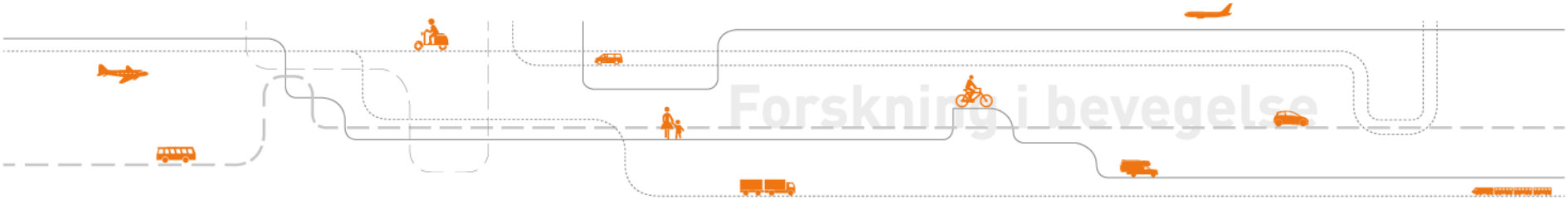
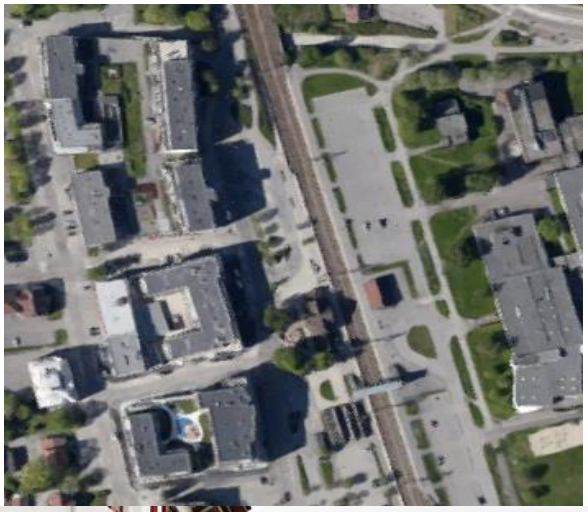
Dyrere og lengre avstand til parkering: Hvordan nye parkeringsregimer kan påvirke bilbruk og bilhold

Petter Christiansen
26.05.2016



Hva parkeringspolitikken kan påvirke



Drammen på 80-tallet

Drammen 2015

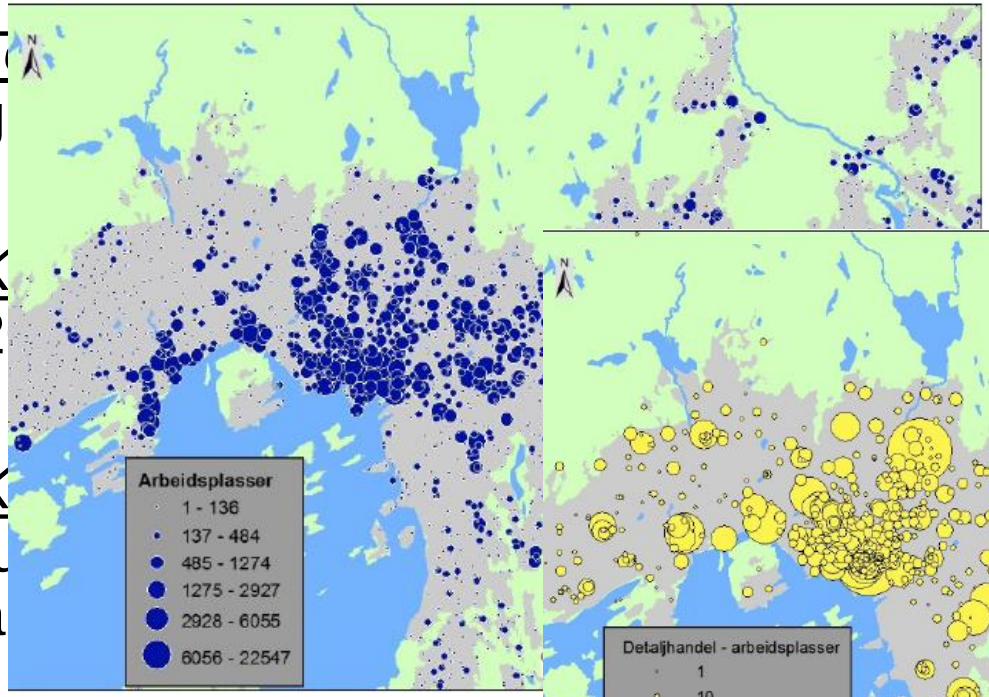
Drammen 2015

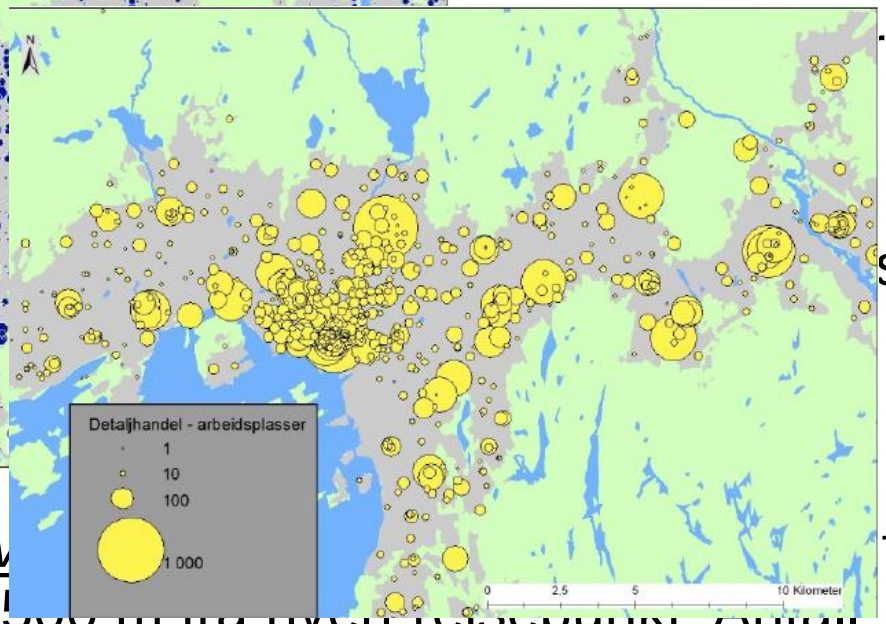
Hvorfor parkering?

- Ny og bedre RVU (parkeringsspørsmål ved bolig)
- Få studier av hvordan boligparkering påvirker reisemønster og bilhold
- Eksempler på kommuner som tenker nytt mtp lokalisering av parkering
- Få studier av hvordan parkeringstilbudet ved bolig og arbeidsplass varierer i ulike byer og bydeler
- Byene blir også målt på parkering i «helhetlige bymiljøavtaler»
- Jevnlig diskusjon om gratis parkering skal skattlegges

Indikatorer

- *T* ringsbygg i forhold til g
- *K* s rute i 2
- *K* sser (i tu a
- *Konsentrasjon av serv* tusen) i detaljhandel innenfor 500 m fra hvert reisepunkt. Antall arbeidsplasser (i tusen) i detaljhandel innenfor 1 km)



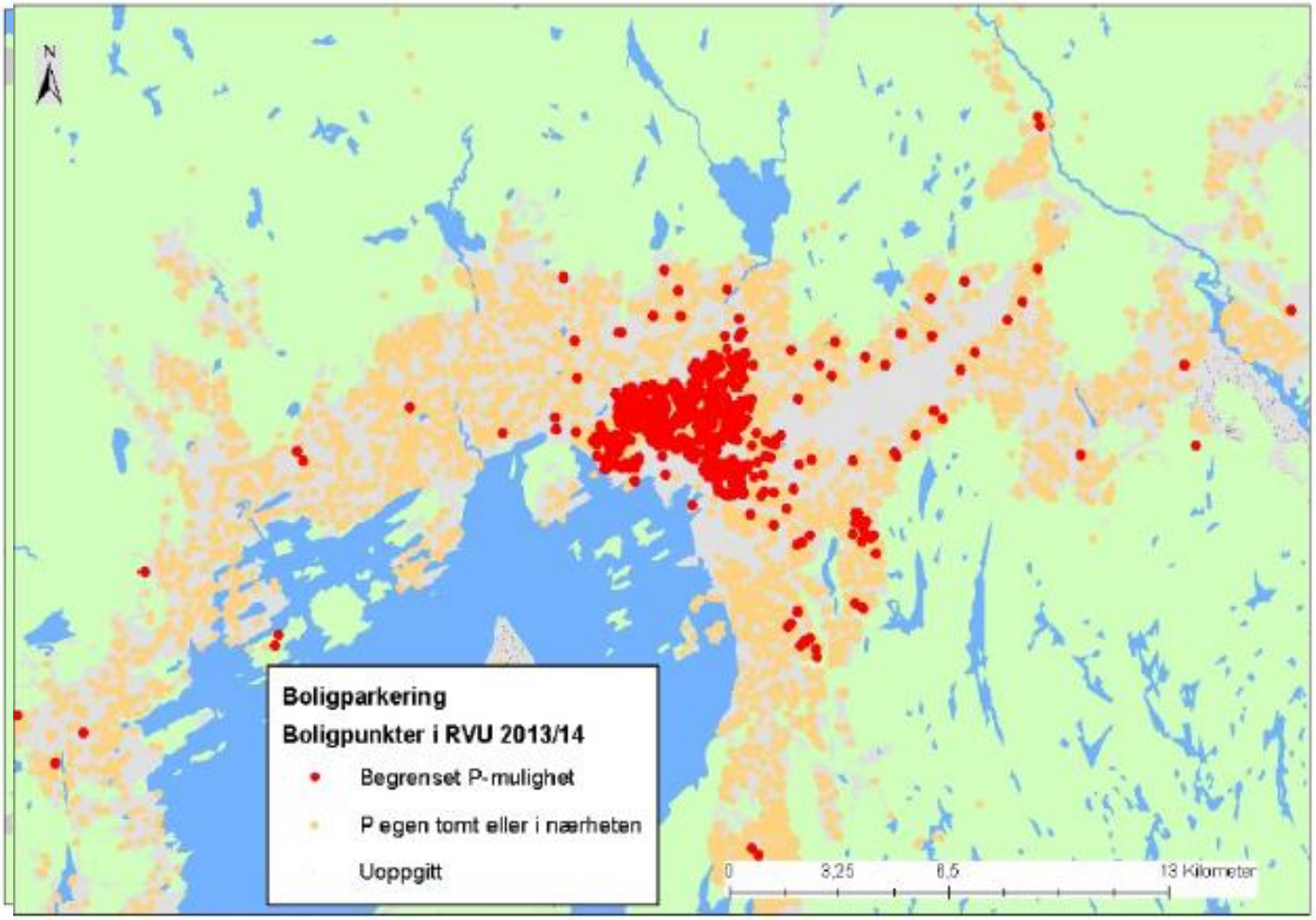


Indikatorer (2)

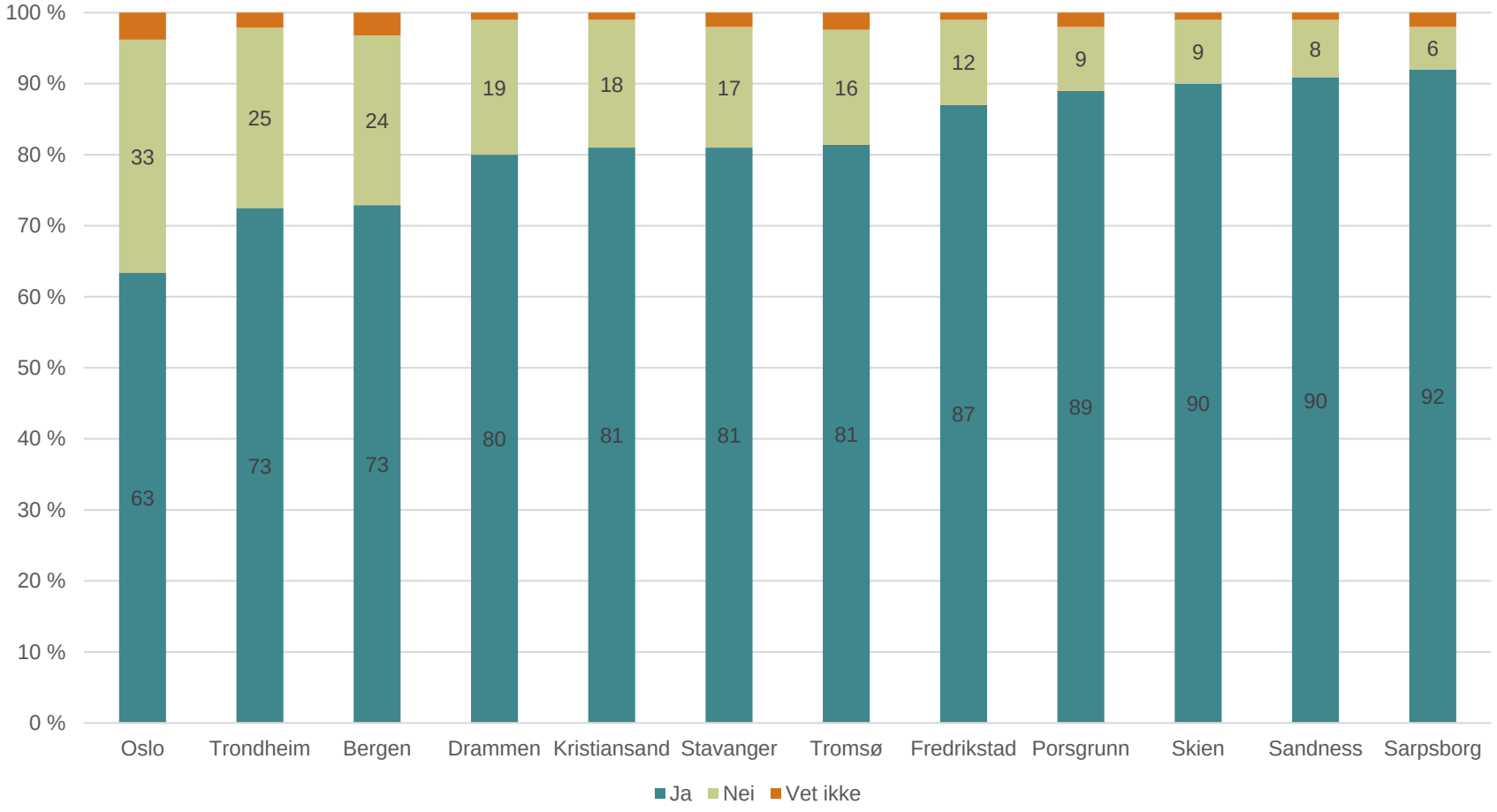
- *Bosatte i tettstedet*
- *Tettstedets areal*
- *Befolkningstetthet i tettstedet*
- *Sentrumsavstand*
- *Bomringen i Oslo*

Indikatorer (3)

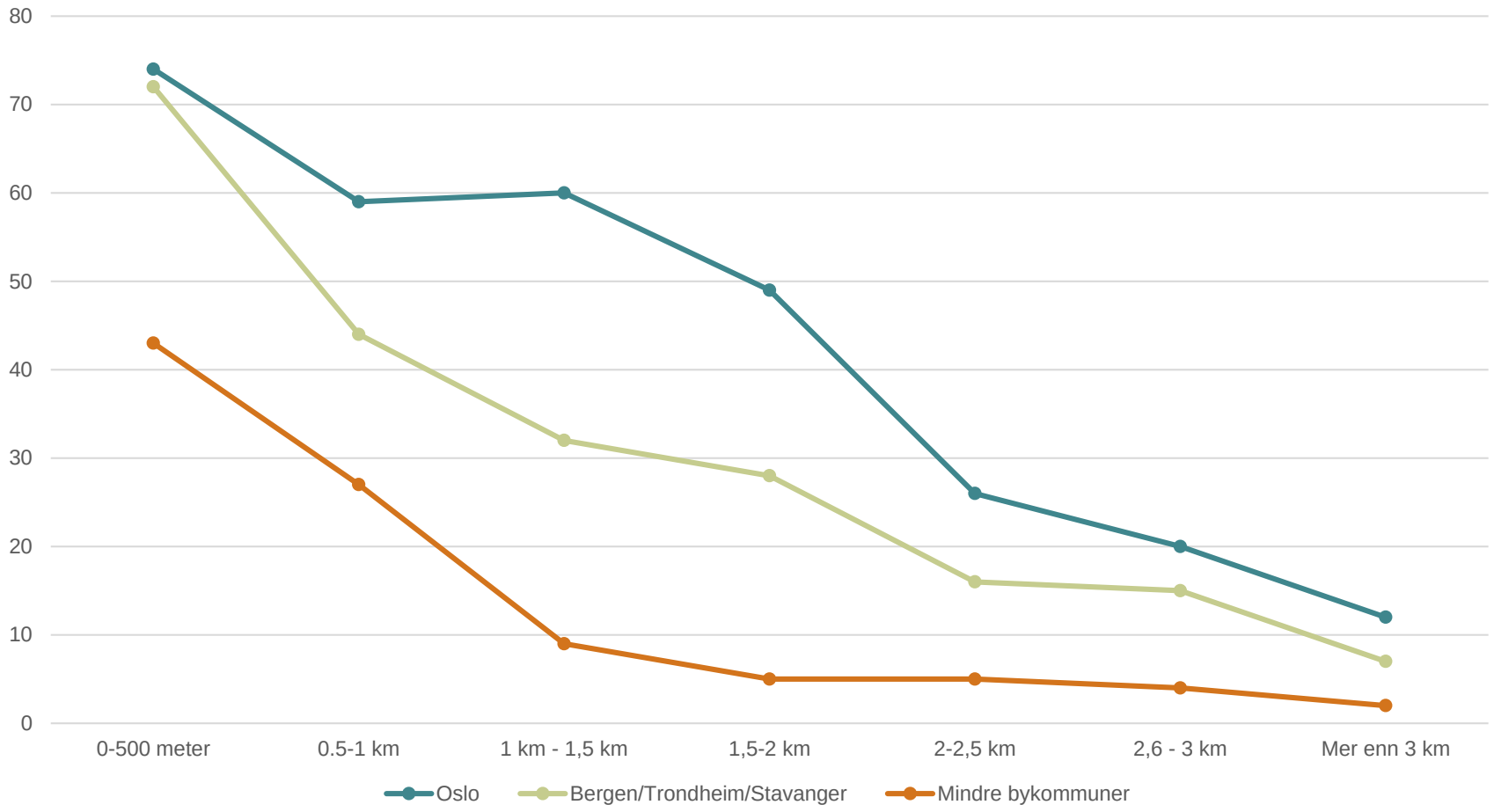
- *Pa*
- eta ne
  de
  arl
- inf og
  so
- SS



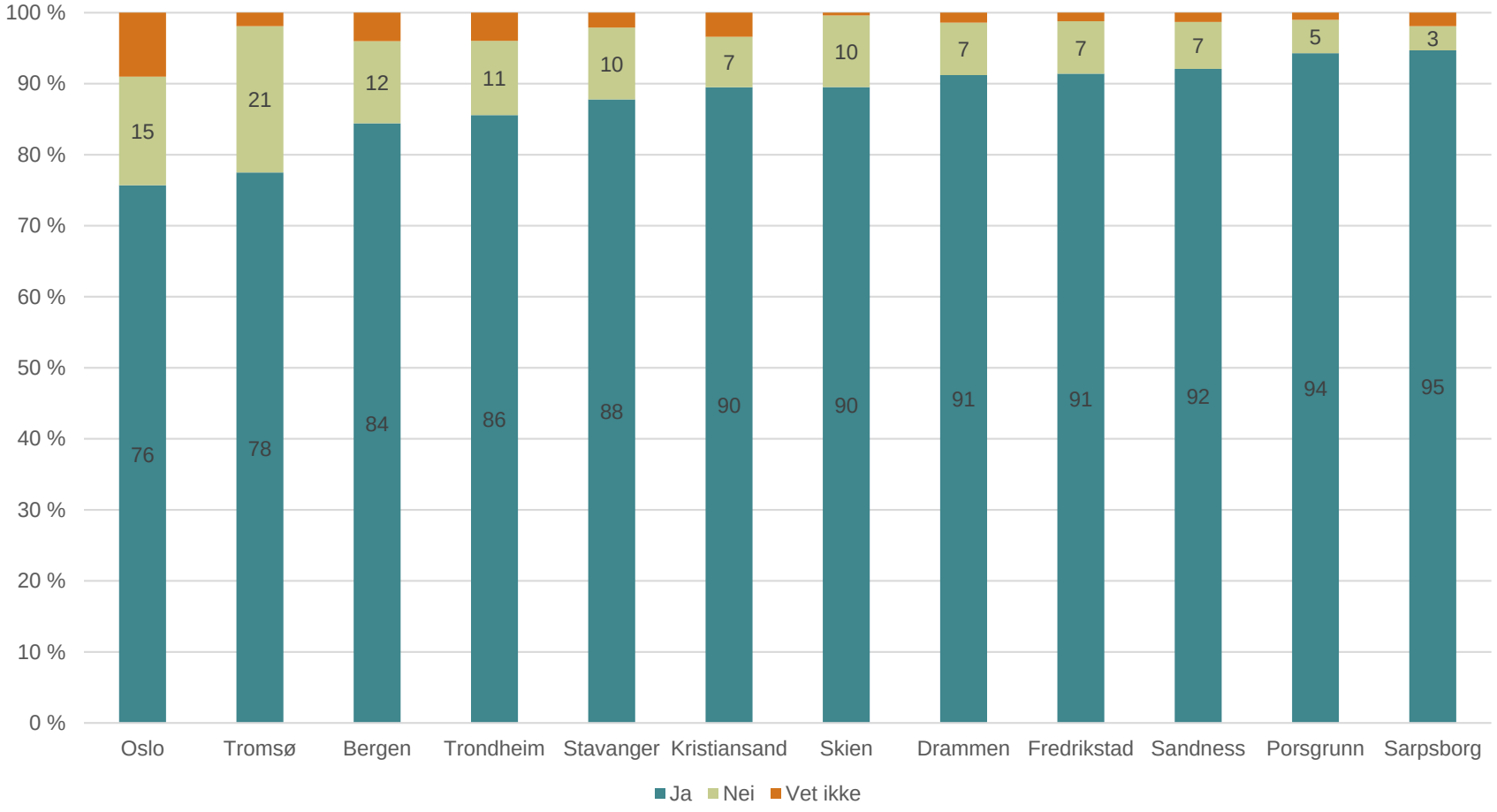
Har parkeringstilbud



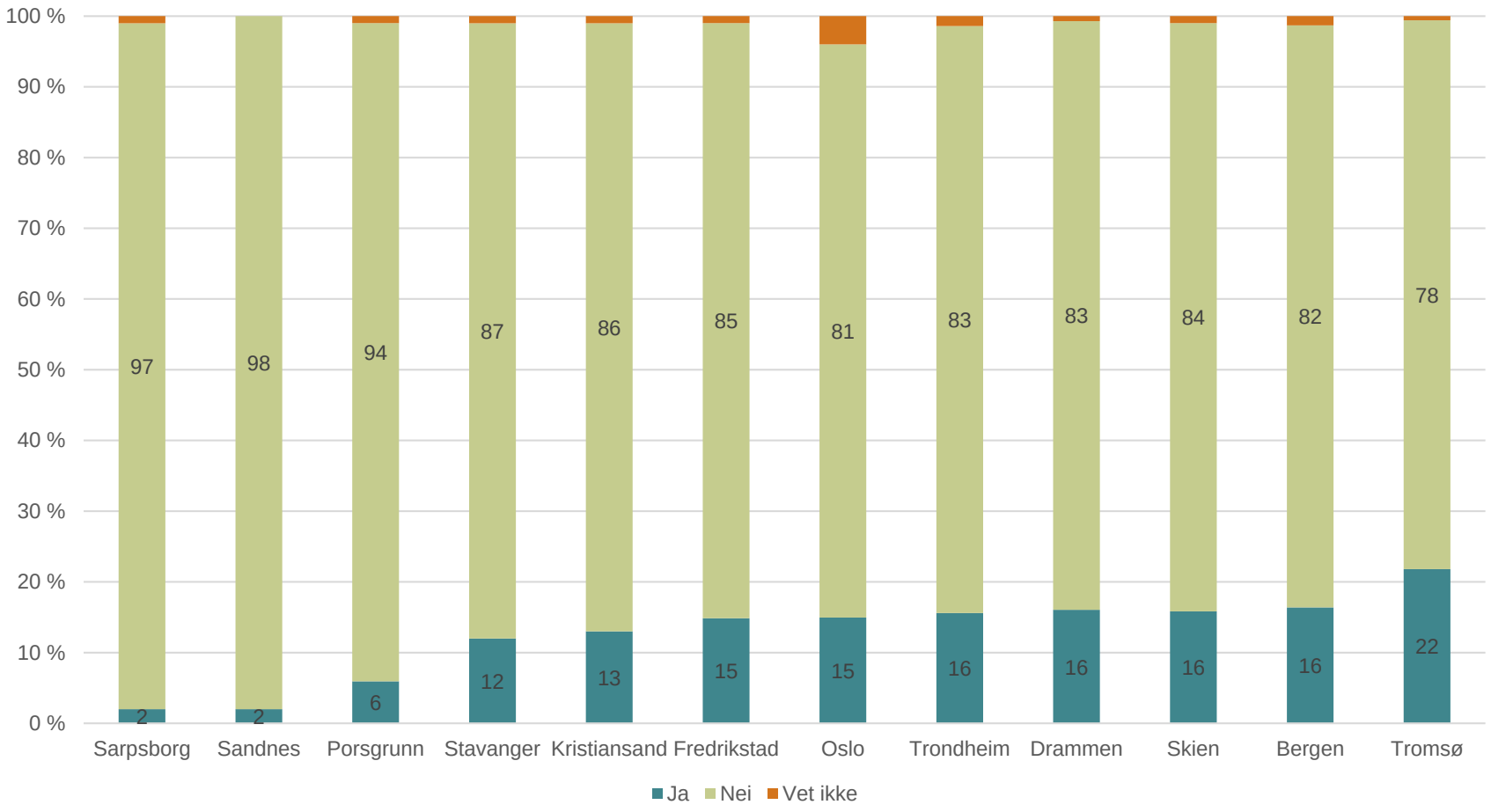
Andel uten p-plass etter avstand til sentrum



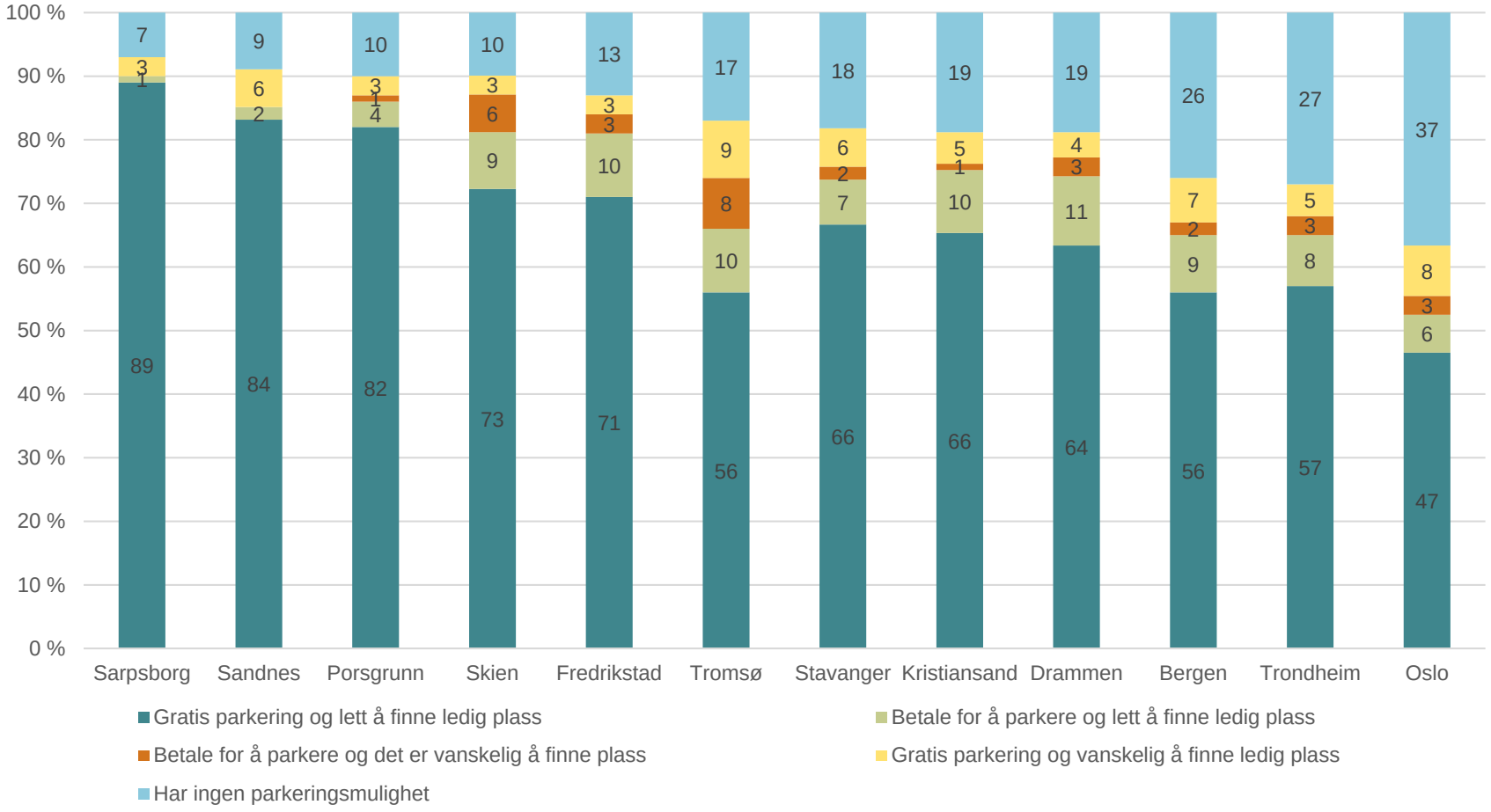
Lett å finne ledig plass (hvis p-tilbud)



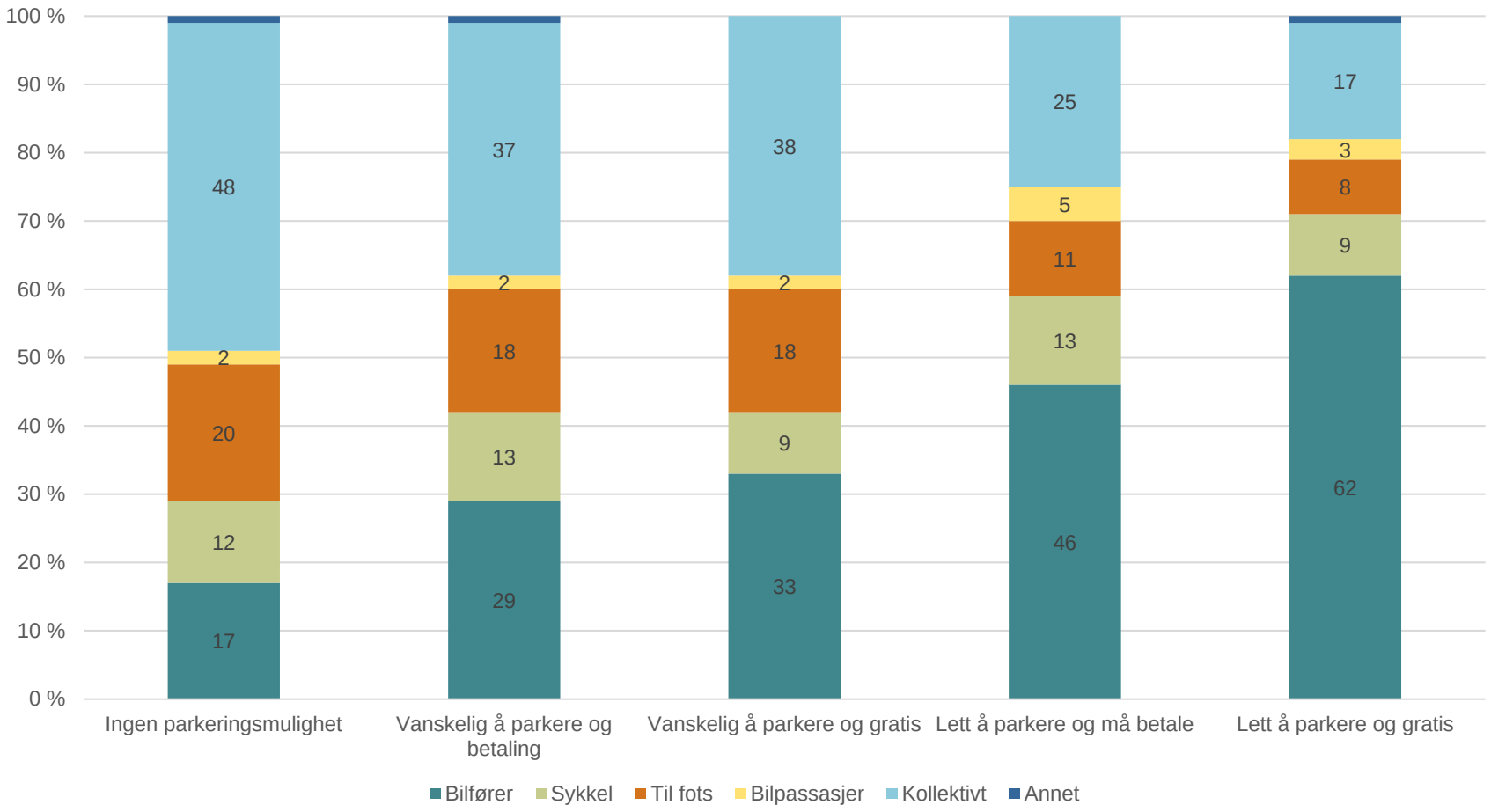
Må betale for parkering



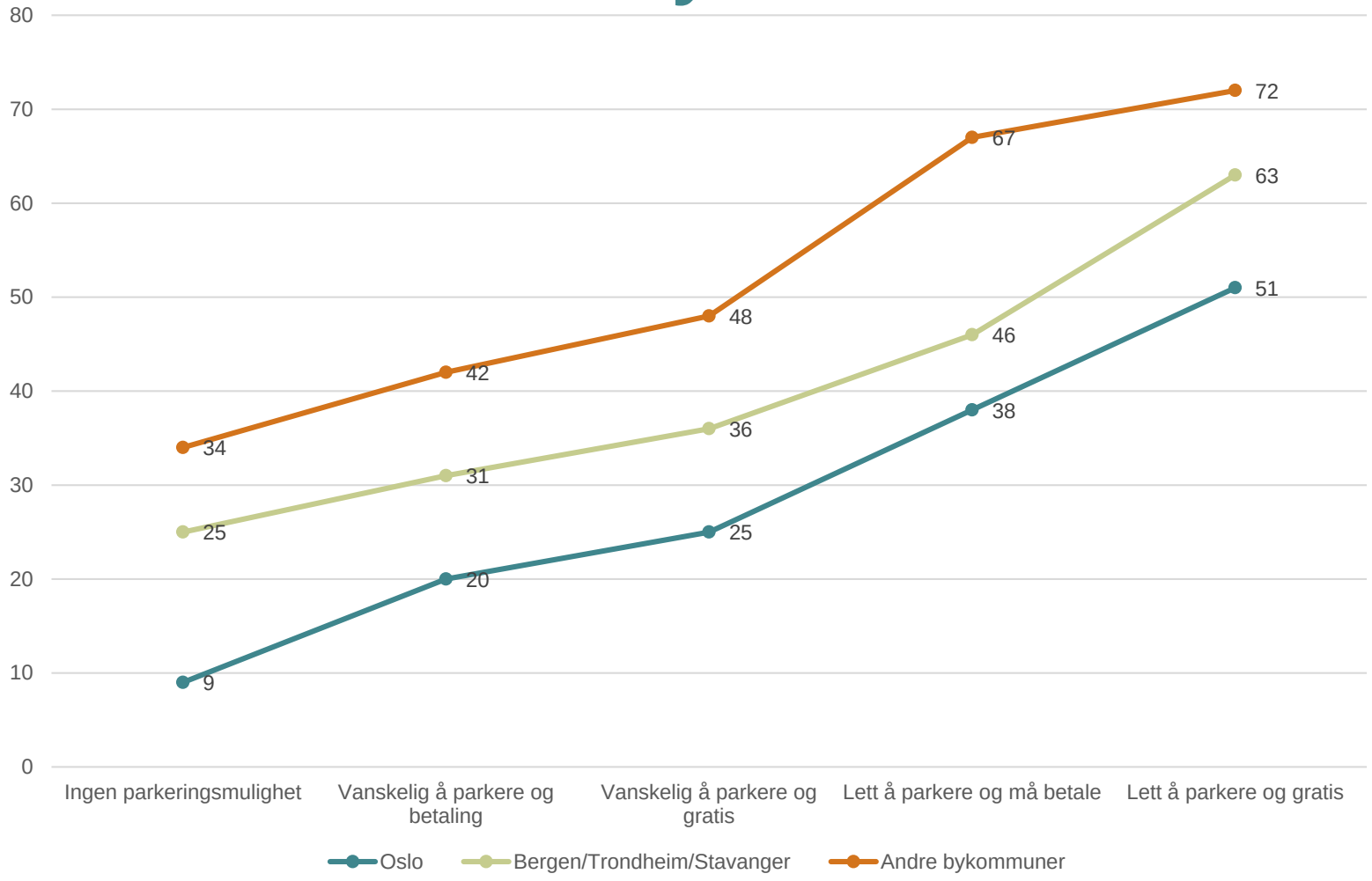
Parkeringstilbud ved arbeid



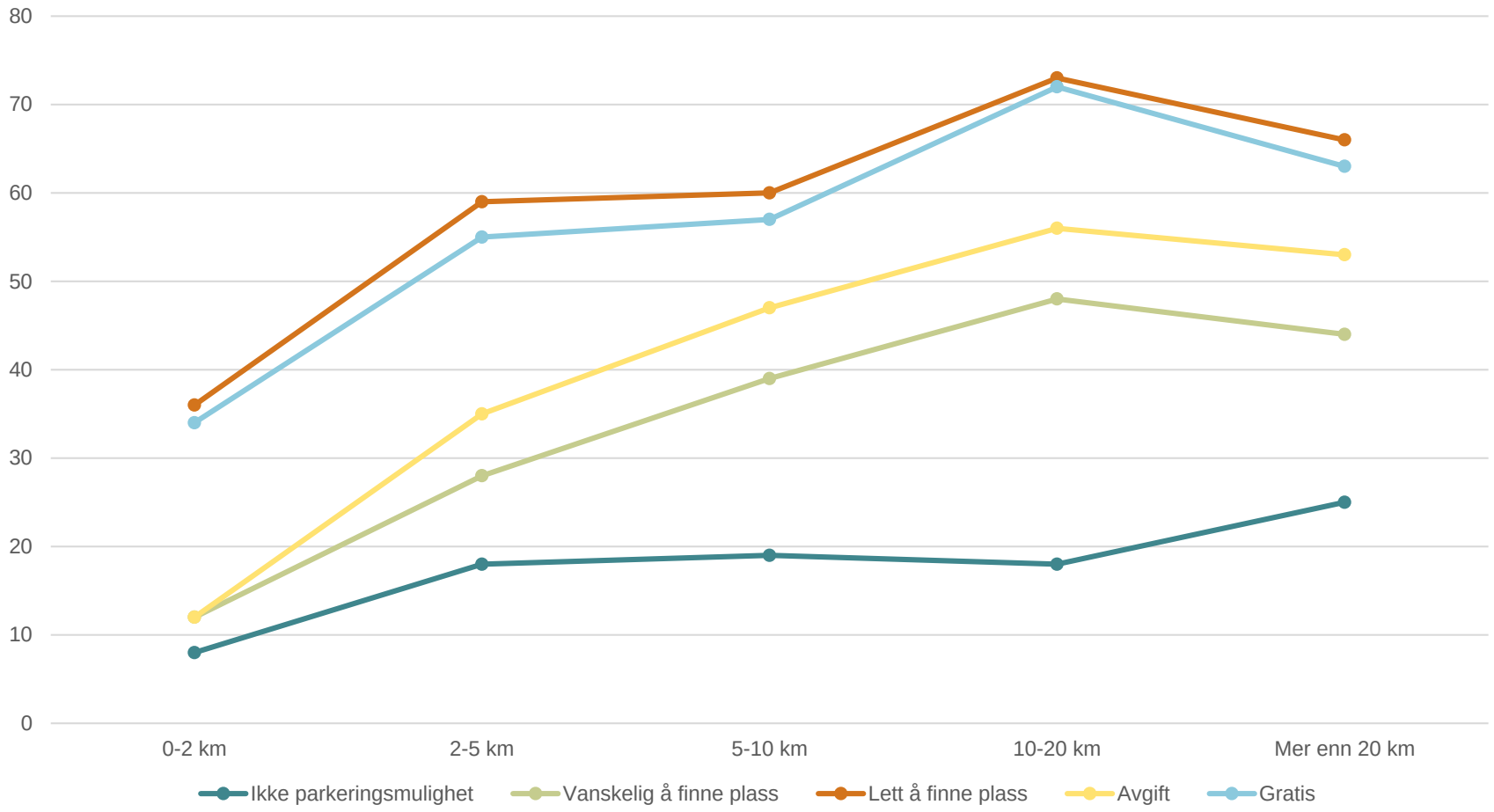
Effekt på arbeidsreiser



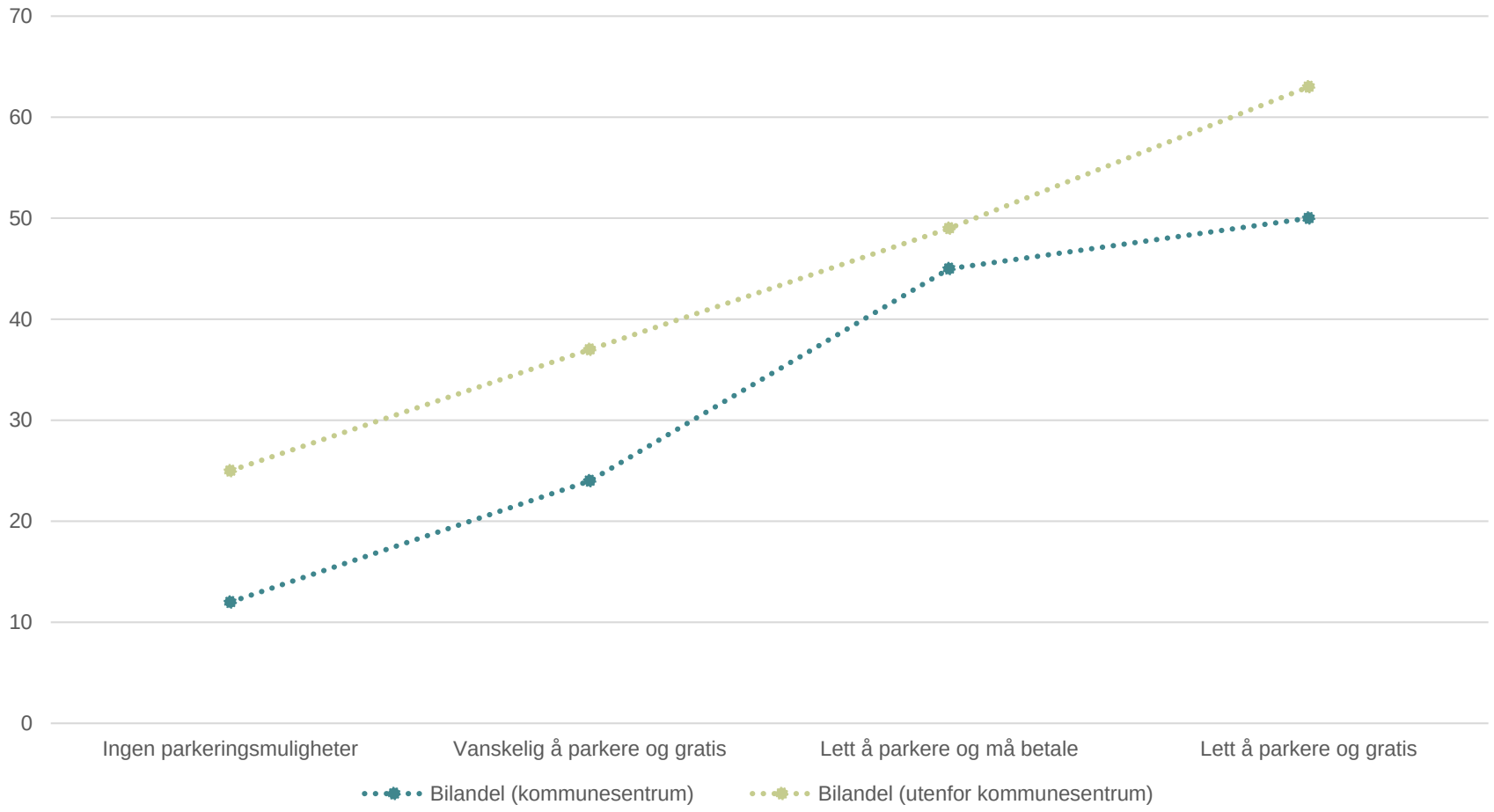
Effekter mellom byer



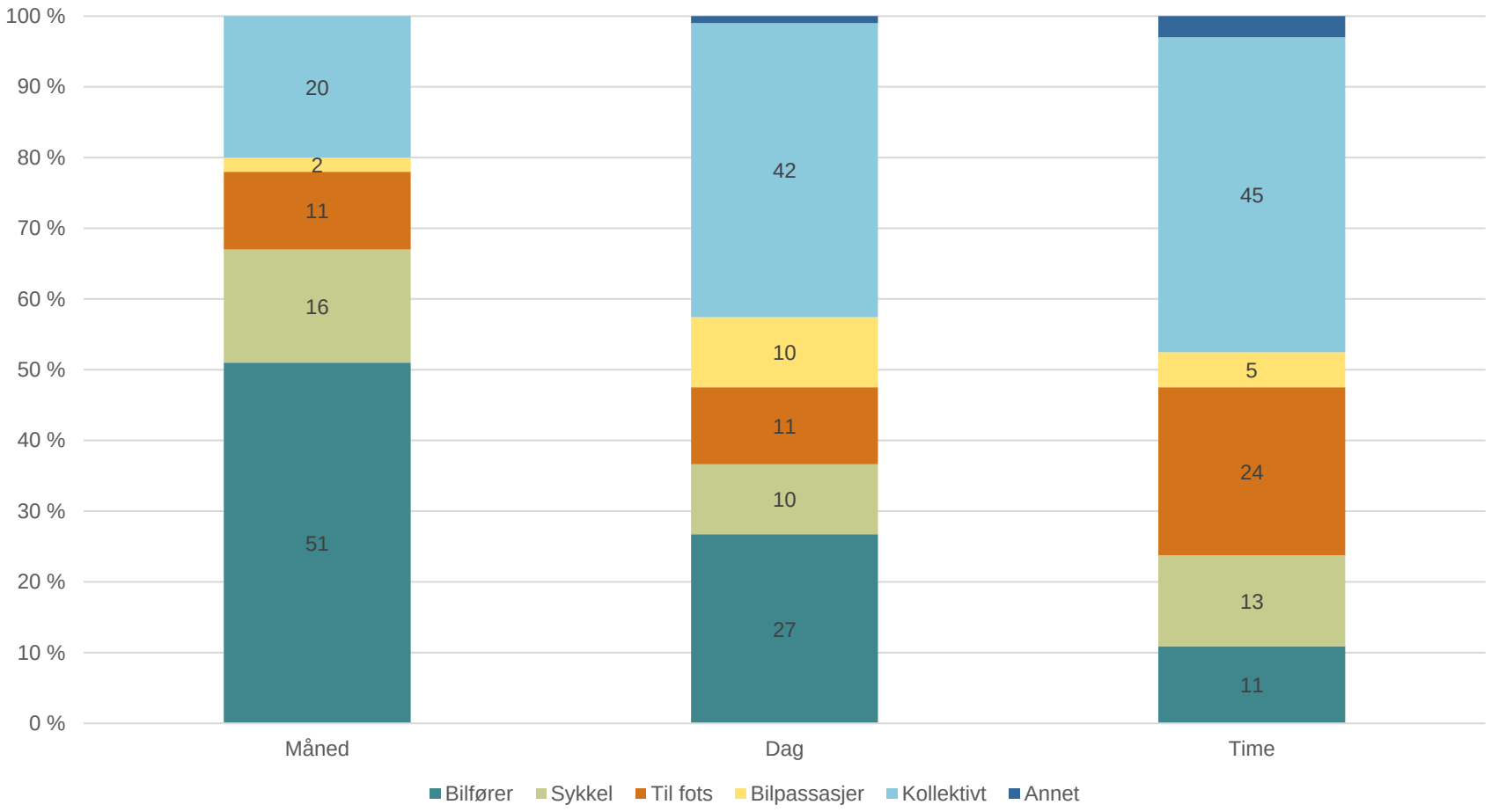
Bilandel etter lengde på arbeidsreise



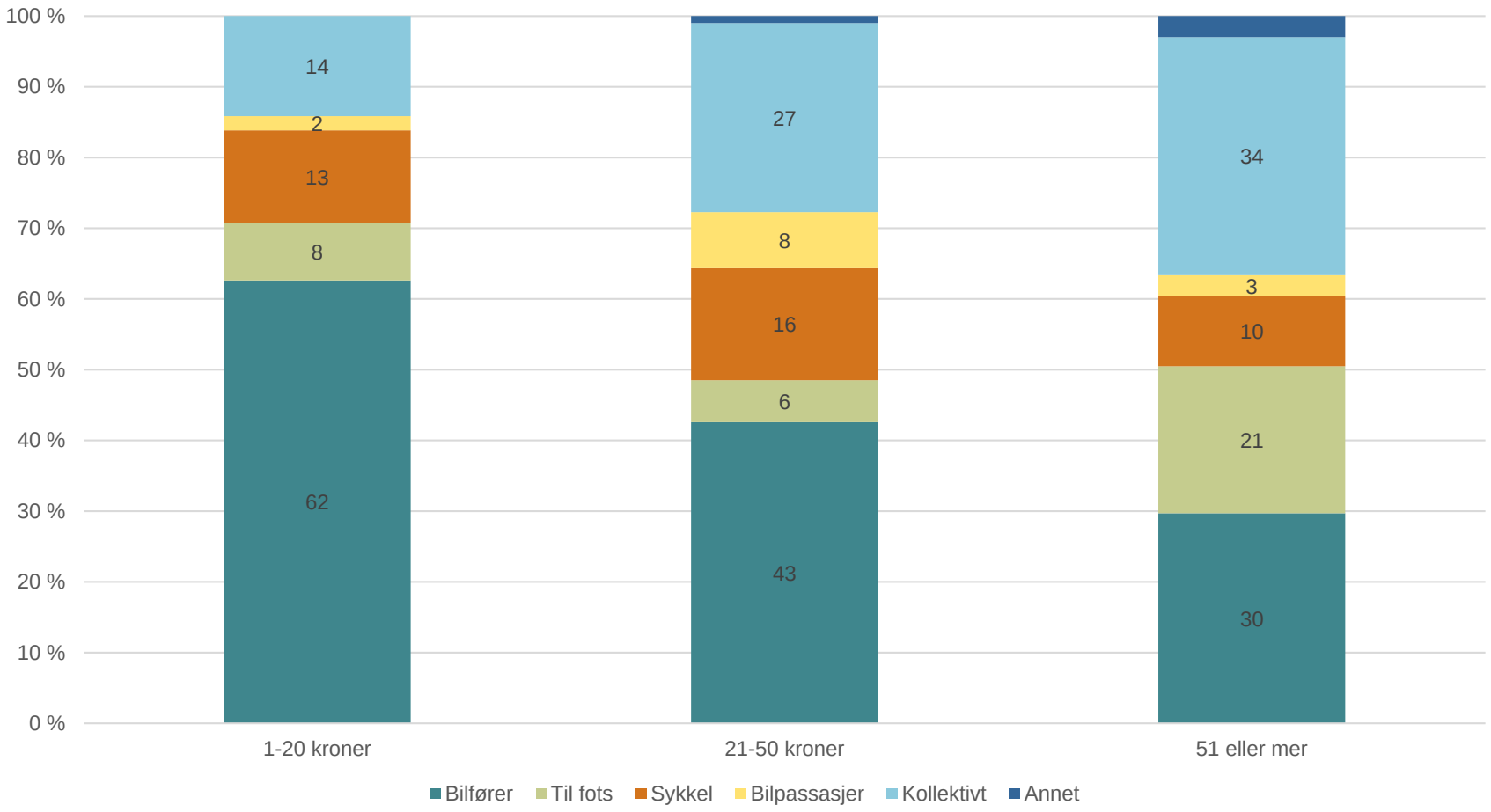
Effekt i og utenfor sentrum



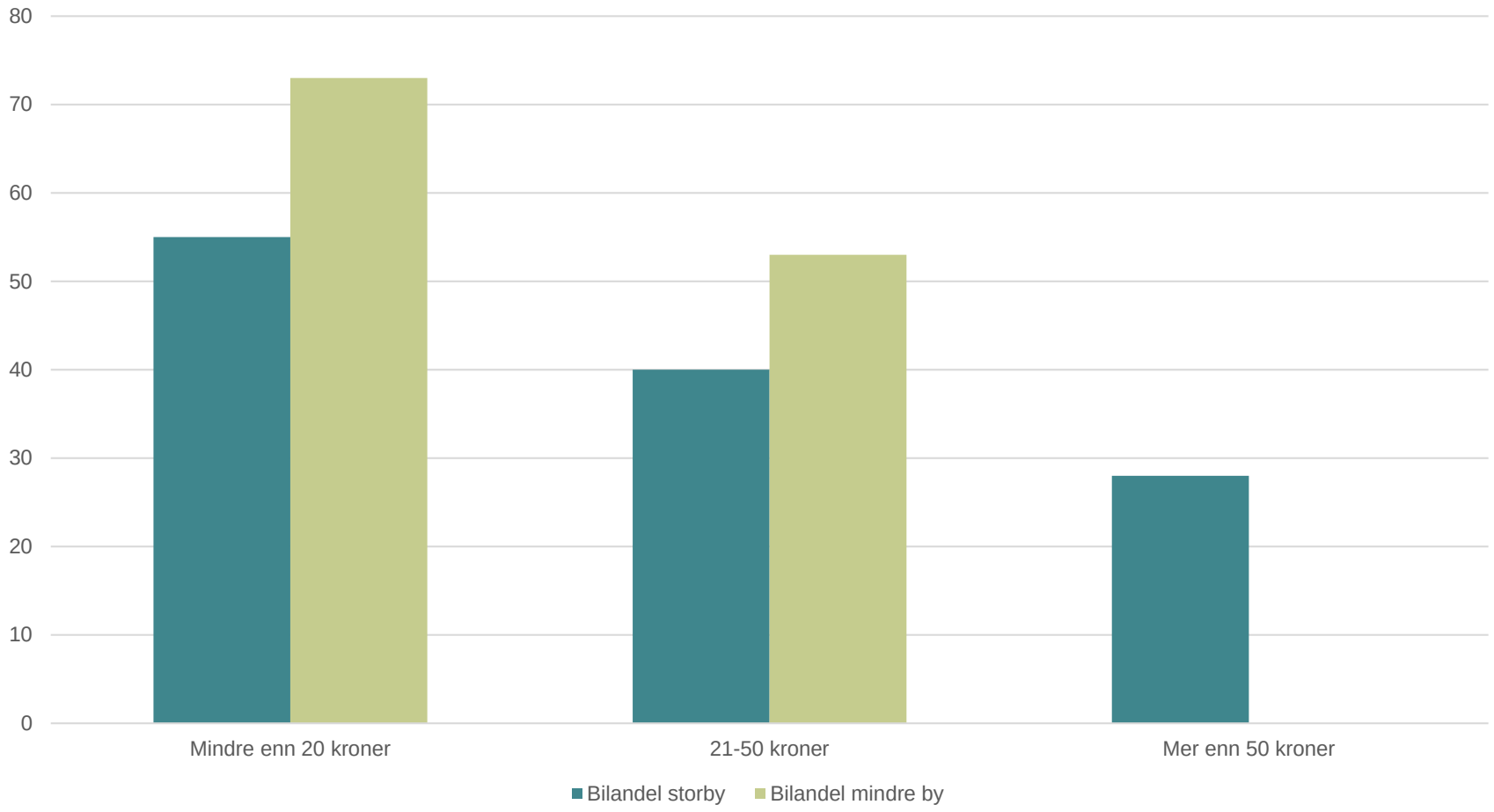
Har betalingsordning noe å si for effekten?



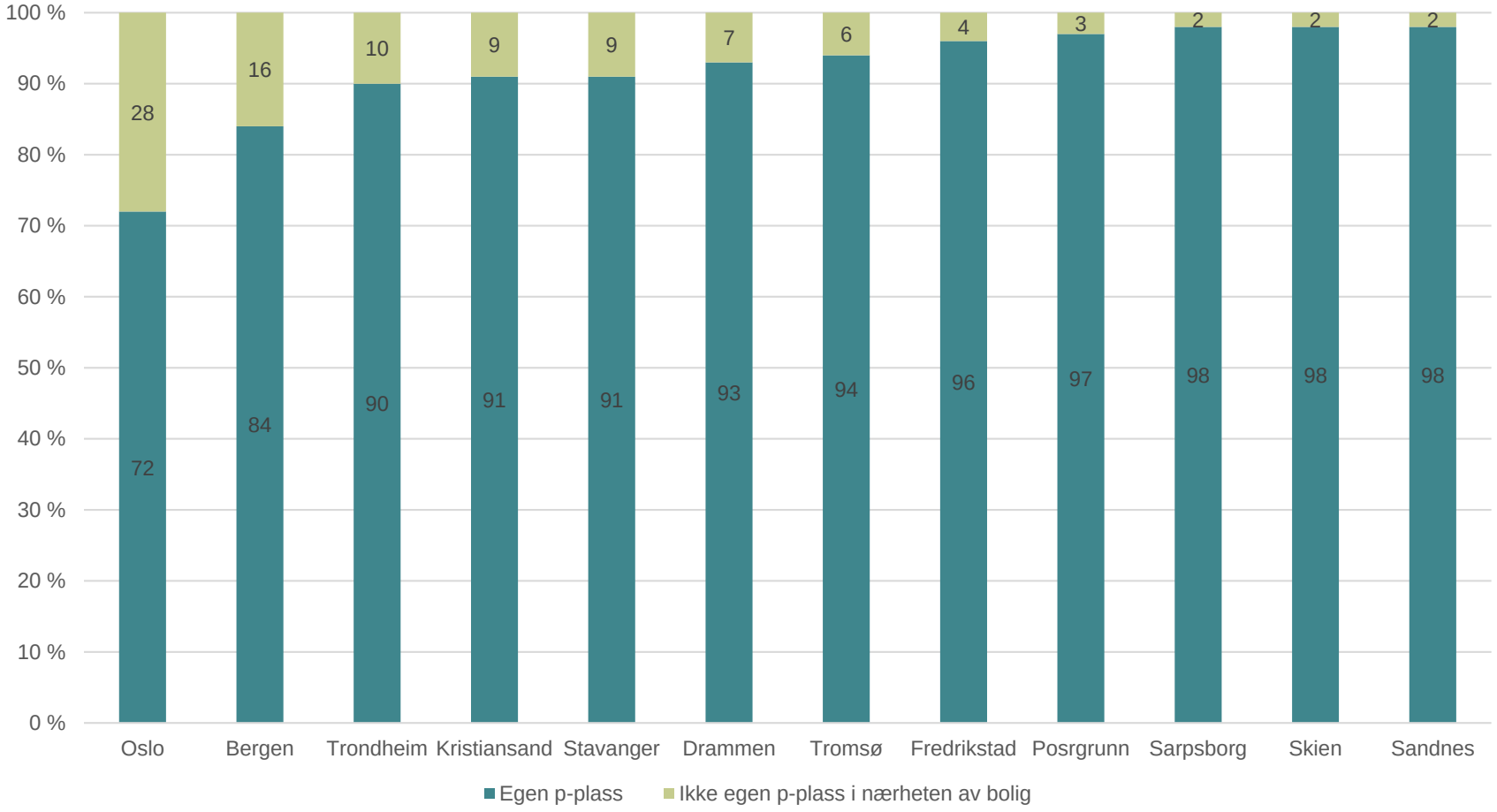
Størrelse på avgift



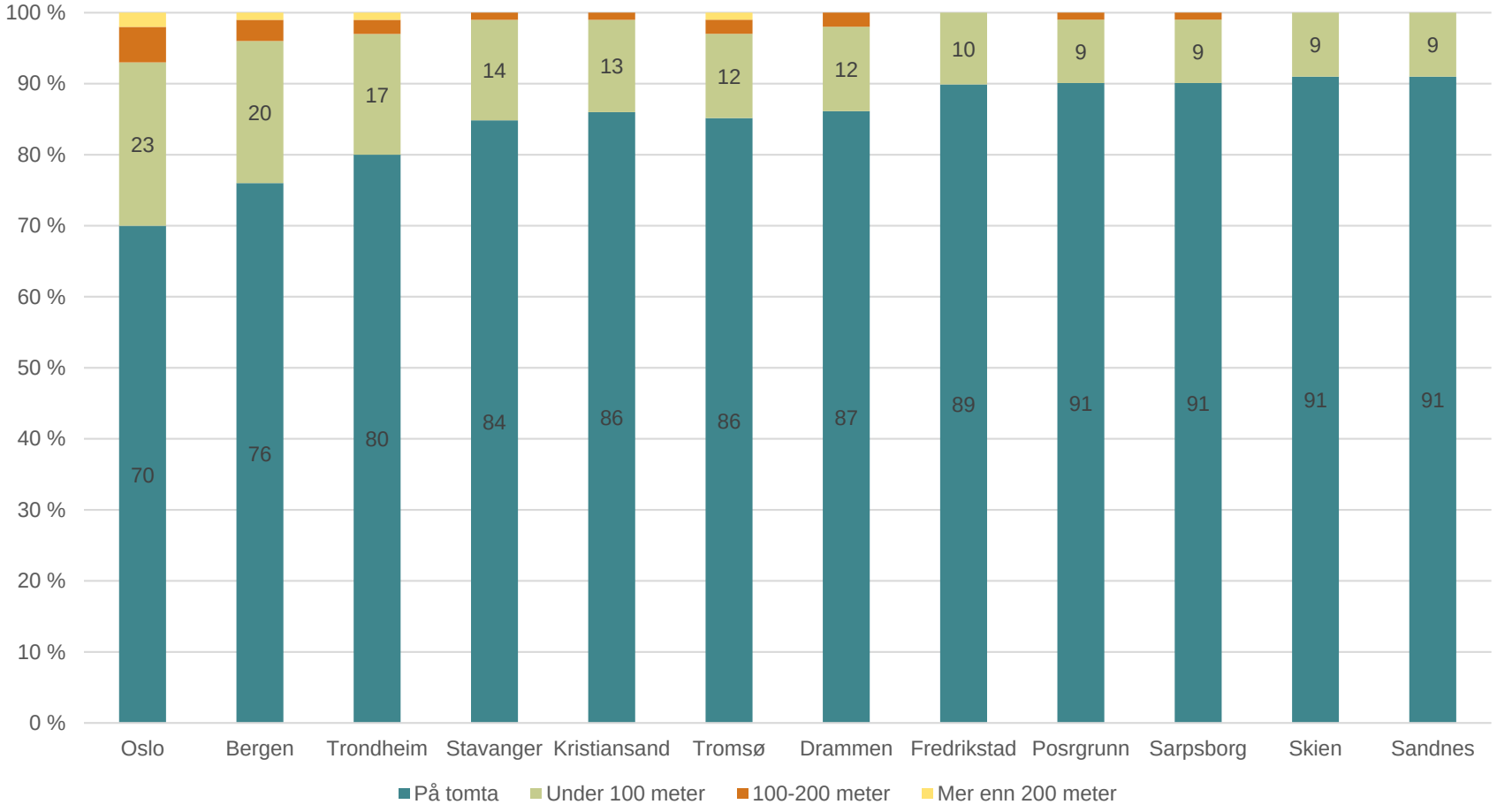
Effekt i store og mindre byer



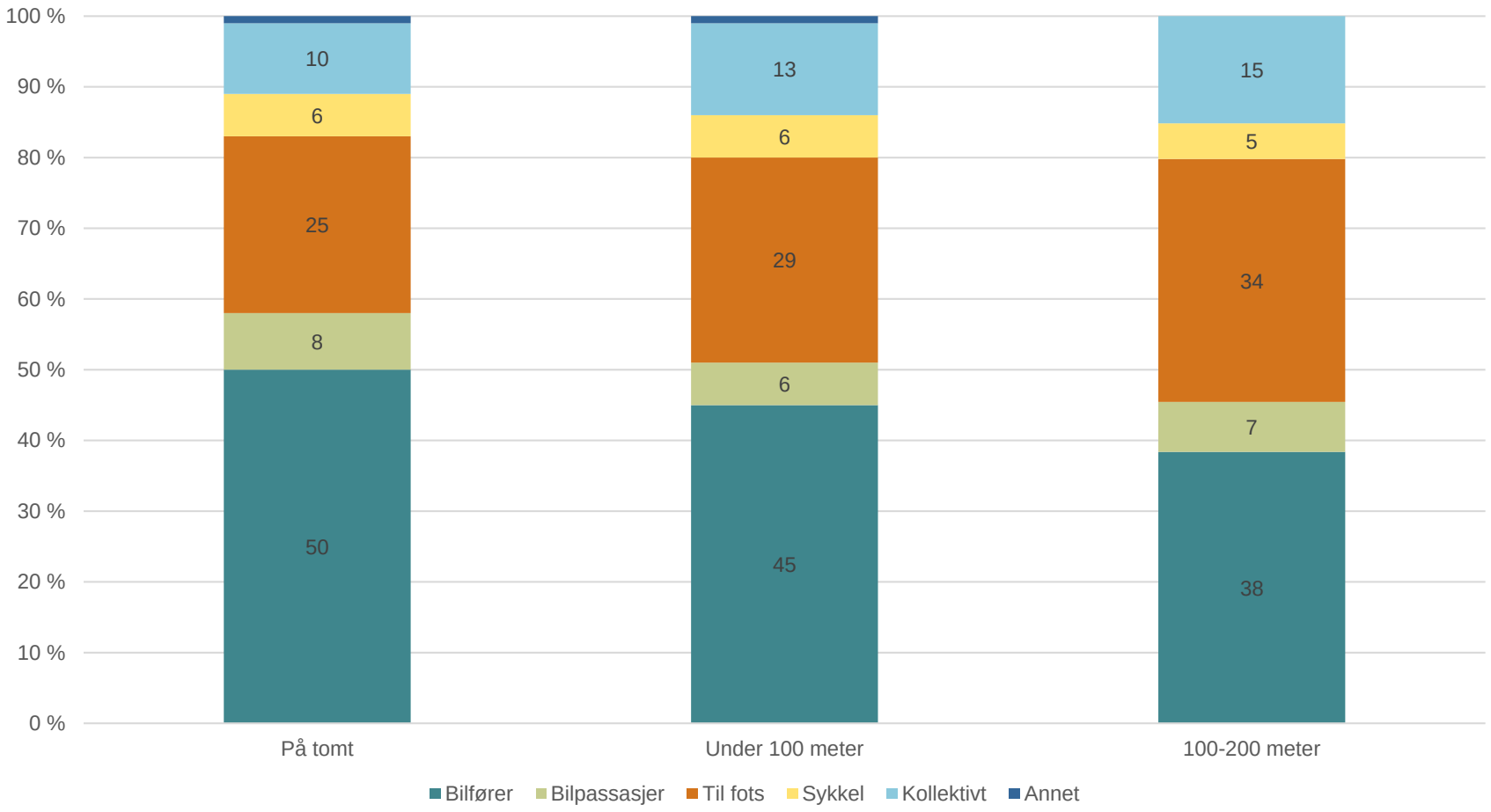
Parkeringstilbud ved boligen



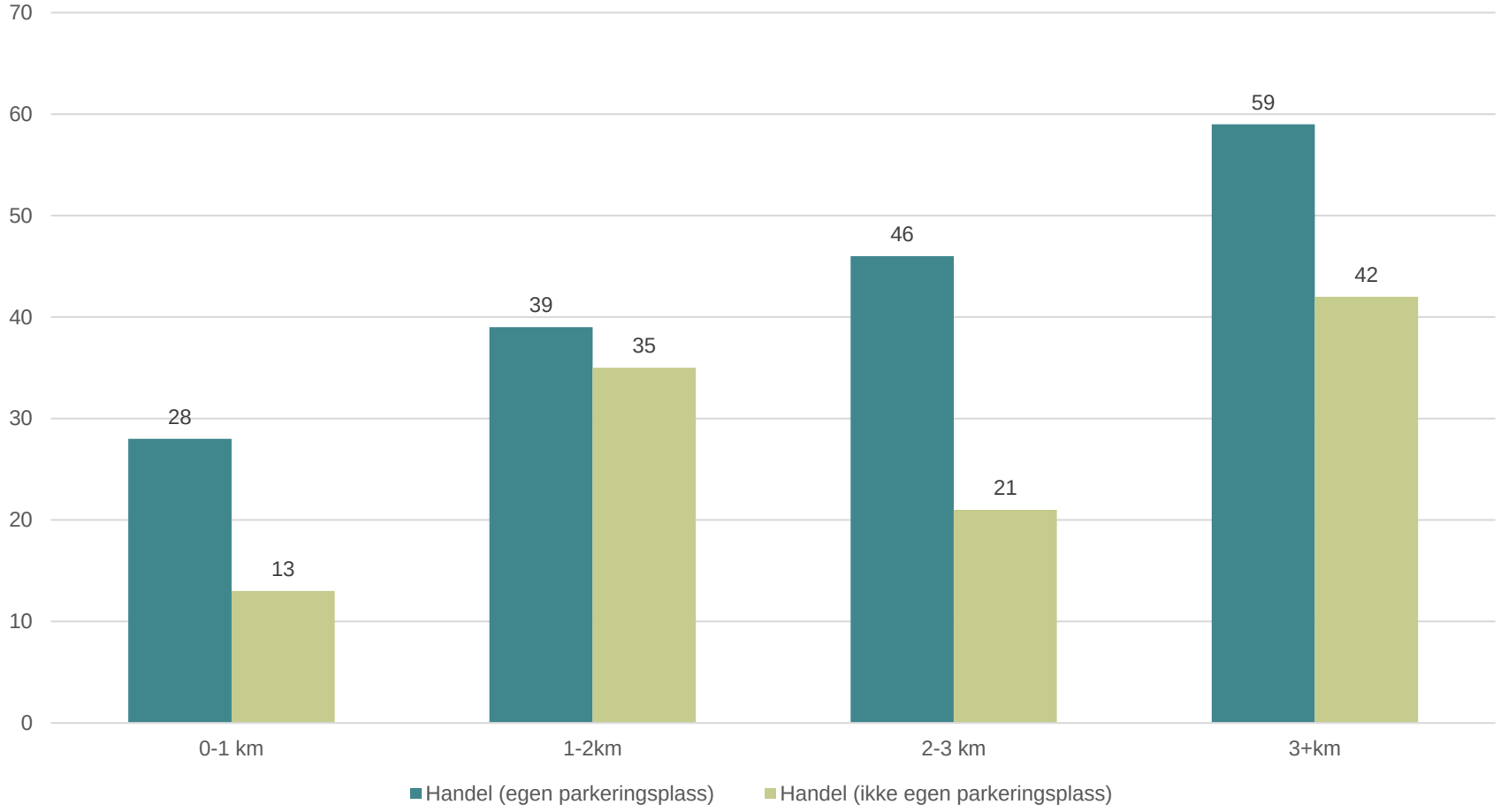
Avstand til parkering ved bolig

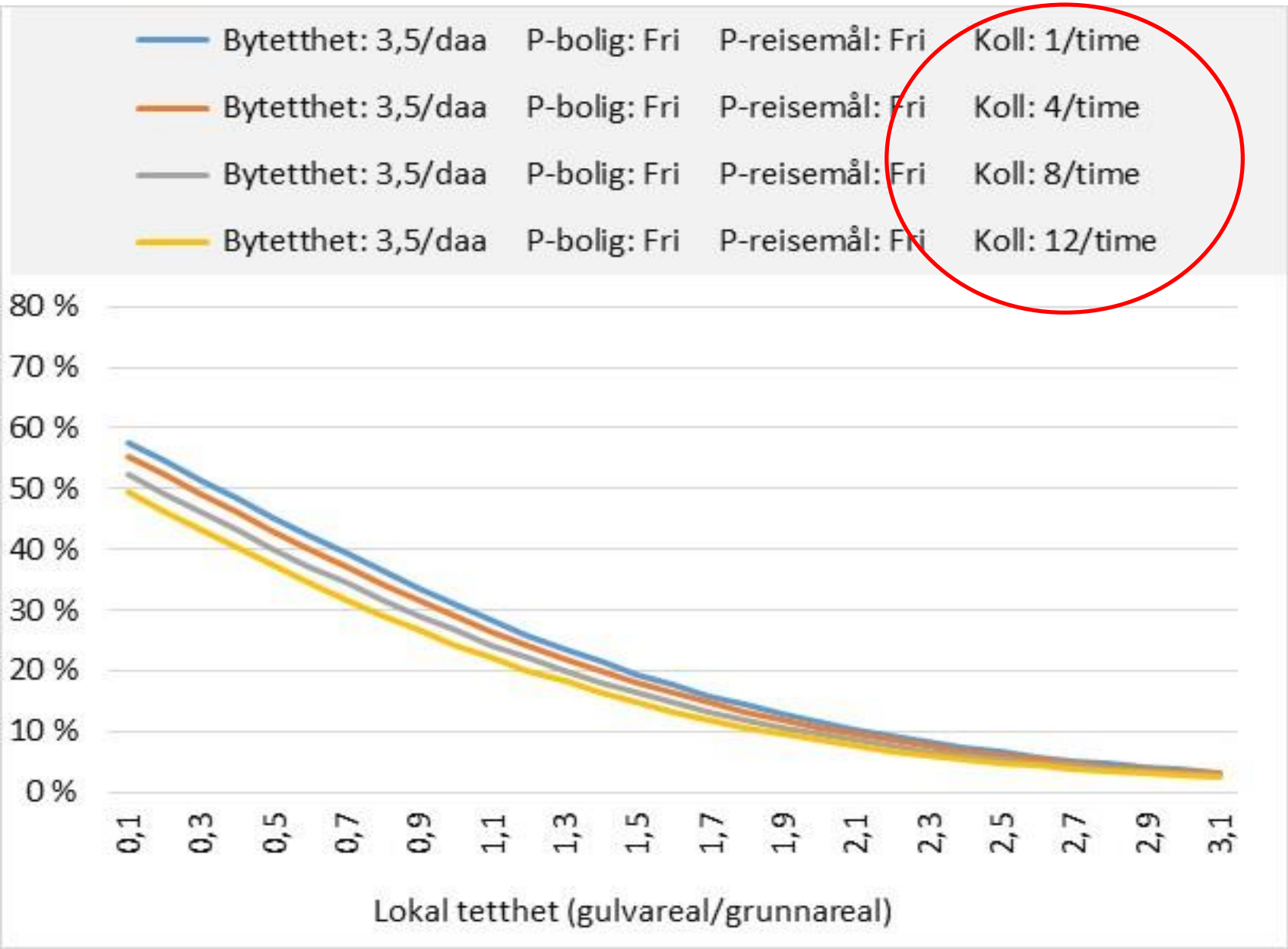


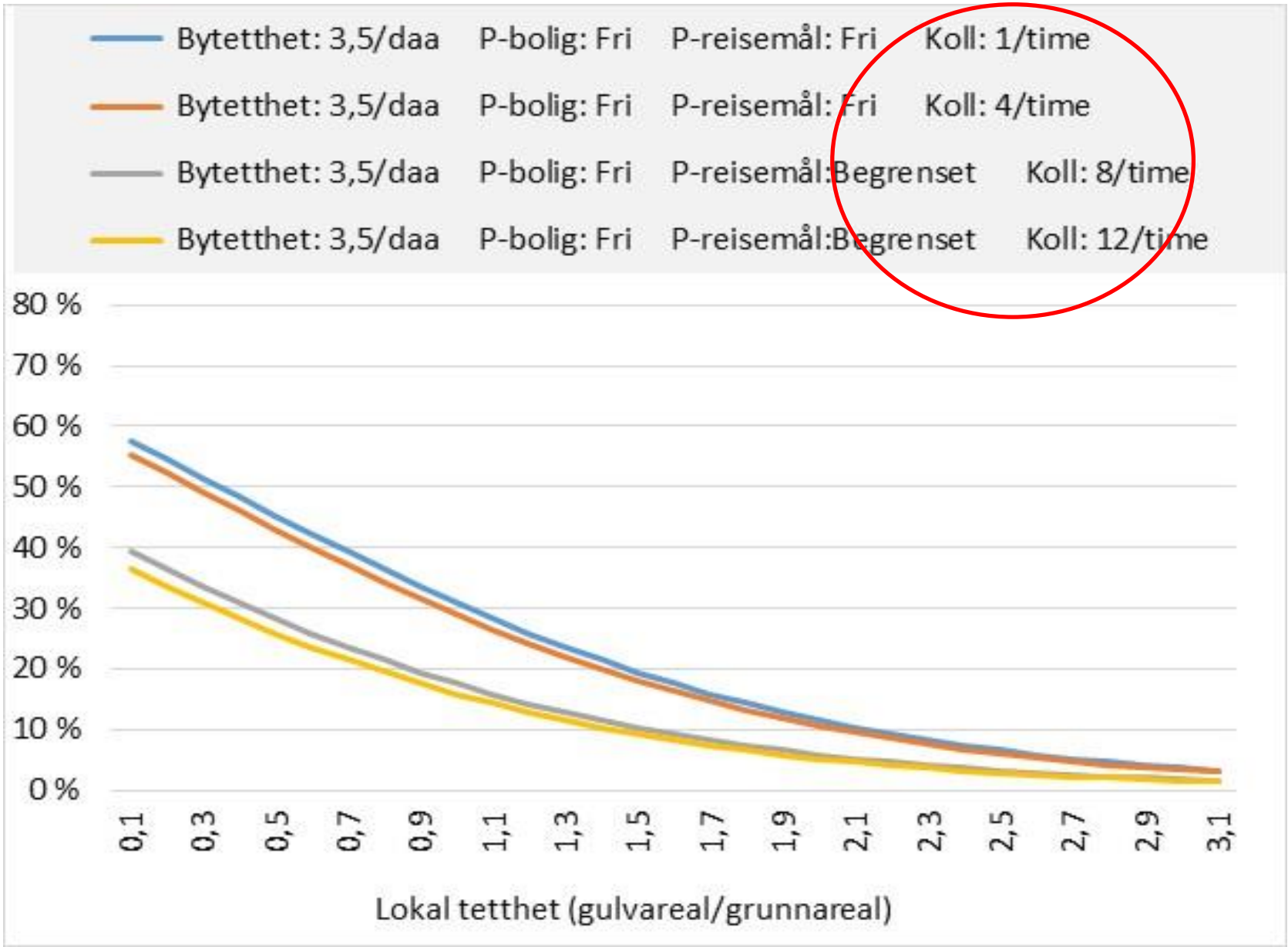
Påvirkning på transportmiddelfordeling

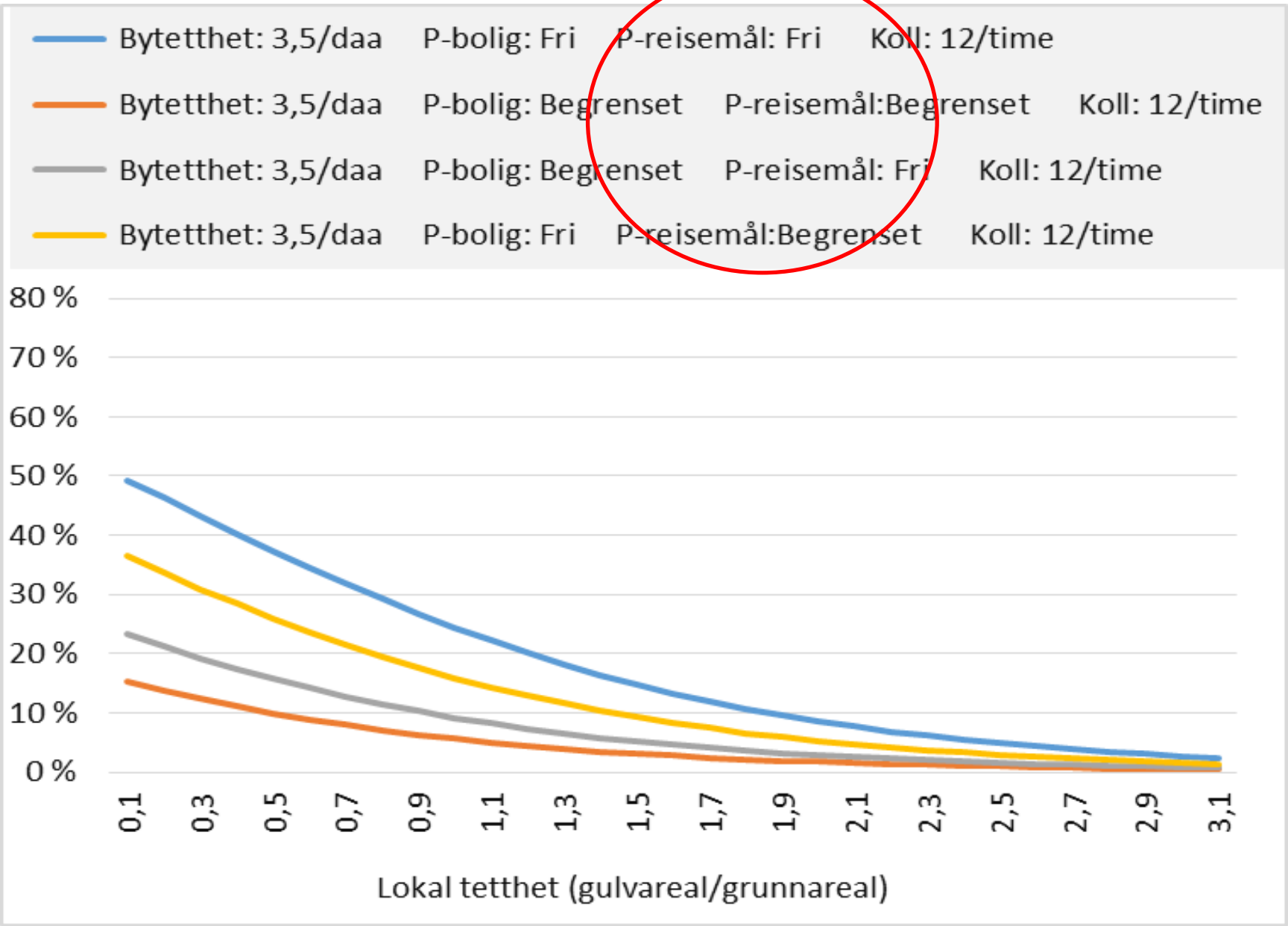


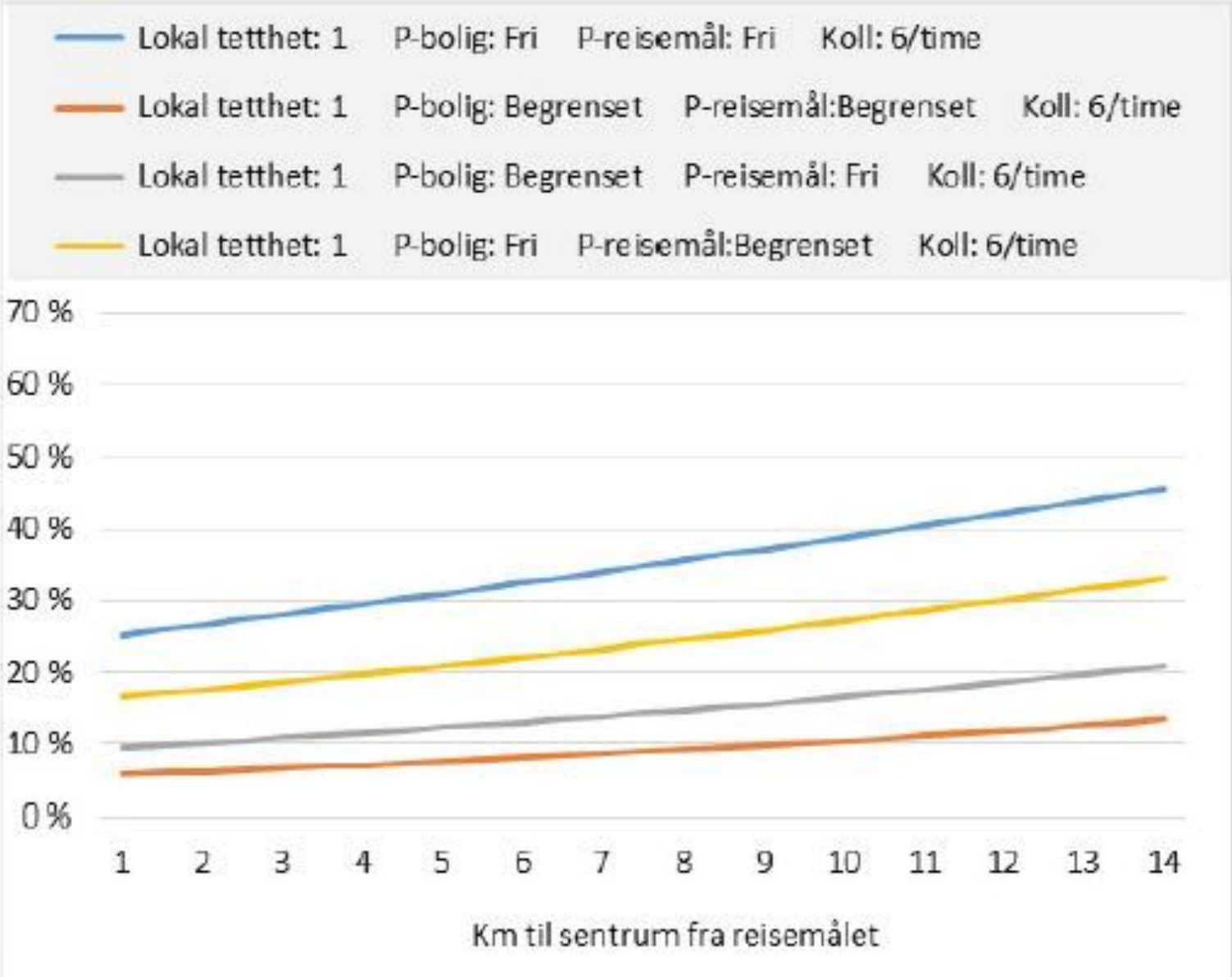
Bilandel på handlereiser etter bostedets avstand til sentrum. Bosatte i de fire største byene og som eier bil




Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 1/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 4/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 8/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 12/time
80 %
70 %
60 %
50 %
40 %
30 %
20 %
10 %
0 %
0,1
0,3
0,5
0,7
0,9
1,1
1,3
1,5
1,7
1,9
2,1
2,3
2,5
2,7
2,9
3,1
Lokal tetthet (gulvareal/grunnareal)


Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 1/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 4/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål:Begrenset Koll: 8/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål:Begrenset Koll: 12/time
80 %
70 %
60 %
50 %
40 %
30 %
20 %
10 %
0 %
0,1
0,3
0,5
0,7
0,9
1,1
1,3
1,5
1,7
1,9
2,1
2,3
2,5
2,7
2,9
3,1
Lokal tetthet (gulvareal/grunnareal)


Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 12/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Begrenset P-reisemål:Begrenset Koll: 12/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Begrenset P-reisemål: Fri Koll: 12/time
Bytetthet: 3,5/daa P-bolig: Fri P-reisemål:Begrenset Koll: 12/time
80 %
70 %
60 %
50 %
40 %
30 %
20 %
10 %
0 %
0,1
0,3
0,5
0,7
0,9
1,1
1,3
1,5
1,7
1,9
2,1
2,3
2,5
2,7
2,9
3,1
Lokal tetthet (gulvareal/grunnareal)


Lokal tetthet: 1 P-bolig: Fri P-reisemål: Fri Koll: 6/time
Lokal tetthet: 1 P-bolig: Begrenset P-reisemål:Begrenset Koll: 6/time
Lokal tetthet: 1 P-bolig: Begrenset P-reisemål: Fri Koll: 6/time
Lokal tetthet: 1 P-bolig: Fri P-reisemål:Begrenset Koll: 6/time
70 %
60 %
50 %
40 %
30 %
20 %
10 %
0 %
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14
Km til sentrum fra reisemålet

Så for å oppsummere

- Flertallet har gratis parkering og lett for å finne ledig plass hvis de kjører bil til arbeid –> konsekvens av tidligere tiders «liberale» p-normer
- Lettest å parkere i områder utenfor sentrum -> er det slik at parkeringsnormer påvirker lokaliseringsvalg for virksomheter? Bør det være mer liberale p-normer utenfor sentrum?
- Parkeringstilbudet har betydelig effekt på sannsynligheten for å bruke bil (i alle bydeler og byer)
- Mest effekt å begrense antall plasser (på arbeidsreiser)
- Hvordan en parkeringsavgift innordnes har betydelig innvirkning på bilbruken -> Relevant i en diskusjonen om at gratis parkering skal skattlegges?
- Parkeringstilbud ved bolig påvirker også sannsynligheten for å bruke bil -> relevant siden noen kommuner ønsker å øke avstanden mellom bolig og parkering

Spørsmål?

TØI rapport 1439/2015

Petter Christiansen
Øystein Engebretsen
Jan Usterud Hanssen

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass

Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler