

**Sammendrag:**

# Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet

TØI rapport 1225/2012  
Forfatter(e): Petter Christiansen  
Oslo 2012, 51 sider

*Parkeringsavgiften for ansatte i Vegdirektoratet har medført mindre bilkjøring. Mellom 8 og 12 prosent svarer at de reiser mindre med bil som følge av at parkeringsavgiften ble innført. Parkeringsavgiften har bidratt til at omtrent 100 færre biler ukentlig parkerer på parkeringsplasser for ansatte. Dette sikrer ledig plass for dem som har behov for å kjøre bil til arbeid. Aksept for parkeringsavgift har økt etter innføring. Inntektene fra avgiften blir blant annet benyttet til å lodde ut gratis månedskort og finansiere gratis sykkelSERVICE. Likevel blir det brukt betydelig mer ressurser på å tilby rimelige parkeringsplasser sammenlignet med ressurser brukt på å stimulere økt gåing, sykling eller reiser med kollektivtransport.*

## Om undersøkelsen

Det ble sendt ut tre reisevaneundersøkelser til alle ansatte i Vegdirektoratet med arbeidsplass ved Brynseng. En ble sendt før innføring av avgift og to i etterkant. Undersøkelsene omhandlet to hovedtemaer: reisevaner og holdninger. Hver e-postadresse var koblet til et id-nummer. Dette ga oss mulighet til å analysere endringer i holdninger og reisevaner for hver respondent over tid. Totalt svarte 481 personer på minst én av undersøkelsene. Dermed har vi fanget opp omtrent 81 prosent av utvalget. Svarprosenten på den første undersøkelsen var 65 prosent. På den andre undersøkelsen svarte 64 prosent og den siste 61 prosent. Undersøkelsene ble supplert med manuelle tellinger av parkeringsbelegget før og etter implementering av avgift.

## Oppfølging av nasjonale føringer

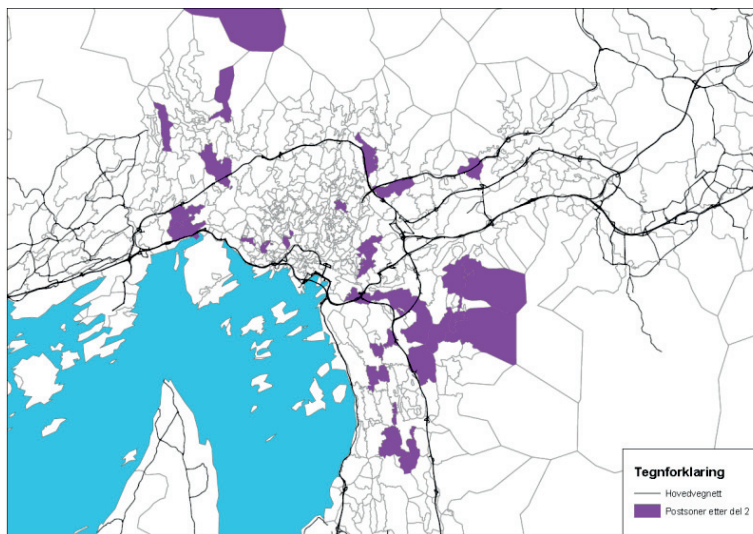
Statens vegvesen har, som mange andre arbeidsgivere, hatt tradisjon for å tilby gratis parkeringsplass til ansatte. Vegdirektoratet leier 143 parkeringsplasser til omtrent 600 ansatte og brukte tidligere over 3,8 millioner kroner årlig på å subsidiere gratis parkeringsplass. Høsten 2011 innførte de derimot en avgift på 25 kroner per dag. Dette er en oppfølging av nasjonale føringer om å begrense bilbruken. Statens vegvesen har et ansvar når det gjelder miljøområdet og kan bidra til redusere unødvendig bilkjøring blant sine ansatte. Ved å innføre parkeringsavgift feier direktoratet for egen dør og kan gjennom eksemplets makt bidra til at andre virksomheter gjennomfører tiltak for redusert bilbruk. Dessuten har pengene fra avgiften blitt benyttet til å lodde ut gratis månedskort og finansiere sykkelSERVICE.

## Godt utgangspunkt

Vegdirektoratet er lokalisert på Brynseng i Oslo og har nær tilknytning til t-bane, tog og (regionale) busser. Utgangspunktet er derfor godt for å innføre avgift, siden kollektivdekningen er svært god. Dessuten er omtrent 58 prosent bosatt i Oslo kommune. Inkluderer vi Akershus blir andelen over 80 prosent. Dermed har de fleste et godt utgangspunkt for å ikke kjøre bil til arbeid.

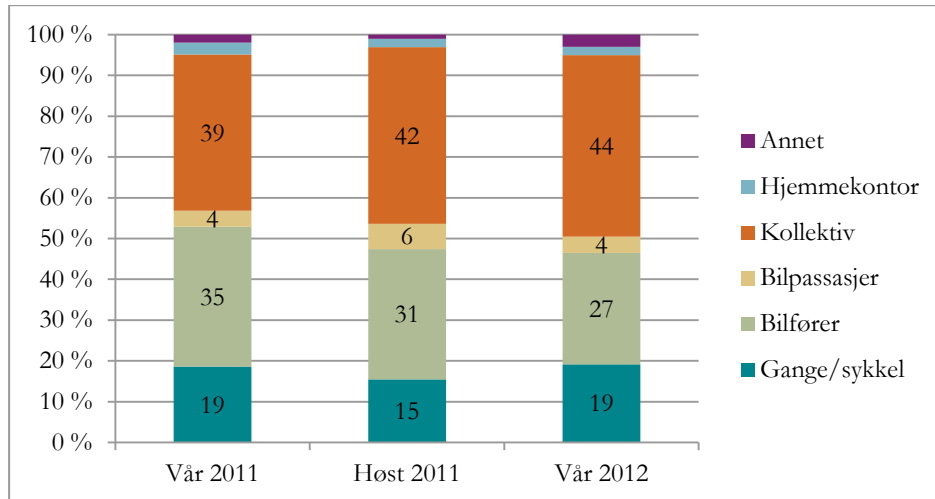
## Effekter på transportmiddelvalg

Transportmiddelfordelingen for de tre undersøkelsene viser at bilførerandelen synker og at kollektivandelen øker. Kartet illustrerer postsoner for ansatte som er bosatt i Oslo, og som reiser mindre som følge av parkeringsavgiften. Det er en klar tendens til at flere reiser mer med kollektivtransport. Blant annet er det økning i ansatte som svarer at de reiser kollektivt hver dag om vinteren, samtidig som flere har månedskort på kollektivtransporten. Flere reiser i tillegg med sykkel og til fots. Det har sammenheng med at avgiften har fått ansatte som er bosatt i nær tilknytning til arbeidsplassen, eller har gode rammevilkår for kollektivtransport, til å redusere bilbruken.

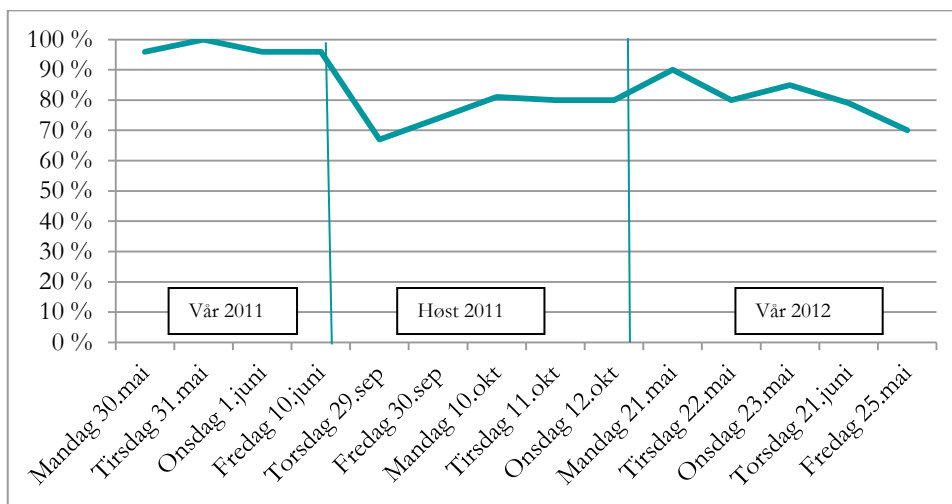


Den manuelle tellingen av parkeringsdekningen samsvarer med resultatene fra spørreundersøkelsen. Det er en klar nedgang i antallet som parkerer på parkeringsplass for ansatte. Våren 2012 var det omtrent 100 færre biler ukentlig sammenlignet med tilsvarende periode året før. Noe av denne effekten kan direkte tilskrives mindre bilbruk som følge av parkeringsavgift. Mellom 8 og 12 prosent svarer at de har redusert bilbruken som følge av avgift. Det er i størst grad de som bruker mest bil som mener de har redusert bilbruken. Derimot er det også en økning i personer som parkerer på gratis plasser i tilknytning til arbeidsplassen, men økningen er ikke betydelig. Ansatte oppgir at en økning av parkeringsavgiften til over 60 kroner kan medføre at 40 prosent av bilførerne ikke lenger vil benytte bil til arbeid.

Parkeringsavgiften har i tillegg bidratt til at det er lettere å finne ledig parkeringsplass. Tidligere var det vanskelig å finne parkeringsplass for dem som kom sent til arbeid. Nå er de stort sett sikret ledig plass, samtidig som de får en plass som trolig er langt under markedspris. Med andre ord bidrar avgiften til å sikre ledig plass til de som har behov for å kjøre.



Figur S1: Transportmiddelfordeling ved de tre undersøkelsene.



Figur S2: Utnyttelse av parkeringsplassene ved de tre undersøkelsestidspunktene.

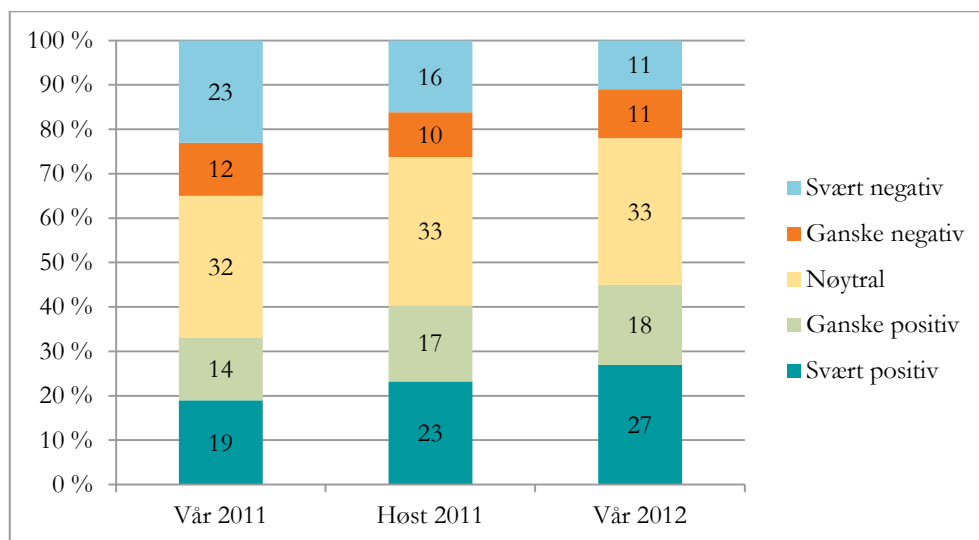
## Aksept av parkeringsavgift før og etter implementering

Effektene av tiltaket er ikke kun begrenset til endrede transportvaner. Oppslutning om tiltaket blant de ansatte er også relevant. Ikke minst er det viktig for å forstå hvorfor ansatte er positive eller negative til parkeringsavgift, samt at det kan være informativt for å iverksette tiltak som kan bidra til å øke legitimiteten.

Aksept for parkeringsavgift øker etter innføring, samtidig som andelen som er negative, synker. I den siste undersøkelsen er nesten halvparten positive. Det er spesielt tre viktige årsaker til at ansatte er negative: (i) det finnes ikke gode nok alternativer til bil, (ii) avgiften medfører økte utgifter og (iii) arbeidsgiver bør tilby gratis parkering. Dette forklarer i stor grad den negative holdningen. Det tyder på at ansatte er negative fordi de blir påført kostnader når de føler de ikke har et godt alternativ, samtidig som parkering anses som et personalgode.

Det er hovedsakelig fire årsaker til at ansatte er positive: (i) parkeringsavgift bidrar til mindre bilbruk, (ii) parkeringsavgiften profilerer Vegdirektoratet som en miljøbevisst

arbeidsgiver, (iii) arbeidsgiver bør ikke subsidiere parkeringsplasser og (iv) det er lettere å finne parkeringsplass. De tre første illustrerer at miljøargumentet er sentralt for å forklare hvorfor mange er positive. Parkeringsavgiften er fra Vegdirektoratets side ment å redusere unødig bilkjøring, og avgiften kan stimulere til mindre bilbruk. Dessuten er det viktig at Vegdirektoratet, som en offentlig virksomhet, er et godt forbilde for andre virksomheter og ved signaleffekten bidrar til at andre aktører iverksetter tiltak for redusert bilbruk. Et mer pragmatisk argument er at avgiften bidrar til at det er lettere å finne ledig parkeringsplass.



Figur S3: Synspunkter på parkeringsavgift ved de tre undersøkelsestidspunktene.

## Erfaringer

På bakgrunn av undersøkelsene har vi spesielt fire erfaringer som kan være relevante hvis parkeringsavgift skal gjennomføres andre steder. Den første er at avgiften bør være høyere når tiltaket implementeres. Det vil øke effekten. Den andre erfaringen er at arbeidsgiver bør synliggjøre kostnadene ved å tilby gratis parkeringsplass. Aksepten og forståelsen av tiltaket kan øke hvis det fremgår at én transportgruppe blir kraftig subsidiert. Et tredje moment er at arbeidsgiver bør tilrettelegge for at ansatte kan reise med andre transportmidler. Aksepten øker hvis det samtidig gjennomføres tiltak som fremmer miljøvennlig transport. Ved å øremerke midlene kan virksomheten tydeliggjøre at de bruker både gulrot og pisk for å stimulere til miljøvennlig transport. Et siste generelt poeng er behovet for å se flere tiltak i sammenheng. Strategiske allianser med andre myndigheter kan være nødvendig for å vinne fram med tiltak som virksomheten selv ikke råder over. Dette vil for eksempel gjelde dersom en ønsker å opprette nye sykkelveier eller endre på parkeringsreguleringene.