udledningen.

Effekten er baseret på ændringen i bilejerskab, der blev fundet i analysen 'En grøn omstilling af trafikken' (Via Trafik 2021), og alene justeret ift. andre prisniveauer. Der er væsentlig usikkerhed om effekten. Effekten på bilejerskab i 'En grøn omstilling af trafikken' virker dog lav, når vi sammenligner med elasticiteter for bilejerskab anvendt af Skatteministeriet.⁶

Tabel 19

Konsekvenser for bilejerskab CO₂-udledning i Københavns Kommune ved ændrede beboerlicenser for fossilbiler, 2025

(- angiver et lavere bilejerskab og mindre CO₂-udledning)

Beboerlicens fossilbiler, kr./årligt	Bilejerskab	Ton CO ₂
4.000	-0,4%	-2.000
6.000	-0,7%	-4.000
8.000	-1,0%	-6.000
10.000	-1,3%	-8.000
12.000	-1,6%	-10.000

Kilde: Incentive (2021a).

Differentierede beboerlicenser

Prisen på beboerlicenser har betydning for folks valg. Det samlede niveau har betydning for bilejerskabet, men differentieringen efter CO₂-emissioner giver øget incitament for borgerne til at købe biler, der udleder mindre CO₂.

I analysen 'En grøn omstilling af trafikken' (Via Trafik 2021), som udgør den ene af mobilitetsanalyserne, er det beregnet med COMPASS-modellen, at en stigning i pris på beboerlicenser til 24.000 kr. om året for fossilbiler forventes at medføre en reduktion i antallet af hjemmehørende privatejede biler på 4% i Københavns Kommune.

⁶ Således er der i Skatteøkonomisk Redegørelse fra 2018 anvendt en egenpriselasticitet for den gennemsnitlige bilpris på -0,55 ved beregning af ændring i antallet af købte biler.

Som også nævnt ovenfor virker effekten på bilejerskab i 'En grøn omstilling af trafikken' (Via Trafik 2021) dog lav, når vi sammenligner med elasticiteter for bilejerskab anvendt af Skatteministeriet.⁷

Analysen 'En grøn omstilling af trafikken' har ikke taget højde for et øget incitament til at købe elbiler. Københavns Kommune bad os derfor i analysen 'Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje' (Incentive 2021a) om at fastholde effekten på de 4%, men justere for det øgede incitament til at købe elbiler. Når vi justerede for incitamentet til at købe elbiler blev effekten på bilejerskabet reduceret fra 4% til 1-3% afhængig af scenariet.

Vi har i Incentive (2022) undersøgt konsekvenserne for bilsammensætningen af, at prisdifferentieringen blev øget for beboerlicenserne i gul zone (Nørrebro, Østerbro og Valby), jf. tabel 20. Vi konkluderede, at den øgede prisdifferentiering samlet set havde reduceret CO₂-udledningen fra biltrafikken med 10%, når vi samtidig tog højde for, at den løbende udskiftning af biler i samme periode også bidrog til en lavere CO₂-udledning. Vi undersøgte ikke effekterne på bilejerskabet af de ændrede priser. Effekten er målt inden for relativt få år. Nogle beboere vil kun lade prisdifferentieringen på beboerlicenser påvirke deres valg af bil, når de af andre grunde udskifter deres bil. Det kan trække i retning af større effekt, hvis man måler effekten over en længere årrække. Lignende effekter vil sandsynligvis kunne opnås i andre områder af København.

Tabel 20

Priser beboerlicenser gul zone, kr./måned

Brændstofforbrug (km/l), benzin	Brændstofforbrug (km/l), diesel	2021	2017
min. 20,0	min. 22,5	1.015	100
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.030	730
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.030	730
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	4.060	1.150
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.030	730
Elbil, brintbil og elmotorcykel		205	100

Kilde: Oplyst af Københavns Kommune ifm. udarbejdelsen af Incentive (2022).
Note: Priserne er de faktiske priser, som københavnere betalte i 2017 og 2021.

Beboerlicenser i nye områder

Indføres der beboerlicenser i områder, hvor det før har været gratis at parkere, påvirker det bilejerskabet, antallet af kørte kilometer og CO₂-udledningen.

I Incentive (2022) vurderede vi med nogen usikkerhed og med det daværende prisniveau⁸ for beboerlicenser, at bilejerskabet falder med 0,3%, hvis man indfører betalingsparkering i

⁷ Således er der i Skatteøkonomisk Redegørelse fra 2018 anvendt en egenpriselasticitet for den gennemsnitlige bilpris på -0,55 ved beregning af ændring i antallet af købte biler.

⁸ Prisniveauet for beboerlicenser i 2022 var henholdsvis 205 kr., 1.035 kr., 2.075 kr. og 4.145 kr. pr. licens for de samme kategorier som i Tabel 20.

randområderne til de eksisterende parkeringszoner, dvs. de områder der ligger lige op til de eksisterende parkeringszoner. Effekten på bilejerskabet af at indføre beboerlicenser i nye områder er afhængig af antallet af private parkeringspladser. Det gælder særligt for områder, hvor beboerne kan parkere på egen grund. Effekten er således specifik for disse områder og kan ikke generaliseres til hele København.

Vi vurderede desuden, at indførelsen af betalingsparkering vil medføre, at antallet af udefrakommende biler reduceres med 33%. På gadeplan vil faldet være ca. 10 %-point større, men vi regnede med en mindre effekt, da nogle i stedet vil vælge at parkere på private parkeringspladser eller stille bilen uden for parkeringszonen.

Vi vurderede, at effekten af at indføre betalingsparkering i 15 nye områder i Københavns Kommune ville give en reduktion i CO₂-udledningen på 3.800 ton CO₂ årligt i 2025. Heraf tilfaldt de 15% Københavns Kommune svarende til 1.100 ton CO₂ årligt. Andelen, der tilfalder Københavns Kommune, er ikke større, fordi en stor del af turene går til andre kommuner.

Vi vurderede ligeledes – med betydelig usikkerhed – at effekten af at indføre betalingsparkering i alle de områder af København, hvor der på daværende tidspunkt ikke var parkeringszoner, ville give en samlet reduktion på 23.000 ton CO₂ i 2025, heraf 3.000 ton i København Kommune.

Korttidsparkering

Der er begrænset viden om effekterne på bilejerskab, kørte kilometer og CO₂-udledning af at hæve taksterne for korttidsparkering i Københavns Kommune.

Gragera et. al (2021) har undersøgt effekten af, at priserne i rød parkeringszone i København blev hævet fra 18 til 35 kr./time, og finder en priselasticitet på -0,76, dvs., at 10% højere priser medfører 7,6% færre parkeringer i rød zone. Studiet undersøger ikke, hvorvidt faldet i antallet af parkeringer skyldes, at bilisterne i stedet har valgt at parkere på private parkeringspladser eller i de billigere nærliggende zoner.

Elasticiteten er generelt højere, end hvad der ellers findes i litteraturen. Det skyldes, at de i studiet inkluderer søgetid efter parkeringsplads. Når antallet af parkeringer falder, reduceres søgetiden og dermed den samlede ændring i omkostningerne. Elasticiteten kan derfor primært bruges i områder, hvor det er svært at finde en parkeringsplads.

Roadpricing

Roadpricing, hvor bilisterne betaler efter deres kørsel, kan etableres i mange forskellige former. I dette kapitel ser vi på effekterne ved at etablere landsdækkende roadpricing, hvor bilisterne betaler en takst for hver kilometer, de kører, som varierer afhængig af tid og sted.

Effekterne er baseret på De Økonomiske Råd (2021) og Incentives analyse for Københavns Kommune, jf. Incentive (2020) og Incentive (2020b). Begge analyser tager udgangspunkt i, at bilafgifterne samtidig omlægges, så det bliver billigere at eje en bil, men dyrere at køre i den. Analyserne adskiller sig på en række områder og kan derfor ikke direkte sammenlignes. Forskellen består bl.a. i, at DØRS etablerer et langt mere finmasket roadpricingsystem, hvor

taksterne varierer væsentligt mere og ikke kun efter tid og sted, men også efter fx køretøjstype. Dertil modellerer DØRS effekten på bilejerskabet direkte. Til gengæld opgøres trængselseffekterne mere præcist i Incentive (2020).

På trods af forskellene kan resultaterne dog give en idé om størrelsesordenen på effekterne. Antallet af biler falder med 1% i DØRS' analyse, jf. tabel 21. Kørselsomfanget falder med 5% i DØRS' analyse, mens det falder 8,5% i Incentives analyse. Endelig falder CO₂-udledningen med 2% i DØRS' analyse, mens det i Incentives analyse falder med det samme som trafikarbejdet, dvs. 8,5%.

I DØRS' analyse blev konsekvenserne for bilejerskabet modelleret. I områder som København, hvor taksterne blev sat højest (niveauet er ikke rapporteret), fandt de, at bilejerskabet blev reduceret med 26%.

Tabel 21

Effekt af at indføre landsdækkende kilometerbaseret roadpricing og omlægge bilafgifterne

	DØRS 2030	Incentive 2035
Antal biler	-25.000 (-1%)	. ¹
Kørselsomfang, mia. km	-2,8 (-5%)	-4,8 (-8,5%)
CO ₂ -udledning, ton	-100.000 (-2%)	-1,0 ² (-8,5%)

Kilde: De Økonomiske Råd (2021) og Incentive (2020b).

Note: ¹ I Incentives analyse blev bilejerskabet ikke modelleret. I stedet blev det forudsat, at bilejerskabet på landsplan steg med 20% svarende til ca. 600.000 biler. ² Den absolutte ændring i CO₂-udledningen er overvurderet, da der er anvendt en mindre stigning i andelen af elbiler i bilflåden.

I Incentives analyse blev effekterne desuden opdelt geografisk, jf. tabel 22. Ca. 8% af effekterne på trafikarbejde og CO₂-udledning på landsplan blev vurderet til at ske inden for Københavns Kommune. I Incentives analyse blev andre takstniveauer også undersøgt.

Tabel 22

Geografisk opdeling af effekter på kørselsomfang og CO₂-udledning i Incentives analyse (hovedscenarie)

	Københavns Kommune	Hovedstadsområdet	Hele landet
Ændring i kørselsomfang, mio. km	-400	-3.400	-4.800
Ændring i CO ₂ -udledning, tusinde ton CO ₂	-80	-700	-1.000

Kilde: Incentive (2020b).

DØRS (2021) opgjorde desuden elasticiteten ved højere variable omkostninger, dvs. omkostninger til brændstof og kilometertakster. De fandt i deres model en elasticitet for kørselsomfanget på -0,61, jf. tabel 23. Dvs. at når prisen på de variable omkostninger stiger med 10%, falder kørselsomfanget med 6,1% på landsplan. Elasticiteten er muligvis højere i Københavns Kommune, hvor alternativerne i form af kollektiv trafik generelt er bedre. Effekten på CO₂-udledningen er

lidt mindre, fordi kørselsomfanget med elbiler har mindre betydning for CO₂-udledningen. Endelig finder DØRS, at effekten på bilejerskab er ca. det halve, dvs. at en 10% stigning i de variable omkostninger reducerer bilejerskabet med 2,8% på landsplan.

Tabel 23 **Effekt af højere variable kilometerpriser**

Variable kilometerpriser er her brændstof (benzin, diesel og el) og kilometertakster

	Elasticitet
Kørselsomfang, km	-0,61
Udledt CO ₂	-0,55
Antal biler (bilejerskab)	-0,28

Kilde: De Økonomiske Råd (2021).

Note: Lang sigt er her en situation, hvor husholdningerne ud over kørsel også kan tilpasse type og antal biler.

Lavere priser i den kollektive trafik

Vi har tidligere vurderet de langsigtede adfærdseffekter af en takstnedsættelse i den kollektive trafik i hele Danmark, jf. Incentive (2019). Effekterne har vi opgjort med Landstrafikmodellen (version 1.2). DTU, der har udviklet Landstrafikmodellen, oplyser, at langsigtet svarer til, hvad der kan forventes at blive realiseret efter omkring 10 år. Vi vurderer dog, at langt hovedparten af effekterne indtræder hurtigere, så man efter fx 3 år har realiseret 75% af passagerfremgangen på lang sigt.

Landstrafikmodellen estimerer, at en takstnedsættelse på 30% medfører en passagerfremgang på ca. 26% (målt i personkilometer). Kunderne vil reagere forskelligt i bus, tog og metro, jf. tabel 24. Passagerfremgangen er således størst for DSB's fjern- og regionaltog og mindst for busser, lokalbaner og letbaner. Det må forventes, at effekterne af en takstnedsættelse vil være anderledes i København end i resten af landet, bl.a. fordi udbuddet af kollektive transportmidler er forskelligt.

Tabel 24 **Passagerfremgang på lang sigt ved takstnedsættelse på 30% fordelt på transportform/selskab**

Transportform/selskab	%-vækst
Busser	20%
DSB, F&R	29%
DSB, S-tog	22%
Regionaltog (Arriva)	26%
Metro	21%
Lokalbane, letbane m.m.	20%
I alt	26%

Kilde: Incentive (2019).

Når taksterne i den kollektive trafik reduceres, vil nogle bilister erstatte nogle bilture med kollektiv trafik. Samlet estimerer vi, at antal bilkilometer i Danmark reduceres med ca. 340 mio. km, jf. tabel 25. Vi har ikke kendskab til konsekvenserne for bilejerskabet.

Færre kørte kilometer i bil vil bidrage til at reducere CO₂-udledningen fra biltrafikken. Derudover vil takstnedsættelsen overflytte ture fra cykel og gang til kollektiv trafik samt generere nye kollektive ture, hvilket bidrager til at øge udledningerne fra den kollektive trafik i det omfang, at der ikke er ledig kapacitet i systemet.

Vi estimerede, at netto-CO₂-udledningen fra biler og busser reduceres med 35.000 til 45.000 ton om året, jf. tabel 25. Intervallet afspejler, at det er usikkert, hvor stor en andel af passagerstigningen i bustrafikken der skal håndteres ved at indsætte ekstra busser, og hvor stor en andel der er plads til i de busser, der kører i dag. Vi har ikke opgørelser for, hvor mange ekstra togkilometer man eventuelt skal køre med tog.

Tabel 25

Effekter på CO₂-udledningen pr. år ved fuld effekt af takstnedsættelse på 30%

Transportmiddel	Køretøjskilometer (mio.)	Emissionsfaktorer (kg CO ₂ /køretøjskm)	Emissioner (tons CO ₂)
Biler	-340	0,14	-48.000
Busser	4 ¹ til 19 ²	0,69	3.000 ¹ til 13.000 ²
Tog og metro	Ikke opgjort	Ikke opgjort	Ikke opgjort
I alt			-45.000 til -35.000

Kilde: Incentive (2019).

7 Referencer

Aalborg Universitet og Roskilde Universitet (2021). Rapport. Forstudie af lokalområderne i SIMS: Områdebeskrivelser, aktører og mobilitetsmønstre i Folehaven, Nordhavn og Nærheden.

COWI (2017). Hvordan bruges parkeringspladserne?

COWI (2017). Parkeringsanalyse før og efter etablering af gul P-zone.

Danmarks Statistik (2021). Har adgang til offentlig transport betydning for, om man har bil?

De Økonomiske Råd (2021). Økonomi og Miljø 2021.

Epinion (2018). Erhvervslivets holdning til effekt af parkeringsrestriktioner i København.

Gragera et.al (2021). A model for estimation of the demand for on-street parking. Journal: Economics of Transportation.

Incentive (2019). Rapport. Effekter af en takstnedsættelse på 30% i den kollektive trafik.

Incentive (2020). Rapport. Screening af et landsdækkende km-baseret roadpricingsystem.

Incentive (2020b). Notat. Konsekvenser for klima og luftforurening af at indføre landsdækkende kilometerbaseret roadpricing.

Incentive (2021a). Notat. Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje.

Incentive (2021b). Notat. Privatøkonomiske og sociale effekter ved Grøn Omstilling.

Incentive (2022). Notat. Klimaeffekter af parkeringsinitiativer.

Is it a bird (2013). Transportadfærd København.

Kantar (2019). Rapport. Elcykling i Danmark.

Pluss Epinion (2013). Rapport. Københavnske parkanters viden, adfærd og holdninger.

Politiken (2021). Artikel. FDM-bilbudget afslører, at mange bilister smider penge ud af vinduet til deres egen bil. 24. april 2021.

Ritzau (2022). Artikel. Stigende priser får danskerne til at køre mindre i bil og tage cykel og bus til arbejdet. 11. oktober 2022.

Sekretariatet for Supercykelstier (2019). Rapport. Supercykelsti cykelregnskab 2019.

Skat (2021). Notat. Stor stigning i antal biler på vejene. Juni 2021.

Urban Creators (2021). Rapport. Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København.

Via Trafik (2021). Rapport. En grøn omstilling af trafikken.

Wilke (2017). Rapport. Hvorfor stiller vi cyklen?

Ørestad Innovation City Copenhagen (2020).

8 Bilag

Bilejerskab

Antal biler og bilejerskab fremgår af tabellen herunder. Det er de samme tal, der er anvendt i figur 1.

Tabel 26

Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021

Antal privatbiler og bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år.

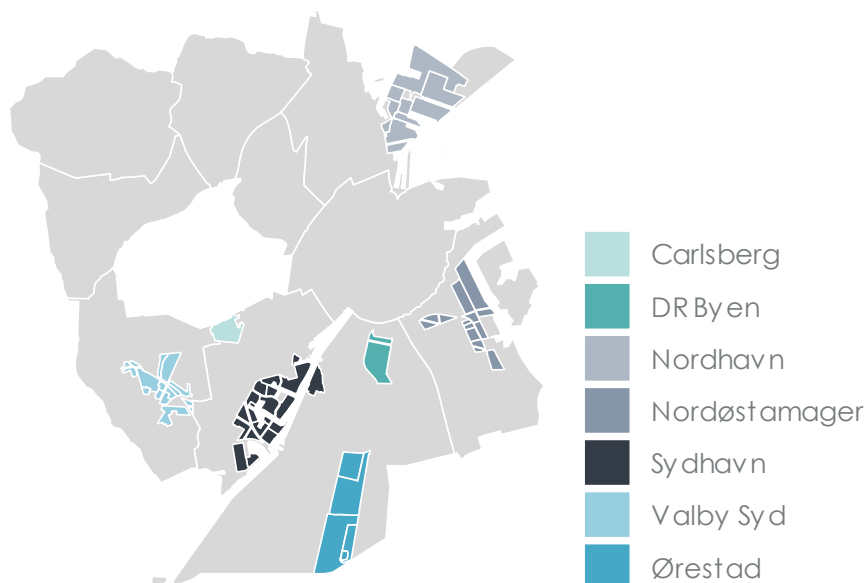
År	Indbyggere over 18 år	Antal biler	Bilejerskab
2003	416.046	87.305	210
2004	415.795	88.380	213
2005	414.731	91.674	221
2006	417.315	96.241	231
2007	422.210	99.582	236
2008	429.041	100.731	235
2009	436.335	101.671	233
2010	445.189	103.037	231
2011	452.147	104.321	231
2012	460.519	105.928	230
2013	469.114	109.166	233
2014	477.936	113.166	237
2015	487.901	117.626	241
2016	496.590	122.665	247
2017	505.514	126.398	250
2018	514.064	129.518	252
2019	521.516	132.165	253
2020	527.184	138.646	263
2021	533.912	142.427	267

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Kort over byudviklingsområder

Herunder vises afgrænsningen på de byudviklingsområder, der er anvendt i denne rapport.

Figur 9 **Oversigt over byudviklingsområder**



Kilde: Københavns Kommune.

Københavns Kommune har udvalgt områderne. Områderne, som indgår i analysen, er medtaget på baggrund af en vurdering af, om området er tilstrækkeligt udviklet. Vurderingen af, om et område er tilstrækkeligt udviklet, er sket på baggrund af befolkningstal og i dialog med Lokalplansteamet i Klima og Byudvikling, Teknik- og Miljøforvaltningen.

Parkeringsforholdene i byudviklingsområderne adskiller sig lidt fra byområde til byområde.

For byudviklingsområderne Ørestad, Valby Syd, Carlsberg og Nordhavn findes der ikke offentlige parkeringspladser. Al parkering foregår på private parkeringsarealer, som beboere i områderne kan betale for at få adgang til.

For DR Byen og dele af Nordøstamager er der etableret tidsbegrænsede zoner med mulighed for at få en gratis beboerlicens til området, men der er også private parkeringsanlæg med adgang for beboere mod betaling.

For Sydhavn og dele af Nordøstamager er det gratis at parkere på offentlig vej, og beboerne har også adgang til privat parkering mod betaling.

På [København.dk](http://københavn.dk) under 'Parkering' kan man se offentlige parkeringspladser og licenszoner i Københavns Kommune.

Priserne for privat parkering varierer fra område til område. Nedenfor fremgår priseksempler på beboerparkering fra udvalgte parkeringsanlæg i byområderne.

Tabel 27

Eksempler på priser på privat parkering i byudviklingsområderne

Område	Pris pr md	Pris pr år	Kilde
Carlsberg	1.250 kr.	15.000 kr.	Humletorvet P-kælder - APCOA PARKING Danmark A/S
Nordhavn (primo 2023)	1.298 kr.	15.576 kr.	Døgnparkering Nordhavn ()
Ørestad (primo 2023)	1.115 kr.	13.380 kr.	Døgnparkering Ørestad ()
Sydhavn	662 kr.	7.944 kr.	Tegholmegade - APCOA PARKING Danmark A/S
	1.463 kr.	17.556 kr.	Linus Paulings Vej - APCOA PARKING Danmark A/S
Valby Syd	812 kr.	9.744 kr.	Valby Maskinfabrik, P-kælder 2 - APCOA PARKING Danmark A/S

Kilde: Københavns Kommune.

Parkeringsnormer er ikke en parameter, der er blevet undersøgt i denne analyse. Fælles for de byudviklingsområder, som indgår i analysen, er, at parkeringsnormerne i de udbyggede dele af områderne stammer fra Kommuneplan '11 og '15. I Kommuneplan 15 var parkeringsnormen sat til 1 parkeringsplads pr. 150 kvadratmeter bolig i byudviklingsområder. I Kommuneplan 19 er der vedtaget en lavere p-norm på 1 parkeringsplads pr. 250 kvadratmeter bolig i byudviklingsområder. Denne p-norm er ikke implementeret i hele byområder endnu, og vi vurderer ikke, at effekten af den lavere p-norm kan aflæses i denne analyse.

Sammenligning af familier med og uden bil

Antal biler, bilejerskab og antal familier i forskellige indkomstintervaller fremgår af tabellen herunder. Det er de samme tal, der er anvendt i figur 5 og figur 3.

Tabel 28

Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil

Antal familier fordelt på indkomstniveau målt på årlig indkomst før skat pr. voksen i familien (1.000 kr.).

Gennemsnits- indkomst for voksne i familien			Familier med bil		Familier uden bil	
	Antal biler	Bilejerskab	Antal familier	Andel	Antal familier	Andel
0-99.999	2.399	56	2.203	2%	37.166	14%
100.000-199.999	10.165	118	9.351	7%	59.836	23%
200.000-299.999	22.110	197	20.419	16%	67.701	26%
300.000-399.999	24.854	291	22.663	18%	37.758	14%
400.000-499.999	26.977	355	24.572	19%	27.578	10%
500.000-599.999	20.457	395	18.554	14%	15.791	6%
600.000-699.999	12.694	422	11.429	9%	7.869	3%
700.000-799.999	7.243	441	6.364	5%	4.014	2%
800.000-899.999	4.442	450	3.875	3%	2.277	1%
900.000-999.999	2.741	469	2.324	2%	1.366	1%
1.000.000 eller over	8.094	486	6.528	5%	3.931	1%
Ingen indkomstdata	251	867	217	0%	546	0%
I alt	142.427	267¹	128.499	100%	265.833	100%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Gennemsnit.

Biler fordelt på årlig kørsel

I tabellen herunder har vi opgjort antallet af biler fordelt på bydele og hvor langt hver bil kører.

Tallene er de samme, som benyttes i Figur 7, Tabel 9, og tabel 10.

Tabel 29 Antal biler fordelt på årlig kørsel og geografi

	Årlig kørsel pr. bil (1.000 km)												
	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-7,5	7,5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30 +	I alt
Hele København	838	2.486	3.305	4.222	5.199	18.208	19.395	34.275	21.664	12.595	7.669	12.571	142.427
Amager Vest	106	259	384	502	650	2.278	2.275	4.201	2.632	1.597	968	1.771	17.623
Amager Øst	67	296	329	421	583	1.847	1.775	3.391	2.086	1.178	685	1.137	13.795
Bispebjerg	69	215	310	333	389	1.417	1.516	2.641	1.812	1.062	669	1.028	11.461
Brønshøj-Husum	69	215	331	444	516	1.692	1.933	3.197	2.000	1.139	637	1.065	13.238
Indre By/ Christianshavn	100	229	340	398	558	1.873	1.836	3.236	2.005	1.072	687	1.030	13.364
Nørrebro	60	211	287	387	454	1.634	1.755	3.315	2.095	1.301	812	1.225	13.536
Valby	76	250	387	417	484	1.775	1.965	3.530	2.273	1.315	812	1.324	14.608
Vanløse	76	282	271	370	447	1.616	1.792	2.729	1.634	898	572	843	11.530
Vesterbro/ Kongens Enghave	74	215	252	382	375	1.678	1.898	3.472	2.248	1.366	845	1.542	14.347
Østerbro	139	310	407	565	738	2.384	2.639	4.525	2.852	1.657	975	1.581	18.772
Områder med byudvikling i alt	-----878-----					1.323	1.554	3.187	2.249	1.609	920	1.741	1.323
Carlsberg	-----15-----					47	62	101	50	33	24	45	47
DR Byen	-----59-----					89	77	136	107	45	33	56	89
Nordhavn	-----18-----					89	107	190	122	83	56	77	89
Nordøstamager	-----136-----					181	190	371	187	193	83	154	181
Sydhavn	-----309-----					424	540	1202	872	626	353	611	424
Valby Syd	-----160-----					199	234	460	392	270	148	282	199
Ørestad	-----181-----					294	344	727	519	359	223	516	294

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Fordelingen af biler er estimeret på baggrund af et udvalg af 43% af privatbilerne i Københavns Kommune.

Antal ture og kilometer fordelt på transportmiddel, om der er bil i familien og arbejdspladsens placering

I tabellen herunder har vi opgjort antallet af ture og antal kørte kilometer pr. årsdøgn pr. person alt efter transportmiddel, hvorvidt familien har bil eller ej, og om personen arbejder i Københavns Kommune eller omegnskommuner eller uden for. Tallene er de samme, som benyttes i tabel 16.

Tabel 30

Familier med bil cykler og går mindre

Antal ture og kilometer pr. årsdøgn pr. person for alle københavnere.

		Arbejdsplads i Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹		Arbejdsplads uden for Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹	
		Bil i familien	Uden bil i familien	Bil i familien	Uden bil i familien
Ture	Gang	0,5	0,6	0,4	0,5
	Cykel	0,8	1,1	0,4	0,6
	Bil	1,1	0,2	1,5	0,3
	Kollektiv	0,2	0,4	0,2	0,7
Kilometer	Gang	0,7	0,7	0,4	0,5
	Cykel	3,0	3,8	1,9	3,3
	Bil	18,4	4,4	35,4	6,4
	Kollektiv	1,9	6,6	5,6	18,9

Kilde: Egne beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen fra 2010 til 2019.

Note: ¹ Omegnskommuner er her Frederiksberg, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre kommuner.

Litteratur anvendt i kapitel 5

I tabellen herunder har vi lavet en oversigt over den litteratur, der indgår som baggrund for kapitel 5.

Tabel 31

Oversigt over anvendt litteratur i delopgave 2

Titel	Forfatter og årstal	Datagrundlag
"Forstudie af lokalområderne i SIMS: Områdebeskrivelser, aktører og mobilitetsmønstre i Folehaven, Nordhavn og Nærheden"	Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021	Kvalitative interviews og fokusgrupper med beboere og tilflyttere fra de 3 lokalområder.
"Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København"	Urban Creators, 2021	2 fokusgruppeinterviews med 5 deltagere og 977 besvarelser af online spørgeskema.
"Københavnske parkanter - viden, adfærd og holdninger"	PLUSS på vegne af Københavns Kommune, 2013	1.172 spørgeskemabesvarelser blandt personer med beboerlicens i Københavns Kommune og 5 fokusgruppeinterviews.
"Hvordan bruges p-pladserne i København?"	COWI på vegne af Københavns Kommune, 2017	300 spørgeskemabesvarelser.
"Hvorfor stiller vi cyklen?"	Wilke på vegne af Vejdirektoratet, 2017	12 kvalitative interviews og en 2.087 spørgeskemabesvarelser.
"El-cykling i Danmark"	Kantar på vegne af Vejdirektoratet, 2019	Kvalitative interviews med 26 elcykelbrugere og en spørgeskemaanalyse af 1000 danskere.
"Har adgang til offentlig transport betydning for, om man har bil?"	Danmarks Statistik, 2021	Registerdata på alle bopælsadresser i Danmark.
"Supercykelsti cykelregnskab 2019 - Nøgletal fra supercykelstierne i hovedstadsregionen"	Sekretariatet for Supercykelstier, 2019	Cykeltællinger med slanger, statustællinger, stopinterviews, rejsetidsmålinger, komfortmålinger og ulykkesscreening. Antal respondenter fremgår ikke.
"Stigende priser får danskerne til at køre mindre i bil og tage cykel og bus til arbejdet"	Kantar Gallup på vegne af EasyPark, 2021	Datagrundlag fremgår ikke.

Kilde: Incentive.