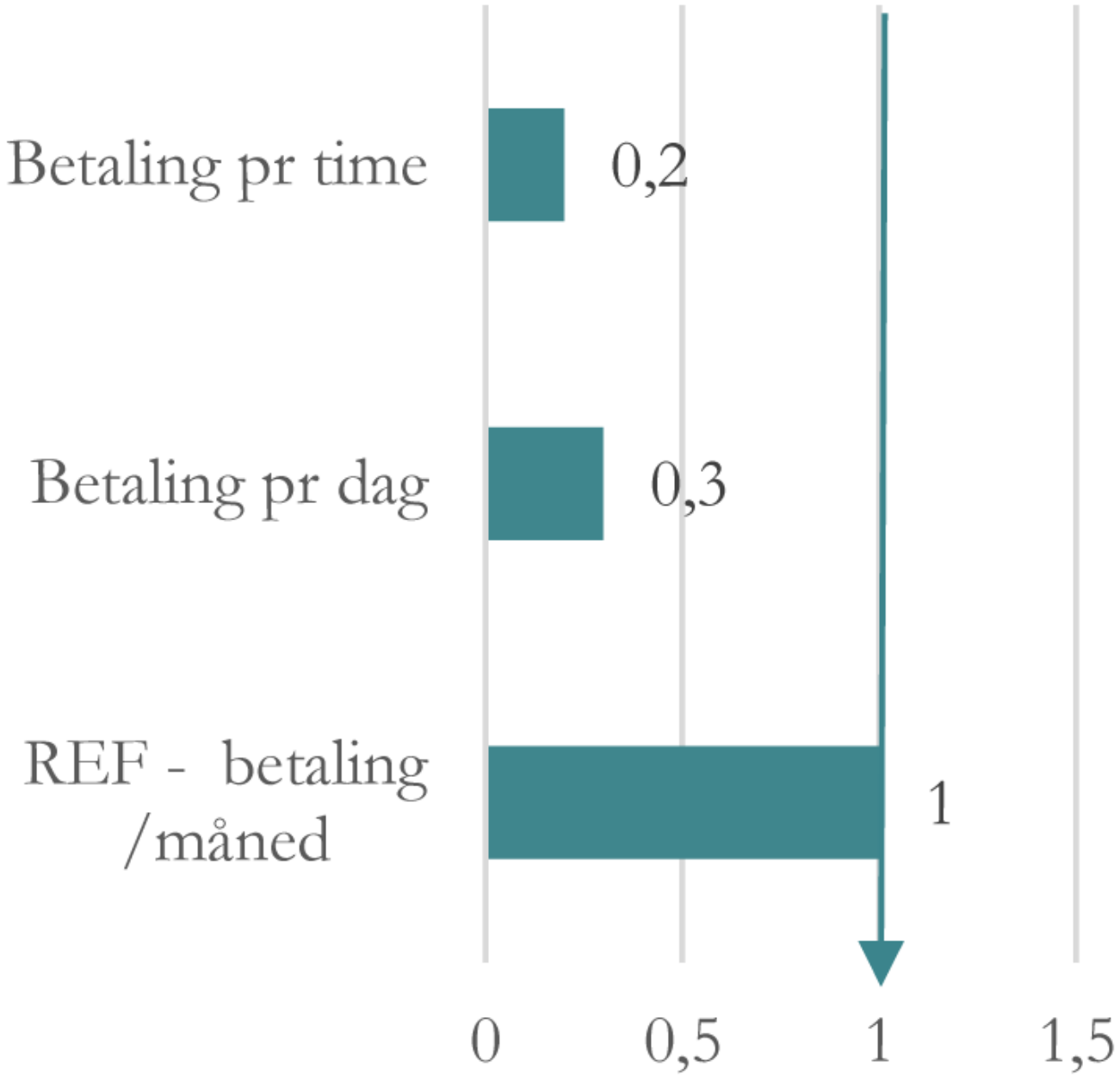
Parkeringsavgift



Parkeringsavgifter påvirker transport-middelvalget og kan redusere bilbruken. Tiltaket er ett viktig grep for å begrense miljøbelastninger og avlaste veiene i rushperioder.

Det kan kreves avgift for parkering ved alle reisemål. Både offentlige og private aktører, kan benytte tiltaket. Som arbeidsgivere kan statlige/kommunale myndigheter framstå som forbilder og innføre parkeringsavgift på egne parkeringsplasser.

1. Problem og formål

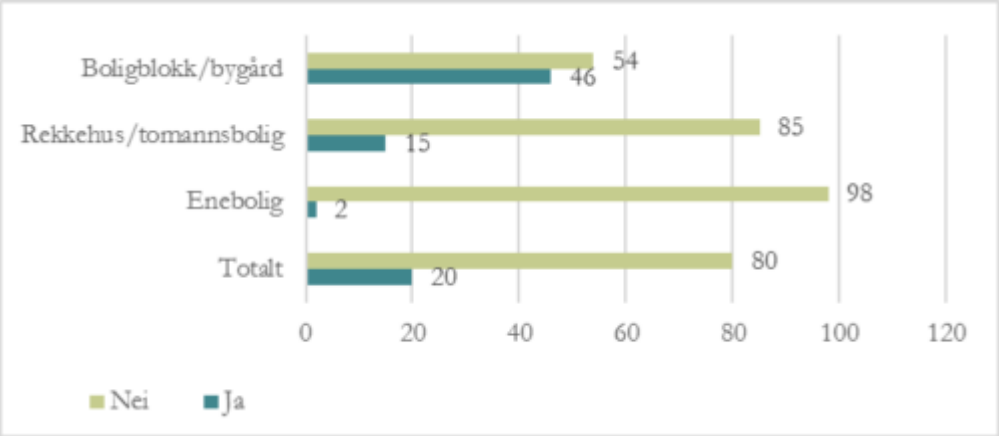
I gjennomsnitt står en personbil parkert i 23 av døgnets timer (96% av tiden). De står ved boligen vår når vi er hjemme, ved arbeidsplassen når vi er der, ved butikken når vi handler, i skogkanten når vi er på tur, utenfor familiens og venners bolig når vi er på besøk osv. Parkeringstilbudet kan knyttes til tre sentrale utfordringer i byene:

- P-plasser beslaglegger verdifulle arealer og kostbar infrastruktur
- plasser er start- og målpunkt for biltrafikken
- Kostnadene for anlegg og bruk av p-plasser blir ikke synliggjort.

Avgifter kan synliggjøre at parkering har en kostnad og samtidig begrense etterspørselen etter parkering. Dette gjelder også parkering ved boligen (Christiansen m. fl. 2015b), se tiltaket Parkering atskilt fra bolig.

Formålet med å avgiftsbelegge parkering kan både være å få inn inntekter (proveny), redusere biltrafikken, men også bidra til sirkulasjon og tilgjengelighet. Hvis avgiftsnivået tilpasses slik at det alltid finnes ledige plasser i et område, kan gatene sentralt bli avlastet av trafikk som leter etter en ledig parkeringsplass (Marsden 2006, Shoup 2011, Wilson 2015). Formålet med avgifter kan også være å avvise besøk til stedet eller stimulere til valg av annen transportmåte. Dette er spesielt viktig når det gjelder langtidsparkering ved arbeidsplassene.

Bare èn av fem (20%) bileiere får synliggjort at de har en utgift for parkering, se figur 2. Høyest andel som betaler (46%) finner vi blant de som er bosatt i boligblokk eller bygård. Men også i denne boligtypen er parkeringskostnadene for flertallet integrert i felleskostnadene - dvs. at de fordeles på alle - og derfor ofte også på dem som ikke eier bil.

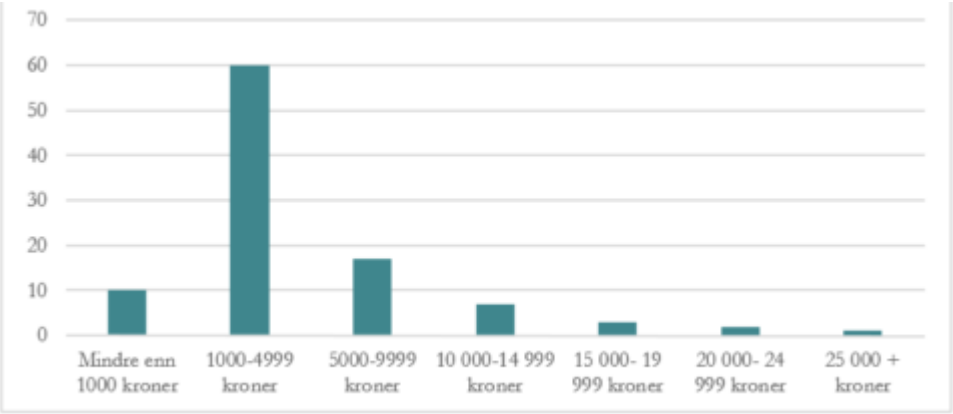


Figur 1: Sannsynligheten for at folk velger å kjøre bil til jobb synker jo kortere tidsintervaller som benyttes for betaling av parkering Referanseverdi - månedlig betaling =1. Kilde: Christiansen m. fl. 2017.

Figur 2: Andel som må betale for parkering etter hustype blant dem som eier bil i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. (N=2 111). Prosent. Kilde: Christiansen, P. m. fl. 2015a.

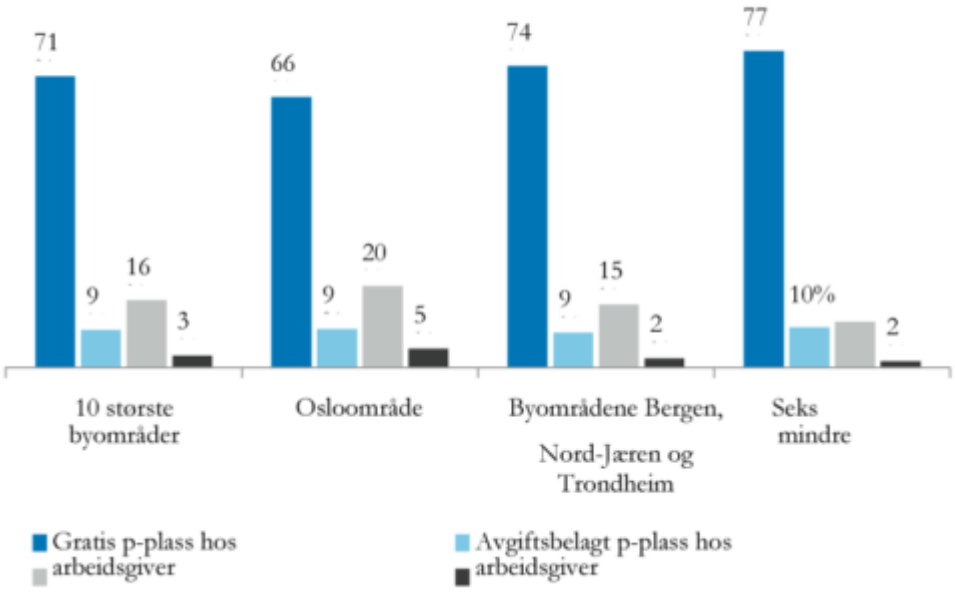
Den årlige kostnaden for parkeringsplass ved bolig utgjorde i 2014 i gjennomsnitt 400 NOK per måned (Christiansen m. fl. 2015a). Kostnaden utgjør i snitt en liten del av husholdningens

totale bokostnader, se figur 3.



Figur 3: Årlig kostnad for parkeringsplass i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. N=431. Prosent. Kilde: Christiansen, P. m. fl. 2015a.

RVU data viser at tilgjengelighet til parkering ved arbeidsplassen er lavere i bykommunene enn i omegnskommunene. Dersom vi kun ser på de fire største bykommunene, er andelen som har gratis p-plass hos arbeidsgiver på 59% i Oslo, 65% i Bergen, 65% i Trondheim og 78% i Stavanger (Ibid). Figur 4 viser tall for de ti største byområdene.



Figur 4: Parkeringsforhold ved arbeidsplassen blant yrkesaktive bosatte i de ti største byområdene. Kilde: RVU 2013/14. Egen kjøring til Parkeringsundersøkelsen 2014. Kilde: Opheim Ellis og Øvrum 2015.

2. Beskrivelse av tiltaket

Avgift for å regulere etterspørselen

Både private aktører og offentlige myndigheter (kommunene) kan avgiftsbelegge parkering. Avgiftsnivået kan tilpasses lokale forhold og mål og justeres inntil man får ønsket effekt i form av redusert etterspørsel. For å begrense kø- og miljøproblemer kan det være aktuelt å sette avgiftene vesentlig høyere enn det som anleggs- og driftskostnadene tilsier. Særlig gjelder dette hvis en vil unngå at parkeringsplasser beregnet på kunder og besøkende blir brukt til langtids arbeidsplassparkering.

Tids- og stedsbegrensning

Offentlig avgiftsparkering blir ofte kombinert med tidsregulering. Men, ønsket virkning kan også oppnås med avgifter alene (SFMTA 2012, Pierce og Shoup 2013). Progressive avgiftssatser er et middel til å sikre sirkulasjon både og redusert etterspørsel. Perioden med avgift kan begrenses – for eksempel til normal arbeidstid på hverdager.

Boligsoneparkering kan brukes i områder der det er ønskelig å begrense såkalt fremmedparkering. Beboerkort og tillatelser utstedes vanligvis mot en måneds- eller årsavgift.

Innfartsparkering med mulighet for å sette fra seg bilen utenfor sentrum og reise videre med bane, buss eller båt, kan avgiftsbelegges, og i noen grad hindre at bilen erstatter tilbringer-transport med buss, sykkel, gange.

Figur 5: Avgift, tidsbegrensning og regulering i samspill.

Parkeringsavgift for arbeidsreiser med bil

Reisevaneundersøkelser og andre studier i Norge og utlandet viser at tilbud om parkeringsplass på jobben er en sentral forutsetning for valg av bil til arbeidsreisen (Hanssen 1993a, Willson og Shoup 1990, Christiansen m.fl. 2015b). I prinsippet skal arbeidstakeren betale skatt av verdien av dette, men dette følges ikke opp i praksis (Hanssen og Nossum 2008, Analyse&Strategi 2009, Loftsgarden m. fl. 2011). Ved å innføre parkeringsavgift kan arbeidsgiver få dekket mye av kostnadene som tilbudet medfører gjennom trekk i lønn eller på annen måte.

Arbeidsgivere i USA kan utbetale et månedlig, skattefritt beløp til sine ansatte i stedet for å leie parkeringsplass (Parking Cash Out) (EPA 2005). Ansatte kan så velge om de selv vil leie parkering eller reise til arbeid på annen måte enn med egen bil og beholde beløpet. Dette beløpet anses ikke som skattbar inntekt. Det er også mulig for arbeidsgivere alternativt å subsidiere ansattes kollektivreiser innenfor gitte grenser.

Avgifter for grupper med spesielle behov

Parkeringsforskriftens §33 gir betalingsfritak for forflytningshemmede (Samferdselsdepartementet 2016). De som har tillatelse utstedt av bostedskommunen kan parkere gratis både på spesielt reserverte plasser, på vanlige avgiftsbelagte plasser og der det er boligsoneparkering. De kan også parkere utover angitt lengste parkeringstid. Parkeringsforskriftens §34 sier at kommunene kan innføre betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser (Ibid), se Elektrifisering av bilparken.

Innkrevingssystemer

Innkreving av parkeringsavgifter kan organiseres på ulike måter. I dag er det vanligst med parkeringsautomater plassert sentralt i et område eller nær innkjøringen til et parkeringsanlegg. Sjåføren kjøper parkeringstid når bilen parkeres og dokumenterer dette med en kvittering som plasseres i bilens frontvindu. Der man ønsker å tilby kunder og besøkende gratis parkering i en kortere periode, kan man benytte en «parkeringsskive» der bileieren selv stiller inn klokkeslettet da bilen ble parkert (figur 6). Parkeringsvakter overvåker at den angitte perioden ikke overskrides.

Figur 6: Eksempel på parkometer, parkeringsautomat og parkeringsskive

Mest brukervennlige er betalingsordninger der det bare betales for den tiden p-plassen faktisk benyttes. Ulike former for betalingskort og mobiltelefoner kan benyttes for å registrere når parkeringen starter og plassen forlates. En del selskap tilbyr elektroniske brikker som monteres i bilen. Disse brukes både for å gi adgang til anlegget og for å belaste brukeren for parkeringstiden. I flere byer er det nok å sende en SMS når man har parkert og en når parkeringen avsluttes. Brukeren må på forhånd inngå en avtale med p-selskapet. Vizum er et slikt betalingssystem. Det gis også rabatt på avgiften.

Felles elektroniske betalingssystemer for bomringer, parkering, kollektivreiser, fergereiser, m.m. er en ønsket utvikling. Med AutoPASS-systemet, som brukes i bomstasjoner i Norge og utlandet, leser man av bilens registreringsnummer og bileieren får tilsendt en regning som også bør kunne omfatte parkering.

Håndheving og kontroll

Håndheving og kontroll av at betaling faktisk skjer, er en forutsetning for at en avgifts-ordning skal fungere. Dette kan bli selvfinansierende gjennom bruk av gebyr og tilleggsavgift for parkering som er i strid med trafikkregler og forskrifter.

Figur 7: Kontroll av at parkeringsavgift blir betalt.

3. Supplerende tiltak

Parkeringsavgifter er bare ett av flere mulige tiltak for å oppnå ønsket styring av parkeringstilbudet og hvordan dette brukes. Andre tiltak som kan bidra er blant annet: Parkeringsregulering, Parkering atskilt fra bolig, Frikjøp, Boligsoneparkering.

Der muligheten for å parkere en bil i et område reduseres, må det samtidig legges til rette for gode alternativer, dvs. for bruk av kollektivtransport, for sykkelbruk, for fotgjengere og for samkjøring med bil.

Å avgiftsbelegge parkering i et område har liten hensikt hvis dette resulterer i at

virksomheter etableres andre steder som gir økt trafikkarbeid og flytter problemer. Bestemmelser om parkering må derfor knyttes til kommuneplanen og ses i sammenheng med lokal og regional arealplanlegging. Virksomhetstyper med mange arbeidsplasser eller stort besøksbehov må primært lokaliseres der transportbehovet kan dekkes på andre måter enn med bil.

4. Hvor tiltaket er egnet

Parkeringsavgifter vil vanligvis påvirke etterspørselen etter parkering og hvor lenge den enkelte sjåføren beslaglegger en plass. Avgifter kan derfor benyttes alle steder der man ønsker å styre etterspørselen, å dekke kostnadene forbundet med tilbudet eller å styrke kommunenes økonomi.

5. Bruk av tiltaket – eksempler

Parkeringsavgifter brukes i dag i nesten alle byer og mange tettsteder, men avgiftene er sjelden så høye at de har avvisende effekt (Christiansen 2012). Det har heller ikke vært målet med p-avgifter. I sentrale byområder er avgifter gjerne blitt innført der etterspørselen er større enn tilbudet. Ved kjøpesentre og større, private virksomheter kan de mest ettertraktede plassene, gjerne nær en inngang, være avgiftsbelagt for å sikre at de er tilgjengelige for kunder og besøkende med kortvarige ærend og ikke opptas av ansattes langtidsparkering.

Bruk av og erfaringer med ulike parkeringstiltak i Norge og utlandet er omtalt flere steder (se Hanssen 1997, 2002, 2011a, b, 2013, Christiansen m. fl. 2015a, 2015b).

I norske byer tilbys en parkeringsapp, se figur 9, som vanligvis bare benyttes på kommunale parkeringsplasser. Det finnes private, kommersielle ordninger som har mer allmenn anvendelse (eksempelvis Easypark). En app kan også benyttes for å få informasjon om ledige plasser eller til å forhåndsbestille plass.

Figur 8: Med flere aktører må det gjøres tydelig på hvilke plasser avgiften gjelder.

Figur 9: Parkerings-app tilbudt av Trondheim parkering

6. Miljø- og klimavirkninger

Positive miljømessige effekter oppnås der avgifter medfører at antall bilturer til et sted reduseres. Avgifter kan også bidra til at lokal letekjøring blir redusert. Det er vist at fra 8% -30% av sentrumstrafikken kan utgjøres av sjåfører som leter etter ledig p-plass ved kantstein (Shoup 2006, van Ommeren m. fl. 2012). Redusert trafikkbelastning har betydning for støybelastning, utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning.

Klimakur-utredningen (Transportetatene 2010) beregnet virkningene av at om:

- Det ble innført en p-avgift på 30 kroner for all parkering i forbindelse med arbeid i Norge,
- P-avgiftene i omegnen til de største byene ble tredoblet
- En samtidig utbedret intercity togene og langrutebussene

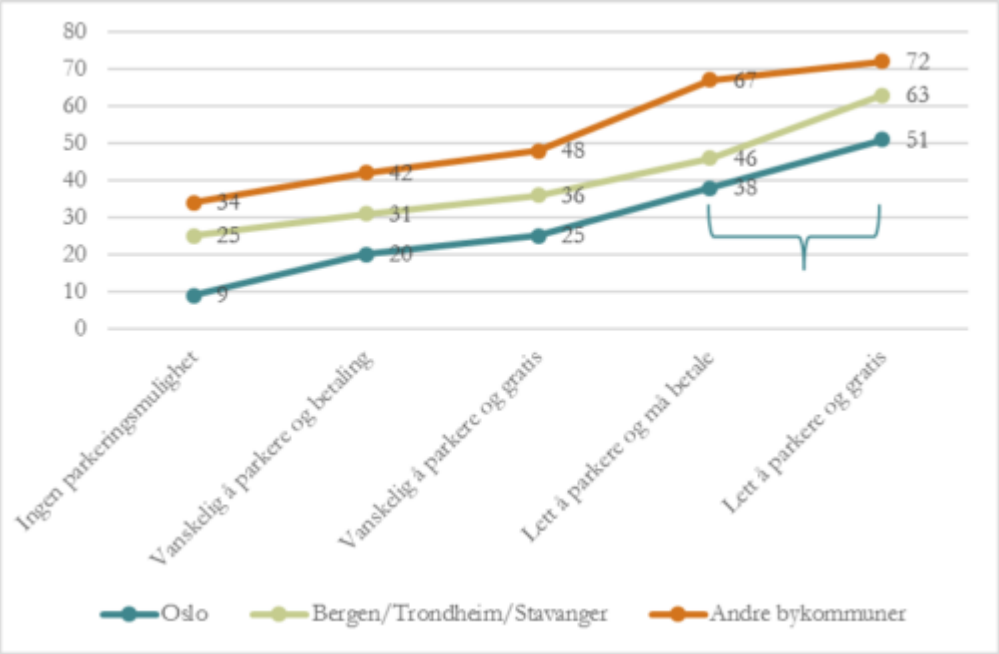
Det ville kunne gi en årlig reduksjon på rundt 600 000 tonn CO_2-ekvivalenter. Dette tilsvarer vel 10 % av de 5,6 millioner tonn biltrafikken årlig slipper ut (Fridstrøm og Alfsen 2014).

Samspill tilbud og avgifter

Eldre utenlandske studier viser klart at parkeringsavgifter på arbeidsplasser påvirker bilbruken, og at effekten avhenger av hvor mange parkeringsplasser som berøres, om avgiften er koblet sammen med tidsbegrensninger eller høye/progressive takster og hvilket kollektivtilbud som finnes (Stadsbyggnadskontoret 1987, Wilson og Shoup 1990, Københavns kommune 1996, Peng m. fl. 1996).

I en norsk studie av innføring av parkeringsavgifter for de ansatte i Vegdirektoratet i Oslo, fant Christiansen (2014) en signifikant i reduksjon i bilbruk på arbeidsreiser. Ordningen førte ikke til økt parkering i nærområdet, trolig pga god kollektivdekning i området. Dessuten økte fleksibiliteten for de som fortsatte å kjøre bil.

Nye analyser av data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser tydelig at både tilgang på plass og parkeringsavgift har betydning for bilbruken, se figur 10. Uten parkingsplass tar 9% i Oslo bil til jobben mot 51% der man har gratis plass. Figurene illustrerer også at der man slipper avgift øker bilandelen både der det er lett og vanskelig å finne en parkeringsplass.



Figur 10: Andel som bruker bil til jobb etter parkeringstilgang og p-avgift blant de som arbeider i norske bykommuner 2013/14. Klamre markerer forskjellen mellom parkering med avgift henholdsvis gratis parkering ved ulik tilgang på plasser. Prosent. N= 12 905. Kilde: Christiansen m. fl. 2015b.

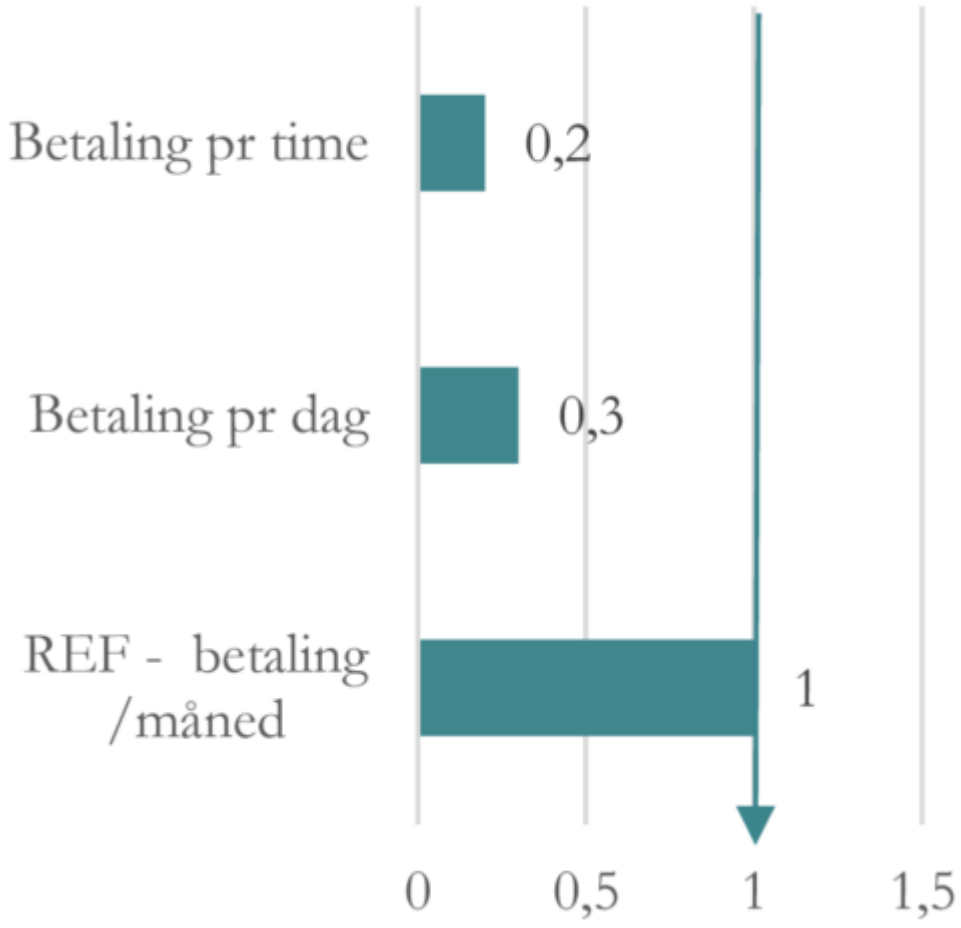
I siste RVU ble det spurt om hva folk betalte for parkering på jobben og hvordan betalingen var organisert. I en logistisk regresjonsanalyse av ulike parkeringsrelaterte faktorers betydning fikk (Christiansen m. fl. 2017) fram hva parkeringsavgiften betyr når en kontrollerer for andre faktorer. Med både god og gratis tilgang på parkering på jobben er det fire ganger så stor sannsynlighet for at en tar bil til jobben enn om en ikke har noen plass. Med tilgang på plass, men mot betaling, synker oddsen til 3,5, se figur 1 i tiltak Parkeringsregulering.

Avgiftsnivå og betalingsfrekvens

Eldre undersøkelser fra Göteborg og København viser at økte parkeringsavgifter på gategrunn ga en umiddelbar reduksjon av belegget på parkeringsplassene, men at etterspørselen så økte igjen efter noe tid. Dog ikke til helt det samme nivå som før avgiftsøkningen (Stadsbyggnadskontoret 1987, Madsen 1992, Københavns kommune 1996). Systematiske undersøkelser av effekten av ulike avgiftsnivåer i Norge er en viktig oppgave framover.

Analysen til Christiansen m. fl. (2017) viste at betalingsfrekvensen har stor betydning for effekten på bilbruk, se figur 11. Å betale en månedlig p-avgift har langt mindre effekt enn om en må betale for hver gang/dag eller for hver time.

Dette kan trolig både ha sammenheng med at et månedskort gjør hver parkering billigere, men også med at kostnadene ikke synliggjøres hver dag.

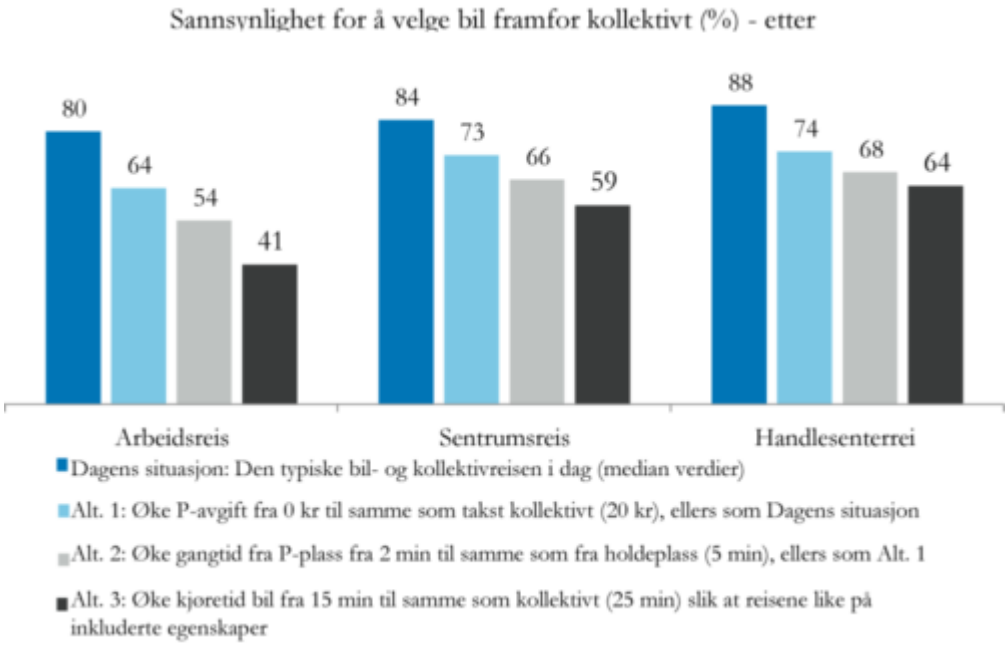


Figur 11: Kortere tidsintervaller for betaling reduserer sannsynligheten for at folk velger å kjøre bil til jobb. Referanse - månedlig betaling =1. Kilde: Christiansen m. fl. 2017.

Prisfølsomhet

For å kunne belyse effekter av ulike scenarier og tiltakspakker er et ønskelig med kunnskap om hvor prisfølsomme brukerne er. Fearnley og Hansen (2012) gjennomførte en litteraturstudie av alle undersøkelser av priselastisiteter på parkingsområdet i perioden 1972 - 2007. De flest studiene gjaldt arbeidsreiser. Priselastisisteten for p-avgift på arbeidsreiser var - 0,21. Dette betyr at en prisøkning på 1% ville gi 0,2% redusert etterspørsel. Se avsnitt «Prisfølsomhet og elastisitet for parkeringstiltak» i tiltak Parkeringsregulering, kapittel 6.

I Parkeringsundersøkelsen 2014 finner en at sannsynligheten for å bruke bil på ulike reiser synker når p-avgiften øker med 10 kroner. På arbeidsreiser er effekten omtrent like stor som en økning i gangtid på 5 minutter (Opheim Ellis og Øvrum 2015). På handlereiser er det gangtiden som betyr mest, se figur 9 i Parkeringsregulering. Økes avgiften med 20 kroner vil sannsynligheten for å vege bil til jobb reduseres med 16 prosentpoeng. Effekten på sentrums- og handlereiser blir noe mindre, se figur 12.



Figur 12: Sannsynlighet for å velge bil framfor kollektivt ved ulike egenskaper/scenarier (prosent), etter reisetype/reisemål (N = 1062). Kilde: Parkeringsundersøkelsen 2014. Opheim, Ellis og Øvrum 2015).

Balansen mellom positive og negative effekter

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. På den annen side kan bilturenes lengde øke hvis det ikke følges opp med avgifter eller andre restriksjoner også ved alternative mål.

Høye eller progressive avgifter vil medføre en større utskiftning av brukere, dvs at gjennomsnittlig parkeringstid reduseres (Litman 2013). Dette kan virke både positivt og

negativt for miljøet. Når plassene kan benyttes av flere i løpet av dagen, innebærer dette flere bilturer til det aktuelle stedet (SFMTA 2012, Millard-Ball m. fl. 2014).

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 i perioder med kapasitetsproblemer på vegnettet.

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, se eksempler fra USA.

7. Andre virkninger

Tiltaket bidrar til at de som har behov for det og er villige til å betale, får bedret sin tilgjengelighet til det området de ønsker å besøke fordi sannsynligheten for å finne en parkeringsplass øker. Der tiltaket fører til at en større andel av parkeringen skjer utenfor gategrunn, kan det ha betydning 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 (Young m fl 1990).

Utgifter til avgiftsparkering (betalingssystemer og kontroll) kan bli selvfinansierende gjennom bruk av gebyr og tilleggsavgift for parkering som er i strid med trafikkregler og forskrifter. Ordningen kan også gi netto inntekt til kommunen. Denne inntekten kan benyttes til lokale miljøtiltak eller til finansiering av parkeringsanlegg utenfor gategrunn. De mange private aktører i parkeringsbransjen tyder på at parkering er et attraktivt næringsområde.

8. Kostnader for tiltaket

Avgifter på eksisterende plasser på gategrunn

Parkeringsplassene innebærer i seg selv en betydelig kostnad. Kostnaden varierer mye og det kan ofte være vanskelig å skille ut både areal- og anleggskostnadene. Her ser vi bare på innkrevings- og håndhevingskostnader som må tas opp hvis man skal vurdere å innføre eller endre avgifter på eksisterende plasser. 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.

En betalingsautomat koster opp mot kroner 100.000. I tillegg kommer utgifter til fundament og strømleveranse. Ofte vil leverandøren ønske 3-5% av omsetningen for betalingsformidling og et månedlig gebyr for vedlikehold og transaksjoner. Investeringer til utstyr for betaling og overvåking reduseres når betaling i økende grad baseres på moderne teknologi (mobiltelefon, elektroniske betalingskort, mv).

En app må utvikles men det kreves ikke spesiell infrastruktur. Kostnadene forbundet med drift er relativt små og bruken er gratis for de kommunale app'ene. Bruk av private selskap krever innmelding, 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.

Plasser utenfor gategrunn

Både kommunene, annen offentlig virksomhet og private aktører kan etablere og drifte parkeringstilbud utenfor gategrunn. Dette kan dreie seg om tomter på bakkenivå, separate parkeringsanlegg under bakken eller i flere plan over bakken eller parkeringsplasser integrert i bygningsmassen for øvrig.

Både for nye og eksisterende plasser kan det etableres betalingsordninger. Innføring av et betalingssystem medfører vanligvis relativt beskjedne tilleggskostnader. Avgiftene vil vanligvis raskt kunne dekke eiers investerings- og driftskostnader.

9. Formelt ansvar

Eksisterende plasser på gategrunn er i sin helhet et kommunalt ansvar. I kommuner som har innført avgiftsparkering er drift og håndhevelse gjerne lagt til en allerede etablert del av organisasjonen – for eksempel teknisk etat. I de fleste større byene er det opprettet en egen parkeringsetat. Noen ganger skilles det ut som et eget kommunalt selskap eller foretak. Denne delen av kommunens virksomhet vil normalt være selvfinansierende.

Regulering av avgiftsparkering på gategrunn og andre offentlige arealer er hjemlet i Vegtrafikklovens § 8. Trafikkreglene utdyper de deler som gjelder parkering etter de prinsippene som er fastslått i Vegtrafikklovens § 4 (alminnelige trafikkregler), § 5 (skilting og oppmerking) og § 9 (politiets trafikkregulering). I Parkeringsforskriftens kapittel 8 gis det føringer for kontrollsanksjoner (gebyrenes størrelse) og fjerning av ulovlig parkerte kjøretøy på allment tilgjengelige parkeringsplasser (Samferdselsdepartementet 2016).

Selv om proveny fra gebyrer ikke er avgiftssystemets primære formål, kan det dekke kostnaden forbundet med håndheving. Parkeringsforskriften skal fra 1.1.2017 bidra til at kommunale og private parkeringsaktører opptrer mer samordnet når det gjelder håndhevelse, avgifter og gebyrer.

Antallet parkeringsplasser ved nybygg styres av bestemmelser i kommuneplanens arealdel og detaljeres i reguleringsplaner etter Plan- og bygningslovens § 11-9 og § 12-7 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008). Kommuneplaner vil normalt inneholde retningslinjer om parkeringsplasser, antall, utforming, lokalisering, mv.

Kommunen kan vedta at det skal innføres avgiftsparkering på nærmere angitte steder og selv fastsette avgiftssatsene. Dette gjelder både offentlig grunn og plasser utenfor gategrunn. Slikt vedtak kan også gjelde privat veg eller plass etter avtale med eier.

Kommunen kan derfor leie private arealer for å gjennomføre sin parkeringspolitikk.

Private parkeringsselskaper kan opptre som eier eller som operatør/driftsansvarlig av parkeringsanlegg. Også private, avgiftsbelagte parkeringsplasser som er til allmenn bruk (vilkårsparkering) håndheves i henhold til parkeringsforskriften (SD 2016).

10. Utfordringer og muligheter

Lokale politikere har en vanskelig avveiningsoppgave mellom næringslivets argumentasjon for parkering, arbeidstakernes preferanser og hensynet til beboere, miljø og økende biltrafikk. Når flere kommuner konkurrerer om arbeidsplasser og omsetning, er det nødvendig å samarbeide om en felles regional parkeringspolitikk og praktisering av denne. Et mål om å begrense parkering i visse områder kan også stride mot ønsker om at inntekter fra parkering skal være et tilskudd til kommunens budsjettrammer (Hanssen 2011a).

Fordi kommunene i stor grad har tillatt (eller akseptert) at parkeringstilbudene i byer og tettsteder er blitt privatisert, kan det være vanskelig å gjennomføre en effektiv, restriktiv parkeringspolitikk basert på avgiftssystemet. Selv i de sentrale delene av norske byer må man regne med at en betydelig andel av parkeringsplassene er utenfor offentlig kontroll. I slike tilfeller kan kommunen undersøke om det er mulig å få til avtaler med private eiere av parkeringsplasser og parkeringshus.

Kommunenes inntekter fra parkering (avgifter og gebyrer) vil normalt overstige utgiftene (investeringer, drift, overvåking). Om et slikt overskudd øremerkes til ulike trafikk- og miljøtiltak i kommunen, kan dette øke mulighetene for å få politisk aksept for en restriktiv avgiftsparkering.

11. Referanser

Analyse&Strategi og ECON 2009
Skattefritt periodekort og skattbar arbeidsparkering. Rapport 2009-113

Analyse & Strategi og Econ 2009
Skattefritt periodekort og skattbar arbeidsparkering.

Christiansen, P. 2012
Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. TØI rapport 1225/2012

Christiansen, P., Hanssen, J. U. og Skollerud, K. 2015a
Boligparkering i store norske byer – parkeringstilbudets effekt på bilbruk og. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1425/2015.

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. og Hanssen, J. U. 2015b
Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og

bilhold i byer og bydeler. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1439/2015.

Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E.G. og Fearnley, N. 2016
Parkering - virkemidler og effekter. TØI rapport 1493/2016.

Christiansen, P et al 2017
Parking facilities and the built environment: Impact on travel behaviour. Transportation Research Part A. pp 198 – 206

EPA 2005
Parking Cash Out: Implementing Commuter Benefits as one of the Nation's Best Workplaces for Commuters, US Environmental Protection Agency
http://www.bestworkplaces.org/pdf/ParkingCashout_07.pdf

Federal Highway Administration 2012
Contemporary Approaches to Parking Pricing: A Primer

Fridstrøm, L., Alfsen, K. 2014
Vegen mot klimavennlig transport. Oslo, Transportøkonomisk institutt og CICERO. TØI rapport 1321/2014.

Hanssen, J. U.

- 1997: Parkering. Et virkemiddel i samordnet areal- og transportplanlegging. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 349/97. ISBN 82-480-0000-1.
- 2002: Parkeringspolitikk og bærekraftig byutvikling. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 615/2002
- 2011a: Parkering i Sarpsborg. Grunnlag for avklaring av parkeringspolitikken. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1141/2011
- 2011b: Parkeringspolitikk i Hordaland fylke. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1186/2011
- 2013: Parkeringspolitikken i fem norske byer – mål. Normer og erfaringer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1266/2013

Hanssen, J. U. og Fearnley, N. 2012
Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1206/2012

Hanssen, J. U. og Nossum, Å. 2008
Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 944/2008

Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008
Plan- og bygningsloven, Lov-2008-06-27-71

København kommune. 1996
Parkeringstælling i udvalgte gader i betalingszonene. Magistratens 4. afdeling.

Stadsingeniørens direktorat

Litman, T. 2013
Understanding Transport Demands and Elasticities. How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior. VTPI

Loftsgarden, T., Aarhaug, J. og Hanssen, J.U. 2011
Endringer i dagens skatte- og avgiftssystem som kan stimulere til miljøvennlig transport.
Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1129/2011

Marsden, G. 2006
The evidence base for parking policies – a review. Transport Policy vol. 13, 2006) s 447-457

Millard-Ball, A., Weinberger, R. and Hampshire R.C. 2014
Is the curb 80% full or 20% empty? Assessing the impacts of San Francisco's parking pricing experiment. Transportation Research Part A 63 (2014) 76-92

Opheim Ellis, I. og Øvrum, A. 2015
Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner. Urbanett Analyse Rapport 64/2015

Peng, Z., Dueker, K., and Strathman, J. 1996
Residential location, employment location and commuter responses to parking charges. Transportation Research Record 1556, 109-118

Pierce, G. and Shoup, D. 2013
Getting the Prices Right. An Evaluation of Pricing Parking by Demand in San Francisco. Journal of the American Planning Association 79:1, 67-81

Samferdselsdepartementet (SD)

- 2009: Nasjonal transportplan 2010-2019. St.meld. nr. 16 (2008-2009)
- 2016: Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) FOR-2016-03-18-260

SFMTA – San Francisco Municipal Transportation Agency 2012
Mission Bay Parking Management Implementation

Shoup, Donald C. 2006
Cruising for Parking. Transport Policy 13 (2006) 479-486

Shoup, Donald C. 2011
The high cost of free parking. APA: Planners Press, Chicago

Statens vegvesen 2014
Universell utforming av veger og gater. Håndbok V129

Statsbyggnadskontoret. 1987
Effekten av höjda parkeringsavgifter. Göteborg. Rapport 15:1987. Statens vegvesen,

Vegdirektoratet (VD)

Transportetatene 2010
Klimakur 2020. Sektoranalyse transport. Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra transport. Arbeidsnotat. Versjon 15.04.2010. Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket, Klima- og forurensningsdirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Statens Vegvesen 2010.

Young, W, Polak, J og Axhausen, K. 1990
Developments in Parking Policy and Management. Oxford University, Transport Studies Unit. Rees Jeffreys' Discussion Paper 24

Van Ommeren, J. N., Wentink, D. and Rietveld, P. 2012
Empirical evidence on cruising for parking. Transportation Research Part A (2012) 123-130

Willson, R W 2015
Parking Management for Smart Growth. Island Press

Willson, R W og Shoup, D C. 1990
Parking subsidies and travel choices: Assessing the evidence. Transportation, vol. 17, 1990, no 2, s 141-157.