

**Sammendrag:**

# Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk

TØI rapport 1425/2015

Forfattere: Petter Christiansen, Jan Usterud Hanssen og Kåre Skollerud

Oslo 2015 65 sider

*Det er god parkeringstilgjengelighet ved boligen for et flertall blant de som er bosatt i de største norske kommunene. De er sikret ledig plass og har kort avstand mellom boligen og parkeringsplassen. Det viser at kommunenes parkeringspolitikk rettet mot boliger i hovedsak har fungert etter hensikten. Rapporten viser i tillegg at parkeringstilbudet kan påvirke sannsynligheten for å eie og bruke bil. 15 prosent av de som ikke eier bil sier seg enig i at de ville anskaffet bil hvis det var bedre parkeringsforhold ved boligen. Parkeringstilgangen har størst påvirkning på hvordan en person reiser og mindre betydning for hvilke reiser som foretas.*

## Bakgrunn

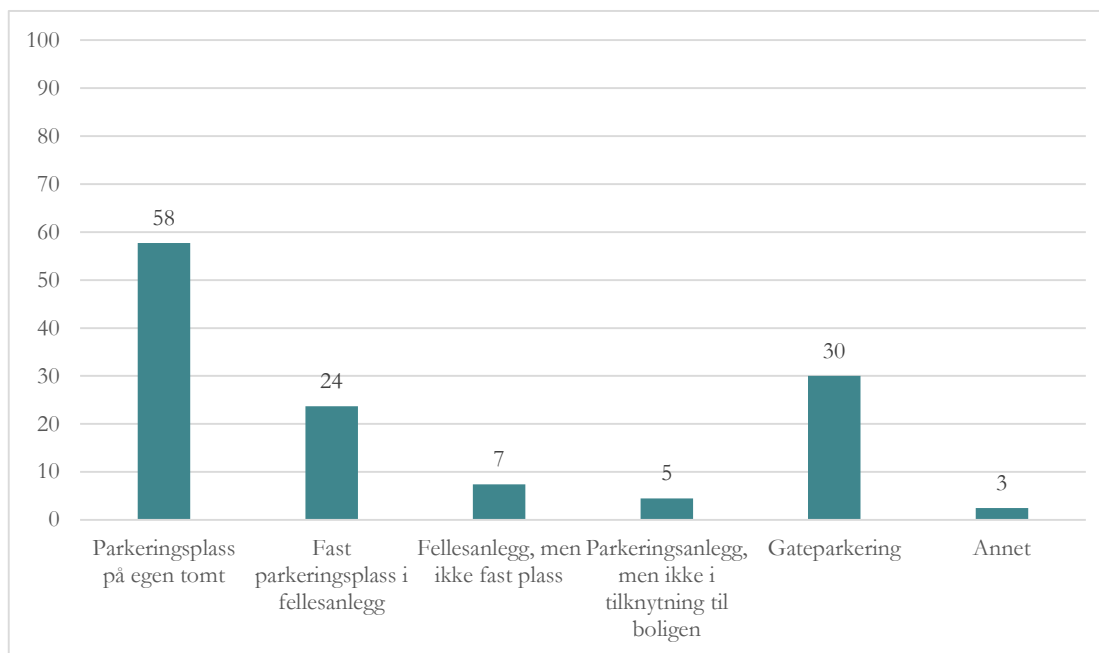
Denne undersøkelsen består av respondenter rekruttert fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14. Målgruppen var bosatte over 18 år i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. Disse byene ble valgt fordi bosatte antas å ha de største parkeringsutfordringene i store byer.

Mens det foreligger mye forskning på effekter av parkering i sentrumsområder, på arbeidsplasser og kjøpesentre, foreligger det mindre forskning om parkeringsnormer og -tilbud ved boliger. Denne rapporten beskriver ulike parkeringsmuligheter som finnes ved boliger i by, og har som formål å bedre grunnlaget for en kunnskapsbasert politikkutforming. Vi belyser hvilke effekter ulike parkeringstilbud eller løsninger ved boligen kan få på bilhold og bilbruk, blant annet om mer restriktive normer har en negativ effekt på enkeltindivider eller hushold. Effektene kan være av økonomisk karakter eller innebære at tilgjengeligheten til arbeid, tjenester og andre mål endres. Det kan for eksempel tenkes situasjoner der beboere vegrer seg for benytte bilen så ofte som de kunne ønske fordi det er vanskelig å finne parkeringsplass ved returen til hjemmet.

## De fleste har et godt parkeringstilbud ved boligen

Undersøkelsen viser at flertallet har god parkeringsdekning ved boligen. Dette innebærer at de har parkeringsplass på egen tomt, reservert fast parkeringsplass i fellesanlegg eller at det er tilstrekkelig med plasser på nærliggende gater og tomter. Resultatet er ikke overraskende når man tar i betraktning at kommunenes parkeringsnormer for nye boliger vanligvis har som formål å dekke behovet for parkering. Rapporten viser at det først og fremst er viktig for folk å finne en ledig

parkeringsplass ved retur til boligen. Det er stort sett av mindre betydning om det medfører en mindre gåtur mellom bolig og parkeringsplass.



S1. Parkeringsmulighet ved boligen. Prosent. N=2439

## Økt avstand mellom bolig og parkering kan påvirke bilbruk

I denne undersøkelsen har vi analysert hvordan avstanden til parkeringsplassen kan påvirke både antall reiser og hvilket transportmiddel som benyttes. Resultatene tyder på at økt avstand til bilen kan redusere sannsynligheten for at den blir brukt, men det påvirker ikke antallet reiser som foretas. Isolert sett kan dette tyde på at det å øke avstanden til parkeringsplassen (gjøre bilen noe mindre tilgjengelig) kan være et virkemiddel som kommuner kan benytte for å påvirke reisemåte i byene.

Gjennomsnittet av den distansen de bosatte oppgir at de maksimalt er villige til å gå fra boligen til parkeringsplassen er 155 meter. Villigheten varierer etter for eksempel bosted, alder, kjønn, eksisterende parkeringstilbud og bostedstype. Det tyder på at virkemiddelet kan være betinget av hvor i kommunen nye boliger og parkeringsplasser etableres.

## Mangel på sikker plass kan påvirke bilhold og bilbruk

Oslo er den kommunen som i størst grad har bosatte som er avhengige av å kunne parkere bilen på gategrunn uten garanti om at det finnes ledig plass. Når det er vanskelig å finne ledig plass reduseres sannsynligheten både for at folk eier og bruker bil. I utgangspunktet kan bosatte bruke bil hvis de har behov for dette, men ved retur kan det hende at de må lete for å finne ledig plass og/eller at de må gå et stykke fra bilen til boligen. Dette medfører økt letekjøring i boligområder. Når en først finner ledig plass så må man gå et stykke til boligen.

## **Parkeringstype og kostnadene til parkering kan påvirke bilhold**

Ved fortettingsprosjekter og større utbygginger i sentrale byområder kreves det som regel at parkeringsplassene anlegges under bakken eller i egne parkeringsanlegg. Ved småhusbebyggelse utenfor sentrum stilles vanligvis ikke slike krav. Krav om at parkeringen skal anlegges under bakken bidrar til å redusere parkeringens arealbeslag. Det fremmer høyere utnyttelse av tomtene og verdifulle sentrumsarealer kan frigjøres til andre formål. Men krav om underjordisk parkering kan også øke utbyggingskostnadene og boligprisene. Dette kan igjen påvirke hvor mange plasser som bygges ut. I prinsippet må utbyggere vurdere etterspørselen etter parkeringsplassene (betalingsvilligheten) og tilpasse antall plasser etter etterspørsel. Økte kostnader for kjøp eller leie av parkeringsplass kan bidra til å redusere bilholdet. Det forutsetter at det ikke er lett å finne en gratis parkeringsplass på gategrunn. Samspillet mellom regulering av gateparkering og parkeringsnormene er derfor sentralt både når det gjelder boligparkering. Det samme gjelder for øvrig for parkering knyttet til handel og arbeid.

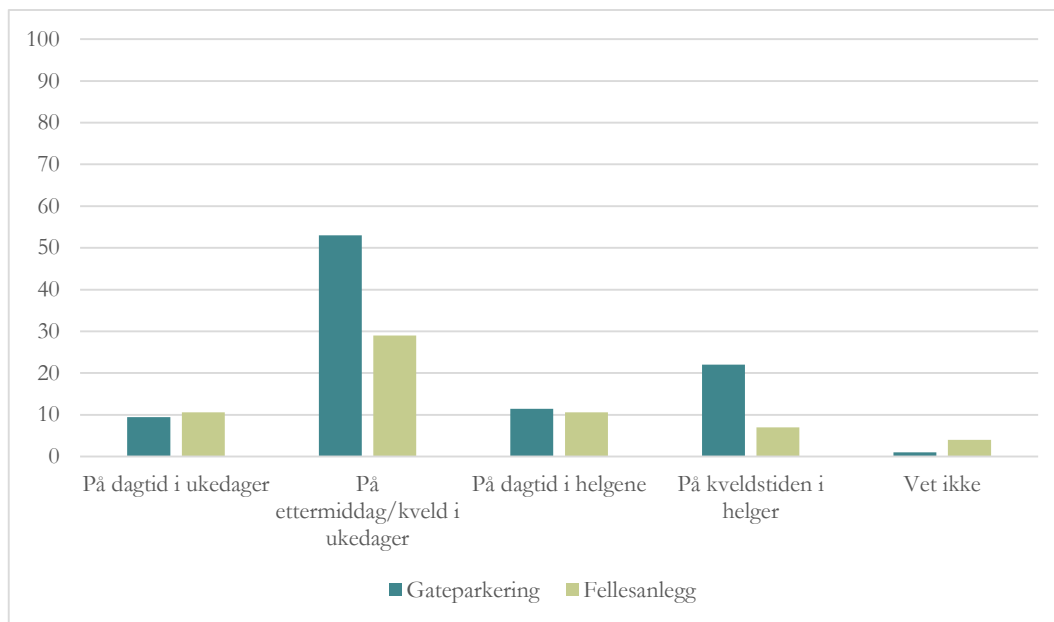
Denne undersøkelsen tyder på at de som får synliggjort at parkeringen har en kostnad, er bosatt i leiligheter. Gjennomsnittlig årlig kostnad for parkeringsplassen er 4500 kroner. Vi har ikke kartlagt hvor mye en eventuelt måtte betale for å kjøpe en tilsvarende parkeringsplass. Betaling for drift eller leie av en parkeringsplass synliggjør at parkeringsplassen har en pris, samtidig som det er brukeren (og ikke et fellesskap) som betaler. I sin tur kan dette påvirke bilholdet – om husholdet skal ha ingen, én eller flere biler.

## **Parkering har størst innvirkningen på transportmiddelvalget for fritids- og handlereiser**

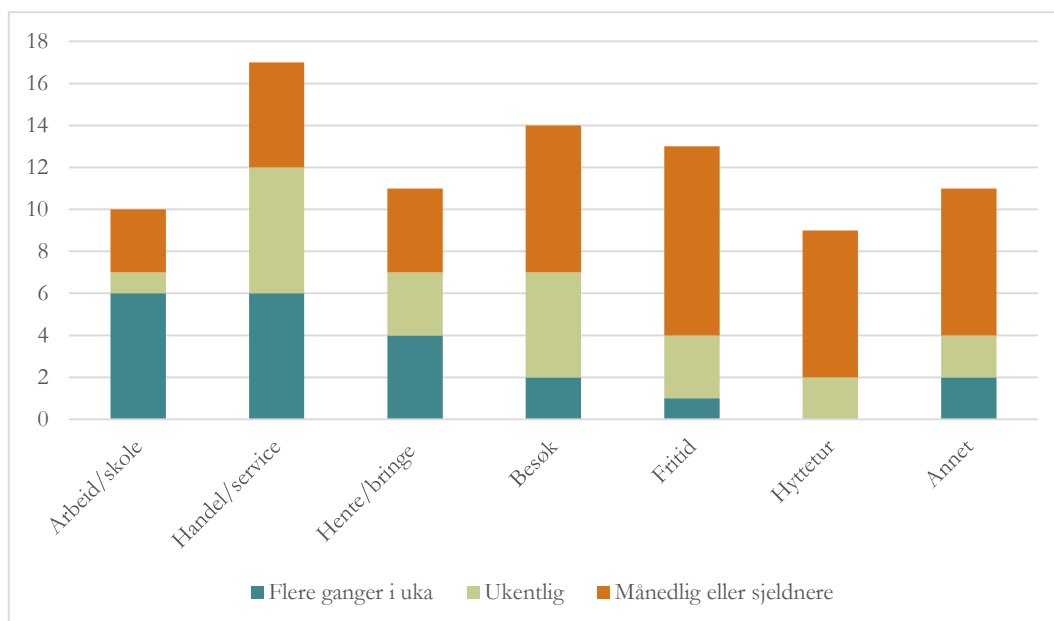
Det er vanskeligst å finne ledig parkeringsplass ved boligen på ettermiddag/kveld i ukedager, samt på kveldstid i helger. Parkeringstilgjengeligheten synes i noen grad å påvirke sannsynligheten for at bilen brukes til arbeidsreisen, men resultatene tyder på at det påvirker bilbruken for fritids- og handlereiser mer. Det er arbeidsreiser som i størst grad foretas i tidsrom hvor belastningen på vegkapasiteten er størst, mens det stort sett er ledig vegkapasitet i perioder utenfor rush om morgenen og kveld. Det er utenfor rushperioden de fleste fritids- og handlereisene foretas.

Undersøkelsen viser at de som parkerer på egen tomt har høyest bilhold. Vi har ikke kontrollert direkte for hvor langt unna sentrum boligen er lokalisert, men det er naturlig at mønsteret i stor grad kan forklares med at de med høyest bilhold er bosatt i boliger utenfor sentrum. Likevel tyder denne undersøkelsen på at kommunene kan påvirke hvorvidt et hushold vil eie flere biler. Det er mindre grunn til å anta at utbyggere vil etablere flere plasser enn det er etterspørsel for når det er knyttet høye kostnader til å bygge disse plassene. Dermed økes sannsynligheten for at personer, som ønsker flere biler, må kjøpe en ekstra parkeringsplass. Alternativet er at de parkerer bil nummer to langs gategrunn eller leier privat plass. Dette viser at det er et samspill mellom parkeringstype, parkeringstilgjengelighet og bilhold. Kommunen kan spille en viktig rolle. Spesielt når det gjelder reguleringen av gateparkeringen. Hvis det ikke er mulig å parkere langs gate eller at parkeringsplassene langs gategrunn reguleres gjennom eksempelvis avgift, vil det kunne påvirke bilholdet og dermed

bilbruken. Samtidig viste korrespondanseanalysen at parkeringsproblematikken bør forstås i sammenheng med ulike sett av livssituasjoner. I analysen fant vi tre slike forholdsvis distinkte typer og diskuterte hvilke konsekvenser parkeringstiltak kunne ha for disse gruppene. Ytterligere undersøkelser av livssituasjonen til disse typene (livsstilene) vil gi bedre og mer differensiert innsikt, ikke bare i mulighetene til å regulere bilbruken, men også konsekvensene av slike tiltak.



S2. Tidspunkt for når det er vanskeligst å finne ledig parkeringsplass. Prosent. N=265 (gateparkering) og N=55 (fellesanlegg).



S3. Andel som mener de unngår å bruke bil til ulike formål på grunn av parkeringsforholdene ved boligen. Prosent. N=2041