

Skjema: Parkering. Oppsummert av Marika Kolbenstvedt

Miljø – og Klimaeffekter								
Tiltak i Tiltakskataloagen	Type studie	Priselastitet (pe)	Tallfestede effekter som håndteres av transportmodellene				Andre effekter, som ikke helt fanges opp av transportmodellene	Forutsetninger og faktorer som påvirker effektene
			Kjørte km, bilbruk ++	CO ₂	NO _x NO ₂	PM ₁₀		
Parkeringsregulering – oversikt over effekten av ulike tiltak (2017)	Reisevaneundersøkelser. Mange studier.	Stort spenn fra 0 – 1,2. Gj.snitt -0,23, dvs. med 10% økning i pris på parkering synker bilbruken 2,3%	Uten/med egen p-plass bolig tar 33/40% bil på fritidsreiser Uten/med egen p-plass bolig tar 56/66% bil til handlereiser Uten/med egen p-plass bolig tar 51%/57% bil til arbeid 4 ganger høyere odds for å bruke bil med gratis p-plass på jobb og 3,5 ganger høyere ved plass med betaling i forhold til ingen plass. Sannsynlighet for å ta bilen tredobles hvis man har barn som skal følges. Letetid etter p-plass og gangtid til/fra p-plass oppfattes som mer belastende enn kjøretiden.				Tar man vekk folks p-plass på egen tomt vil sannsynligheten for å velge bil halveres. P-regulering kan gi bedre framkommelighet for øvrig trafikk. Arealbruk kan begrenses, areal brukes til andre formål.	Stor variasjon i beregning av elastisiteter. Effekt størst i større tette byområder med nærhet til viktige funksjoner. Kollektivtilbud Betalingsmodell Bruk av bil i arbeidet
Parkeringsavgift, Betalingsmodell Tidsbegrenset parkering (2017)	Eldre studier Beregning	Pe på reiser til arbeid er – 0.21, dvs 10% prisøkning gir 2% redusert etterspørsel.	Uten P-plass på jobb tar 9-34% bil, mot 51-72% hvis de har gratis plass. Betaling pr dag/time reduserer bilbruken mer enn betaling pr måned.	20 NOK for all arbeidsparkering og tredobling p-pris i byene sammen med utbygging av intercitytog og langdistansebusser kan eliminere 10% av biltrafikkens totale CO ₂ utslipp på arbeidsreiser.	Feil prising kan gi økt letekjøring. Høye, progressive satser kan redusere p-tiden og gi større utskifting av brukere og dermed mer trafikk.		Privatisering påvirker muligheter for prisregulering og styring.	
Boligsoneparkering (2017)	Erfaringer, forsøk, anslag		21% beboere i boligsone vil la bilen stå dersom de har rett til gateparkering (og kan la bilen stå der på dagtid). 4% har skaffet flere biler pga. ordningen. 17-68% redusert fremmedparkering - varierer mellom områder. 17% med jobb i boligsone og 32% i andre områder tar bil til jobb.		Kan gi mer trafikk i tilgrensende områder. Faste beboere er svært fornøyd med forsøksordningen i Oslo, næringsdrivende er mindre fornøyd.		Få studier av effekter. Oppfølging regler viktig. Dispensasjon kan gis til næringer.	
Parkering atskilt fra boligen – økonomisk og fysisk (2017)	RVU-data Studier av erfaring	Etterspørsel går ned når P-kostnadene synliggjøres. Folk vil betale 11,4 NOK per reise for P-hus mot 4,5 for gateparkering.	Parkering <50m fra bolig tar 56% bil Parkering 100-200m fra bolig tar 43% bil Gangtid til P ved kjøpesenter 2,3 ganger mer belastende enn kjøretid. For reiser til arbeid og bysenter er tallene 2,3 hhv 2,8.	Lengre avstand mellom bolig og garasjeanlegg reduserer lokale utslipp.	Parkering i fellesanlegg gir større avstand mellom P og bolig. Kan frigjøre areal til andre formål. Gir billigere boliger, opp til 20%, særlig for de uten bil. Færre avkjørsler gir økt sikkerhet for fotgjengere.		Tilgang alternativer, kollektivtilbud Lokal tetthet (gulvareal/grunnareal) Bystruktur, avstand til sentrum Sosio-demografi	
Maksimumsnormer - Færre P-plasser ved boligbygging (2017)	Før/etterundersøk., intervjuer, trafikkregistrering		19% redusert bilbruk etter flytting til ett sentralt område			Kan øke bruk av p-plasser og gi mer trafikk i nærliggende områder.	Lite forskning på området. Må være del av samlet pakke som tar hensyn til parkeringsmulighet i nærliggende områder. Tilgang kollektivtransport, sentral beliggenhet	
Innfartsparkering (2015)	Intervjuer kunder Beregning		Reduksjon lange bilturer.			P-plassens størrelse (god tilgang på plass), lokalisering i forhold til kollektivtilbud påvirker endring i kjørte km.		

			Miljø – og Klimaeffekter				
Skjema Parkering forts.			Tallfestede effekter som håndteres av transportmodellene			Andre effekter, som ikke helt fanges opp av transportmodellene	Forutsetninger og faktorer som påvirker effektene
Tiltak i Tiltakskatalogen	Type studie	Pris-elasticitet (pe)	Kjørte km, bilbruk ++	CO ₂	NO _x NO ₂		
Behovsbasert arbeidsparkering – kriterier etter reduksjon av p-plasser (2013).	Effekt av flytting til sentrum, innføring av betaling	25% lavere belegg	Andel bilreiser til arbeid redusert fra 51-63% til 16-14% etter at Statens vegvesen og Trondheim kommune foretok flytting inn til sentrum med færre p-muligheter, samt tekniske etat i Kristiansand. 15-20% fortsatte bilkjøring fordi de leide privat parkering.			Bedre helse hvis flere går/sykler. Parkering og kjøring i nærliggende områder.	Forventninger, vaner påvirker i startfasen. Mulighet for privat leie Bedre tilrettelegging for sykling, parkering, dusj
Sambruk av p-plasser (2017)		Økt avstand til parkering endrer konkurranseforholdet i favør for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	Antall p-plasser kan reduseres				Lite forskning om effekter av sambruk Hovedmålet er mer rasjonell bruk. Lite kunnskap om effekter av ulike modeller for frikjøp.
Frikjøp parkering (2017)			Hindre over-etablering av P-plasser Bedre utnyttelse				
						Bedre styring lokale atkomster Begrense arealbeslag og gateparkering. Økt avstand, bedre konkurranseforhold for alternativer til bil. Frikjøp bidrar til delfinansiering av felles p-anlegg og synliggjøring av hva parkering koster.	