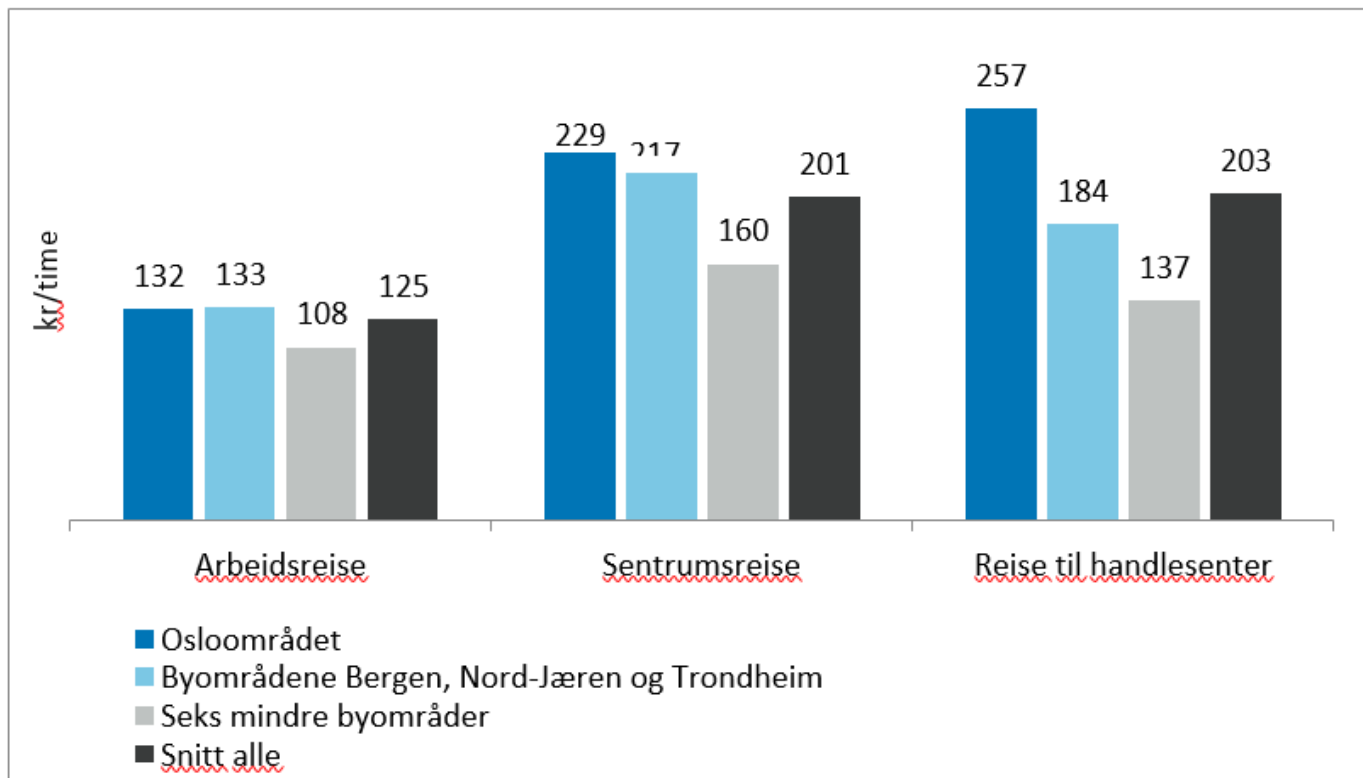


Parkering atskilt fra boligen



Økt avstand til parkering er et grep for å redusere bilbruken i byområder og svekke bilens konkurransefortrinn i forhold til andre transportmidler. Når bilen må parkeres lenger unna blir antall bilturer redusert.

Der p-kostnader atskilles fra bo-kostnader blir det lettere å synlig-gjøre hva parkering koster. Når parkering betales separat, og ikke bakes inn i felleskostnader, blir bokostnadene lavere for dem som ikke eier bil. Dette gir en positiv fordelingseffekt.

Den mest belastende tidsfaktoren er lete- kjøring etter p-plass.

1. Problem og formål

Tilgang til parkering er en forutsetning for bilbruk. Tilgjengeligheten og attraktiviteten til en boligparkeringsplass avhenger i stor grad av avstanden. Å regulere avstanden til parkering er et grep for å redusere bilbruken, noe som er ønskelig i byområdene, se [Parkeringsregulering](#). Å bygge egne anlegg for boligparkering atskilt fra boligen vil normalt øke avstanden til parkering. Etablering av separate parkeringsanlegg kan ha flere formål:

- Redusere biltrafikken i byområder - fordi det blir lenger å gå til p-plassen

- Lette etterspørselspresset på gateparkering
- Løse problemer med besøkparkering i tette byområder
- Oppnå større fleksibilitet med hensyn til bruken, se [Sambruk av p-plasser](#) og [Delt eie og bruk av bil](#)
- Synliggjøre parkeringens kostnader og stimulere til lavere bilhold og en mer rettferdig fordeling av kostnadene (Jung 2011, Litman 2014).

Før Plan- og bygningsloven av 1965 hadde ikke bykommunene parkeringsnormer som krevde at det ble tilrettelagt for parkering ved ny boligbygging. De som bor i eldre boliger er derfor ofte avhengige av å kunne parkere på gategrunn. Etter 1965 har normene sørget for et parkeringstilbud som svarer til folks behov for bil og tilgjengelighet til bilen. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/14 viser at 89% av dem som bor i norske byer har parkeringsplass nær bolig (Hjorthol m. fl. 2014). Av disse har;

- 84% plass på egen tomt i kjeller eller nær inngangen
- 14% parkering 50-100 meter fra boligen i fellesanlegg
- 2% parkering > enn 100 meter unna boligen.

Avstanden varierer i stor grad med bosted. 72% av innbyggerne i Oslo kommune har et godt parkeringstilbud nær boligen. I Bergen ligger andelen på 84%, i Trondheim 89%, i Stavanger 91%, i andre større byer 95%, i mindre byer 97% og i resten av landet på 97% (Hjorthol m. fl. 2014).

2. Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket innebærer at parkeringen skilles fysisk og/eller økonomisk fra boligene (unbundling på engelsk) og samles i anlegg som kan dekke parkeringsbehovet for flere eiendommer. Prinsippet er at de som ikke har bil ikke skal betale for parkering.

Grunnlaget legges i kommuneplanens arealdel og må skje i samarbeid med utbyggere, se kapittel 9. Utbyggere kan se det som en fordel i å slippe risikoen med å anlegge dyre p-plasser når de ikke har sikker kunnskap om hva boligkjøperne vil etterspørre.

Krav til nybygging

Kommunen kan kreve at parkering skilles fysisk fra boligen og at utbygger anlegger parkeringsplassene i egne anlegg i en definert gangavstand fra boligen. Det gjøres ved at kommunen ikke tillater at:

- nye boliger eller næringsbygg etablerer overflateparkering
- det parkeres langs gater i tilknyttede områder.

Kommunen kan også selv stå for utbygging av parkeringsanlegg som betjener ulike p-formål i et område. Alternativt kan kommunen gi føringer for lokalisering og legge til rette for at utbyggingen kan skje på et privat og markedsbasert grunnlag. Beboere som har behov for å eie bil må da benytte seg av et felles parkeringstilbud som er anlagt i gangavstand fra

boligen.

Skille kostnader parkering - bolig

Uansett om et parkeringsanlegg er offentlig eller privat eiet, bør det organiseres slik at det er brukerne som betaler. Gjennom slik direkte betaling blir det synliggjort hva p-plassen koster.

Driften av anleggene kan skje på markedsmessige betingelser eller ved at kostnadene bestemmes av kommunen. Mulige ordninger kan være langtidsleie med eller uten fast plass, heldagsparkering, korttidsparkering, osv. Kommunen står fritt til å la beboere få billigere parkering sammenlignet med personer som eksempelvis arbeider i området.

Samspill mellom bolig- og næringsparkering

Det er ikke nødvendig å reservere parkeringsanlegg til boligparkering alene. Prinsippet med å skille ut parkering, synliggjøre kostnader og øke avstanden til parkering kan også brukes for næringsbygg og for arbeidsplassparkering. Det vil da bli lettere å endre på en praksis der arbeidsgivere tilbyr ansatte gratis parkering. Christiansen m. fl. 2015b, Loftsgarden m. fl. 2011, Hanssen og Nossun 2008). [Sambruk](#) av p-plasser vil redusere kostnaden for de bosatte fordi plassene får en bedre utnyttelse. Kommunene kan også stimulere til slik praksis gjennom frikjøpsordninger, se [Frikjøp](#).



Figur 1: Folk i norske byområder opplever gangtiden til p-plass som mer belastende enn kjøretid. Kilde: Opheim Ellis og Øvrum 2015.



Figur 2: Boliggater kan gjøres mer attraktive uten gateparkering.

3. Supplerende tiltak

Nye parkeringsanlegg, må følges opp med tiltak som sikrer at de blir brukt etter hensikten. Gateparkering i området må reduseres vha. av fysiske tiltak eller avgifter, se [Parkeringsregulering](#) og [Parkeringsavgifter](#). Redusert bilhold og bilbruk kan også stimuleres ved at det legges til rette for bilkollektiv og [delt eie og bruk av bil](#).

[Behovsbasert parkering](#) betyr at man bare tilbyr parkeringsplasser til dem som har et reelt behov. P-plasser som stilles til rådighet for funksjonshemmede både på offentlige gater/plasser og i private parkeringsanlegg er et eksempel. Disse plassene er skiltet og en må ha egen parkeringsoblat som det igjen kreves legeerklæring for å få.

Der bilbrukeren må gå et stykke mellom bolig og parkering, må kommunen sørge for gode og trygge gangforbindelser. Det bør ikke være bratte stigninger eller trapper. Arealene må vedlikeholdes, særlig om vinteren, se [Drift og vedlikehold gangarealer](#).

Et godt utbygd kollektivtilbud er et annet viktig supplerende tiltak, se [Rett kollektivtilbud på rett sted](#). Med kort avstand til holdeplass og bilen lenger bort reiser folk i større grad kollektivt (se for eksempel Hjorthol m. fl. 2014, Hrelja m. fl. 2015, Christiansen m. fl. 2015a, 2015b og 2017).

4. Hvor er tiltaket egnet

Atskilt parkering passer best i tett bebyggelse (i større byer) der det er grunnlag for å anlegge felles parkeringsanlegg uten at gangavstandene blir for store, se [Fortetting med kvalitet](#). Det er nødvendig med så mange brukere at aktørene (kommunen eller utbyggere/investorer) finner det hensiktsmessig å investere i egne parkeringsanlegg.

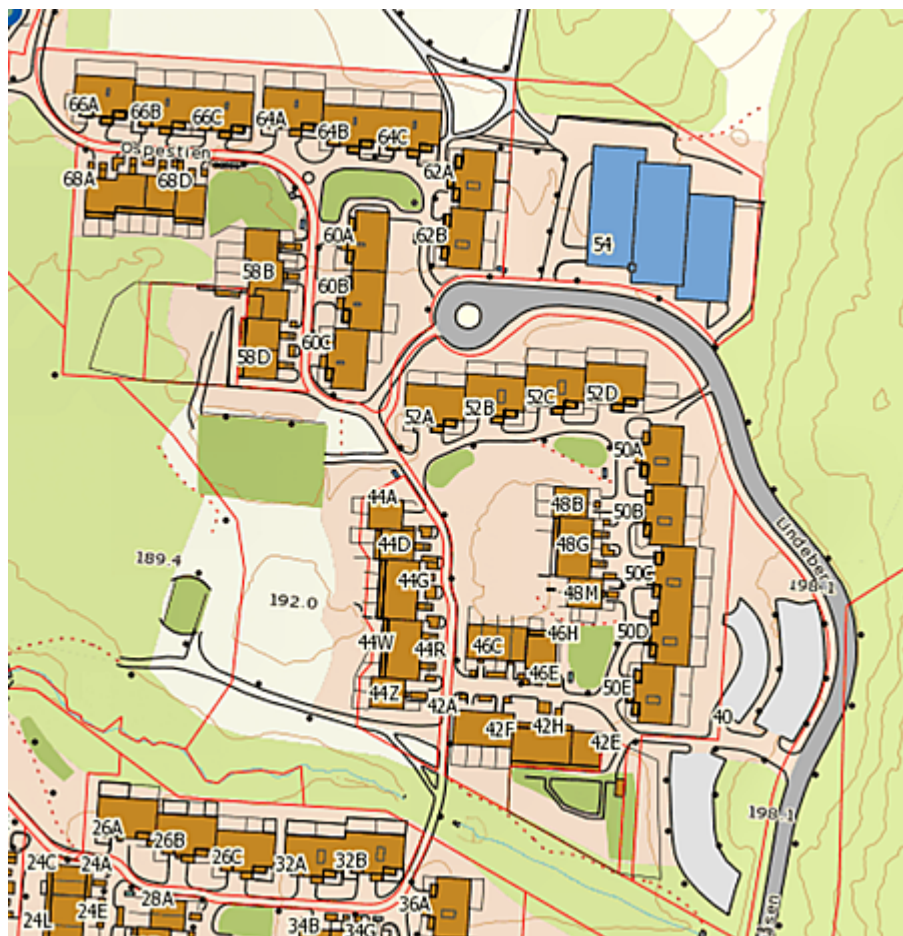
Kommunen må planlegge for parkeringsløsninger som dekker behovet både i ny og eksisterende bebyggelse i områder der mye av boligparkeringen skjer på gategrunn. Det er ønskelig å redusere gateparkering og frigjøre arealet til andre formål, se [Miljøgater](#), [Kollektivfelt](#), [Sykkelfelt](#).

5. Bruk av tiltaket - eksempler

Tiltaket brukes som et virkemiddel for å begrense bilhold, bilbruk og boligkostnader i flere utenlandske byer. I USA ses dette som en del av en bevisst, sosial boligpolitikk (Jia og Wachs 1999, Schure m. fl. 2012). Flere steder i Europa brukes tiltaket for å skape trivelige boligmiljøer og er ført videre gjennom å planlegge helt bilfrie boligområder (Melia 2014). Eksempler finnes i Vauban (Freiburg), Camden (London), Edinburgh, Hamburg og Wien.

I norske storbyer er det fortsatt vanlig at parkeringen integreres i boligprosjektene og at et

sameie eller borettslag forvalter p-plassene. Utbygger kan selge p-plassene de er pålagt å bygge separat. I flere områder i utkanten av storbyer er det bygget separate p-hus i stedet for at parkering legges under de enkelte boligblokkene, se figur 3.

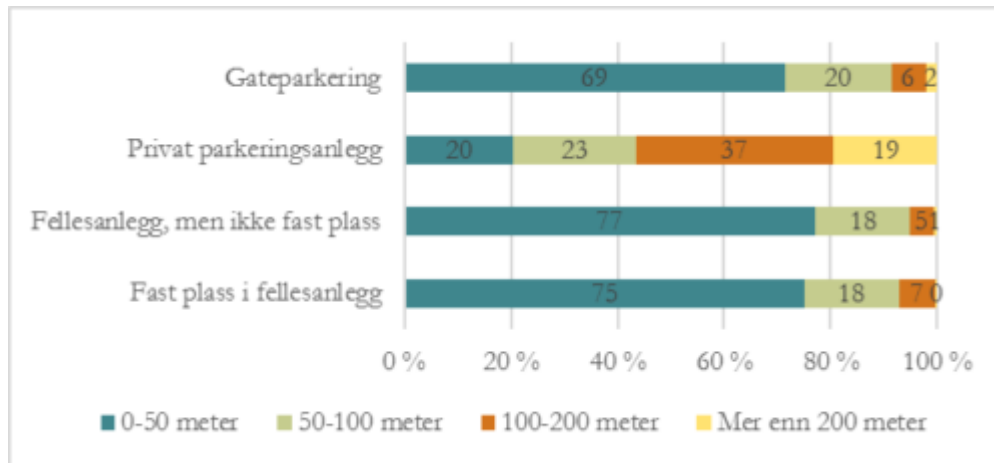


Figur 3: Lindeberg, Oslo. Bilfritt område med parkering (P-hus og parkeringsplasser) atskilt fra boligene. Kilde: Statens kartverk.

Stavangers kommuneplan 2014-2029 gir retningslinjer for parkering som viser at det er ønskelig å påvirke avstanden mellom bolig og parkering (Stavanger 2015):

1. «Ved all reguleringsplanlegging bør parkering anlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg. Parkeringsanlegg bør i størst mulig grad plasseres slik **at gangavstanden fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.**
2. Ved utbygging av nye områder bør parkering primært være løst i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Fellesanleggene bør vurderes lagt under bakken.
3. Utendørs parkeringsareal bør gis en estetisk god utforming gjennom bruk av grøntarealer og vegetasjon. Ramper bør løses i bebyggelsen.»

Det er likevel ikke mange (6-8%) av de som må parkere i fellesanlegg eller på gata som må gå 100 meter eller mer for å komme til bilen, se figur 4. Av de som bruker et privat parkeringsanlegg må over halvdelen gå mer enn 100 meter.



Figur 4: Avstand mellom bolig og parkeringsplass blant dem som ikke har parkeringsplass på egen tomt. Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. (N=737 gateparkering), (N=113 p-anlegg), (N=176 fellesanlegg), (N=591 fast plass i fellesanlegg). Tilleggsundersøkelse til RVU 2013/2014. Prosent. Kilde: Christiansen m. fl. 2015a.

Når det gjelder økonomisk atskillelse er det i dag mange utbyggere som selger bolig og parkering som to objekter eller tilbyr parkering som ren utleie. Det er stor variasjon i hva en parkeringsplass koster. En som kjøpte bolig på Sørenga i Oslo måtte i 2015 betale kr 600.000 for egen parkeringsplass. Andre kan leie plass i et felles p-hus der det også er plasser til biler tilknyttet bilkollektiv, <http://sorenga.no>.

6 Miljø- og klimavirkninger

Bilturenes andel av de daglige reisene påvirkes av bilførers tilgang på parkering ved bolig og ulike reisemål, men også av bystruktur, alternative transportmuligheter og sosioøkonomiske kjennetegn (Christiansen m. fl. 2015b, 2015c, 2017). For å diskutere hvilken retning på p-politikken som er ønskelig for kommunen er det nyttig med kunnskap om disse påvirkningsfaktorene og om den relative styrken av parkeringsrelevante elementer. Detaljerte svar på hvilke effekter en gitt endring i avstand til parkering vil ha for lokalmiljø og klima, forutsetter analyser der man tar hensyn til de foreliggende lokale forhold, se [Parkeringsregulering](#).

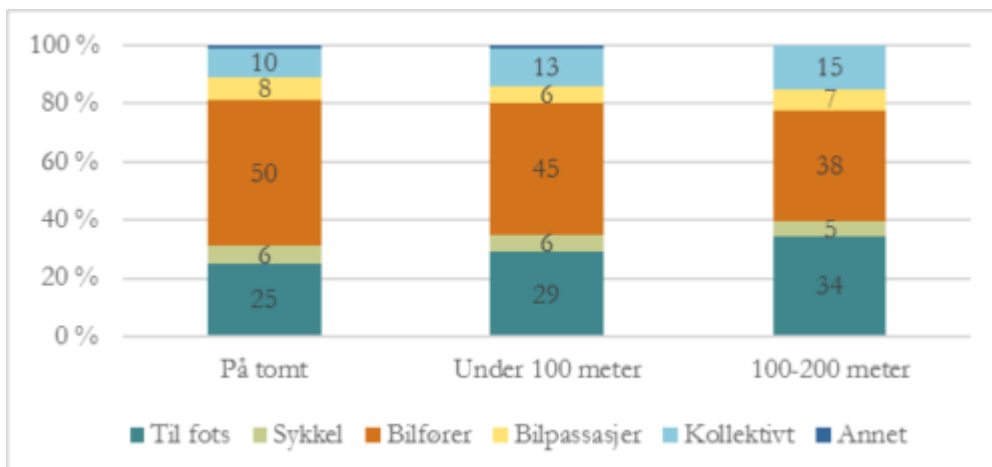
Økt avstand gir færre bilreiser

Parkering i fellesanlegg atskilt fra boligene innebærer i de fleste tilfelle økt avstand mellom boligen og parkeringsplass (bilen). Analyser av RVU 2013/2014 viser at sannsynligheten for å velge andre reisemåter enn bil øker med avstanden mellom bolig og p-plass (Christiansen m. fl. 2015a, 2015b, 2016, 2017). Tabell 1, viser at:

- Ikke dedikert parkeringsplass har større betydning enn avstand til parkering for å velge andre transportmidler enn bilen
- Regulering av avstanden til parkering påvirker valg av transportmiddel, men ikke antall reiser (mobiliteten)
- Tilgang på parkering nær bolig samvarierer med bilhold, men uten at årsaks- retningen er klar, se også [Parkeringsregulering](#)

- Sannsynligheten for å bruke bil reduseres med høyere boligtetthet, nærhet til sentrum, økende antall arbeidsplasser og tilbud av detaljhandel i området der reisen starter eller ender
- Sannsynligheten for å bruke bil øker med dårligere kollektivtilbud ved boligen og økende bilhold.

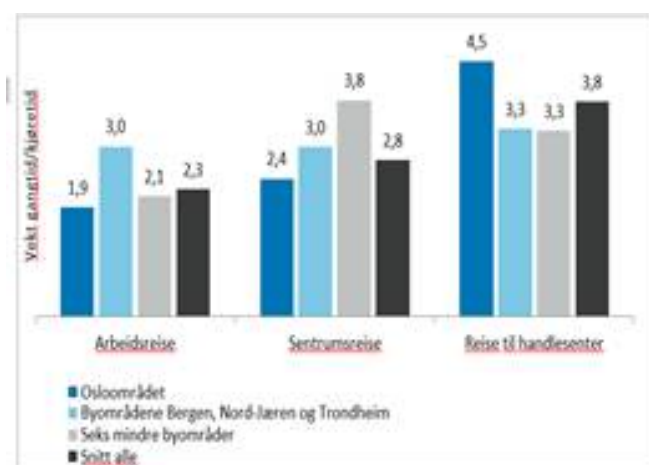
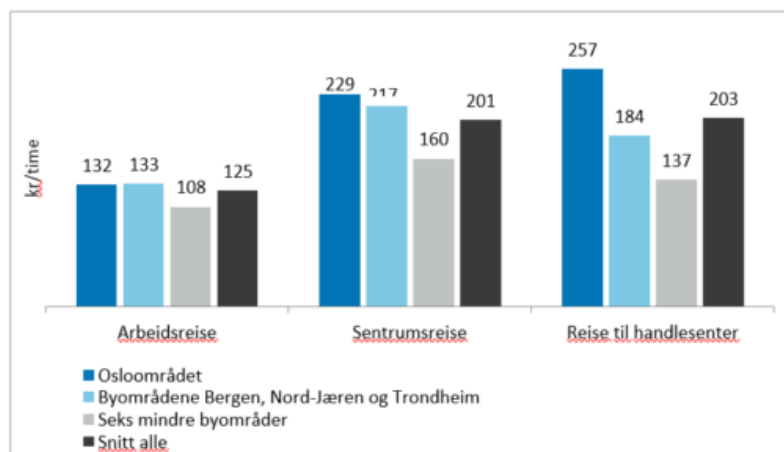
Avstandens betydning framkommer også når vi ser på RVU data om folks faktiske valg av transportmidler ved ulik avstand til parkering i norske byområder (Christiansen 2015a, 2015b). Figur 5 viser at når parkeringsplassen ved bolig ligger nærmere enn 50 meter unna (på tomt), så reiser 56% med bil, mens andelen synker til 43% når avstanden ligger mellom 100 og 200 meter.



Figur 5: Transportmiddelfordeling for reiser som starter i egen bolig etter avstand til parkering. De 12 største norske bykommunene. RVU 2013/2014. (N = 19 321). Prosent. Kilde: Christiansen m. fl. 2015b.

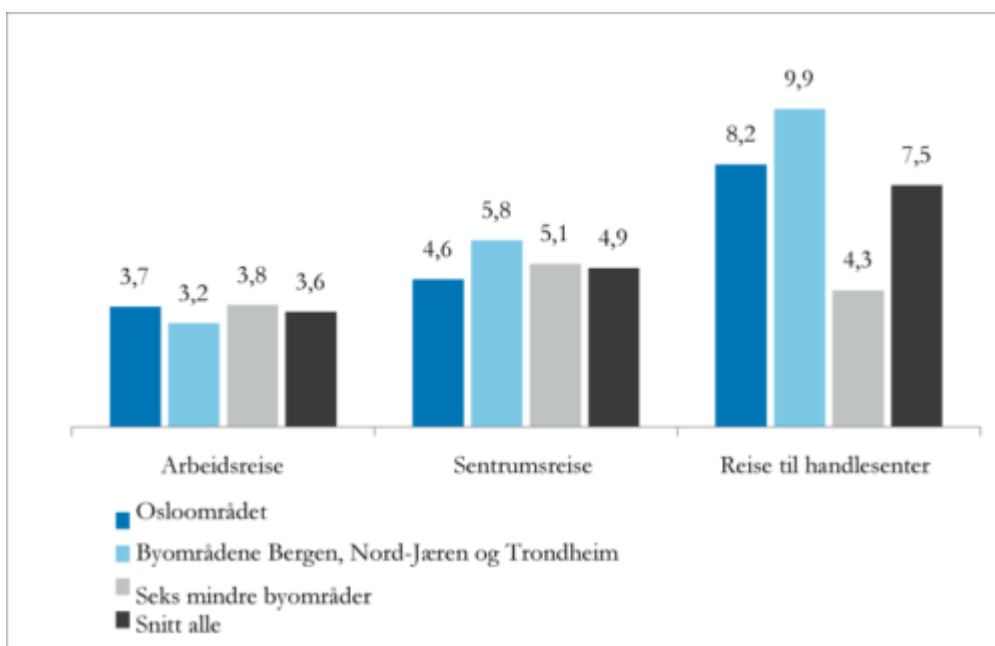
Verdsetting av gangtid og letetid i forhold til kjøretid

I Parkeringsundersøkelsen 2014 fikk respondentene verdsette gangtider på fra 1-10 minutter fra p-plass til mål i forhold til kjøretid. Figur 6 viser den relative betydningen av gangtid i kr per time og relativt til kjøretid ved reiser til henholdsvis arbeid, bysentrum og handlesenter utenfor byen i ulike byområder. I gjennomsnitt oppleves gangtid fra p-plassen mye mer belastende enn tilsvarende tid som man tilbringer i bilen. Dette varierer med reiseformål. For reiser til handelssenter oppleves ett minuts gangtid fra parkeringsplassen som 3,8 ganger mer belastende enn ett minutt i bilen. For arbeidsreiser og sentrumsreiser er tallene henholdsvis 2,3 og 2,8, altså noe lavere.



Figur 6: Verdsetting av gangtid fra p-plass til bestemmelsessted (kr/time) til venstre og i relasjon til kjøretid til høyre, etter reisemål og byområde. Kilde: Parkeringsundersøkelsen 2014. Opheim Ellis og Øvrum 2015.

Letetid etter parkering oppleves som mer belastende enn gangtid fra parkeringsplassen. For handelsreiser oppleves ett minutts leteaktivitet for å finne p-plass som hele 7,5 ganger mer belastende enn tilsvarende tid når man er underveis, se Figur 7.

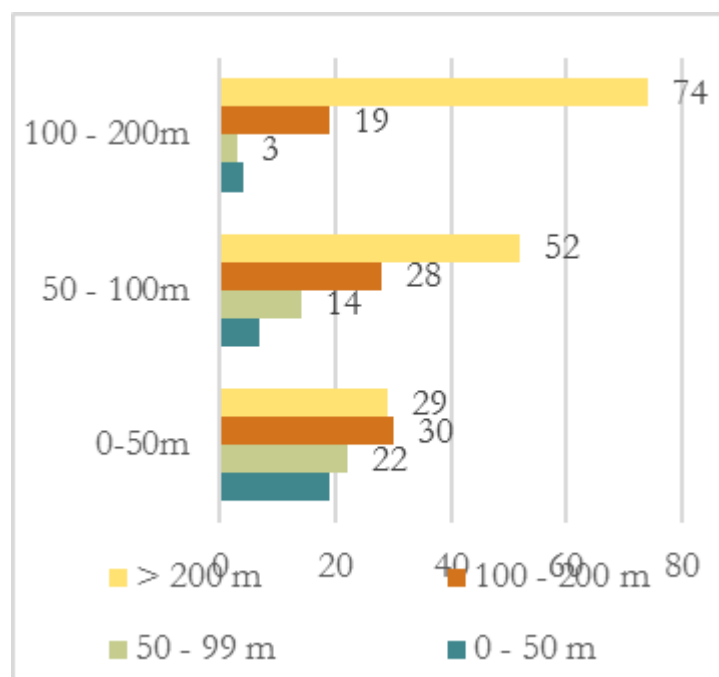


Figur 7: Relativ verdsetting av faktisk letetid etter p-plass sammenlignet med kjøretid, etter reisemål. Kilde: Parkeringsundersøkelsen 2014. Opheim Ellis og Øvrum 2015.

Akseptabel avstand til parkering

I en tilleggsundersøkelse til RVU 2013/2014 i de største norske byene undersøkte Christiansen m. fl. (2015a) hvilken avstand folk kunne tenke seg å akseptere for boligparkering, se Figur 8. Undersøkelsen viser gjennomgående at folk aksepterer lengre avstand til boligparkering enn det som de har i dag.

Gjennomsnittet av den distansen de bosatte oppgir at de maksimalt aksepterer å gå fra boligen til parkeringsplassen var 155 meter. Men det er stor variasjon. Medianen er 100 meter, standardavviket er på 167 meter. 38 % oppgir at de er villige til å gå 100 – 200 meter til parkeringsplassen, se figur 8. Dette er klart flere enn de 2% som går så langt i dag. Dette kan tyde på at det finns en viss betalingsvillighet for boliger som har parkeringsplass i noen minutters gangavstand fra boligen.



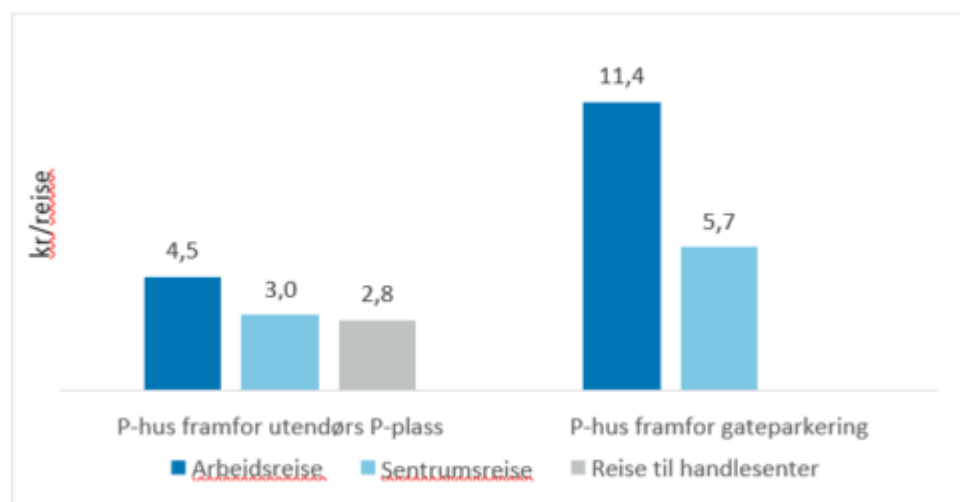
Figur 8: Folks aksept for avstand mellom bolig og parkering i norske byområder. Vertikal akse avstand bolig - parkering i dag, horisontal akse er avstand man kan akseptere. Prosent. (N= 2 452) Basert på Christiansen m. fl. 2015b.

Det er også viktig å vite hvem som kunne akseptere lenger avstand til boligparkering. Christiansen m. fl. (2015a) finner at oddsen for å gå lenger til parkeringsplassen reduseres med økende alder og for de som har barn i barnehagealder. Kvinner aksepterer i mindre grad enn menn lenger avstand til parkering. Det ser også ut til at oddsen for å godta at avstanden til parkering øker er mindre for de som har kort avstand i dag enn for de som allerede må gå litt lenger. For eksempel aksepterer de som bor i rekkehus lenger avstand til p-plassen enn andre, se tabell 1.

Tabell 1: Akseptabel avstand til parkeringsplass i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes etter ulike sosio-demografiske kjennetegn. Tilleggsundersøkelse RVU 2013/14. (N = 2 139). Logistisk regresjon. Kilde: Christiansen m. fl. 2015a.

	B	p-verdi	Exp (B)
Konstant	4,023	,00	55,862
Kjønn	-,204	,05	,816
Alder	-,022	,00	,978
Husholdningsinntekt	,017	,68	1,017
Barn 0-6 år	-,436	,00	,647
Kollektivtilbud	,030	,66	1,030
Eier bil	,507	,02	1,661
Parkering på egen tomt	-,474	,00	,622
Under 50 meter til parkeringsplass	-2,185	,00	,112
Bergen	-,362	,00	,696
Trondheim	-,667	,00	,512
Stavanger	-,721	,00	,486
Sandnes	-1,456	,00	,233
Rekkehus	,240	,06	1,271
Boligblokk	,650	,00	,642

At folk aksepterer en viss gangtid til p-plassen er interessant siden egne p-hus ofte vil medføre at man må gå litt lengre enn om p-plassen ligger ved boligen. Tabell 9 viser at de som deltok i Parkeringsundersøkelsen 2014 foretrekker å parkere innendørs heller enn på gata og er villige til å betale for å parkere i innendørs p-hus framfor på utendørs p-plass. Betalingsviljen for å unngå gateparkering er særlig høy på arbeidsreiser. På arbeidsreisen er folk villig til å betale 11,4 kr for å parkere i innendørs p-hus framfor langs gaten, mot 5,7 kr på sentrumsreiser.



Figur 9: Verdsetting av type parkering (kr/reise), etter reisemål. Verdsettingen angir hvor mye man er villig til å betale for å parkere i innendørs p-hus framfor å parkere på utendørs p-plass eller langs gaten. Kilde:

Effekter på bilhold

Guo (2013a, 2013b) peker på at atskilt parkering kan øke kostnadene for parkering og derved gjøre det mindre attraktivt å anskaffe bil og eie flere biler, samtidig som økt avstand reduserer incentivene for å bruke bil. Flere undersøkelser viser tilsvarende effekter (Weinberger m.fl. 2009, Weinberger 2012).

At bilhold og parkeringstilbud samvarierer (Christiansen m.fl. 2015a, 2015b, 2017) indikerer ikke nødvendigvis noen enkel årsakssammenheng. God tilgang på parkering gjør det enklere å kjøpe bil (den første eller en tilleggsbil), men det kan også være slik at folk velger bolig ut fra hvilket parkeringsbehov de har. Christiansen m. fl (2015a), finner f. eks at bare 8% av de som har bil ville kjøpt en bil til hvis det hadde vært bedre tilgang til parkering. Hovedbegrunnelsen, som oppgis av 95%, er at man ikke har behov for en bil til. Blant de som ikke har bil var det noe flere (15%) som kunne tenke seg å kjøpe bil, gitt bedre p-muligheter.

7 Andre virkninger

Frigjøre areal til andre formål

Arealet som brukes til parkering reduseres når parkeringen samles i anlegg under bakken eller i egne parkeringshus. Det kan også frigjøre gategrunn til annen bruk. For eksempel kan man fjerne gateparkering og etablere nye sykkelveier eller kollektivfelt. I tillegg kan det bidra til å skape nye møte- og oppholdssteder i tilknytning til tett boligbebyggelse i byområdene, se figur 10.



Figur 10: Bilparkering kan erstattes av «parklets». City of San Fransisco 2015 (foto: Jan U Hanssen)

Redusert antall avkjørsler - bedre for fotgjengere

Hvis hvert boligprosjekt i et byområde organiserer parkering i garasjeanlegg på egen eiendom, medfører det et stort antall avkjørsler som igjen kan medføre hindringer og fare for fotgjengere. I andre tilfeller vil atkomstveier til parkering i tilknytning til boligene gjøre det vanskelig å tilrettelegge for et bilfritt og fredelig boligområde. Med ulike parkeringsformål samlet i et større anlegg kan dette anlegget lokaliseres slik at der blir direkte knyttet til et overordnet veinett. Dette vil redusere behovet for kjøring på interne veier i et boligområde.

Billigere boliger

Utenlandske studier (f.eks. Jia og Wachs 1999, Schure m. fl. 2012, Shoup 2014) viser at en parkeringsplass knyttet til boligen kan gjøre boligen opptil 20% dyrere og at det kunne vært bygget flere boliger på en tomt hvis parkeringen ble løst på annen måte. Når p-plassen må kjøpes eller leies uavhengig av boligen bidrar det til både å synliggjøre p-kostnadene og å redusere boligkostnadene. P-kostnader skjult i husleie /fellesutgifter gjør at parkering ved boligen oppleves å være gratis (Metropolitan Transportation Commission 2007). Synliggjøring av p-plassers pris kan påvirke hvor folk bosetter seg. Studier viser at etterspørselen reduseres når det er vanskelig å parkere eller kostnaden synliggjøres (f.eks. Guo 2013, Weinberger m. fl. 2009).

Fordelingseffekter

Hvis parkeringskostnaden blir en bilholdskostnad som ikke inngår i boligkostnaden gir det en mer rettferdig politikk enn det er å fordele parkeringskostnaden på alle boligenheter, hva enten husstanden har bil eller ikke.

8 Kostnader for tiltaket

Anleggskostnadene for parkeringshus varierer mye. Tomtekostnaden kan bli betydelig når parkeringshus bygges på egen tomt.

Kommunale avgifter (innbetaling) for [frikjøp](#) kan være en indikator på lokalt kostnadsnivå. Slike avgifter er vanligvis vesentlig lavere enn de faktiske byggekostnadene. Flere steder er satsen satt til NOK 200.000. Det kan derfor antas en parkeringsplass i et anlegg koster NOK 300.000 eller mer.

Når parkeringen skilles fra boligen kan bruken prises ut fra markedsmessige prinsipper. Samtidig tydeliggjøres det som en bilholdskostnad fremfor en boligkostnad. Kommunen eller utbygger kan bygge og eie p-anleggene, men basere driften på [sambruk](#) av plassene. Det kan være vanskelig å skille ut p-plassenes kostnad når de er integrert i øvrig bygningsmasse (f.eks. i kjellere). Under torget sentralt i Kristiansand anlegges det over 400 plasser. Hver plass koster ca NOK 550.000.

9 Formelt ansvar

For å sette tiltaket ut i praksis må kommunen ha bestemmelser eller retningslinjer i kommuneplanens arealdel som styrer hvor parkeringen lokaliseres og hvordan den organiseres. Det kan også bestemmes i forbindelse med hvert enkelt utbyggingsprosjekt.

10 utfordringer og muligheter

Tiltaket står sterkest hvis det er angitt som bestemmelse i kommuneplanens arealdel. Fordi tiltaket bidrar til at boligkostnadene blir lavere kan det også tas opp i kommuneplanens samfunnsdel.

Tiltaket kan være lite attraktivt blant bileiere som ellers ville fått sine parkeringskostnader delvis dekket av det offentlige (gratis gateparkering), skjult i fellesutgifter som betales også av dem som ikke har bil eller hatt kortere avstand mellom bolig og parkering.

Selv om parkeringen ligger et stykke unna må det legges til rette for varelevering og parkering for dem som har spesielle behov, se [Universell utforming](#) og Statens vegvesen veileder (2014).

11 Referanser

City of San Francisco 2015
San Francisco Parklet Manual, version 2.2

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

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. og Hanssen, J. U. 2015b
Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1439/2015

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. og Hanssen, J. U. 2015c
P-tilbudet hjemme og på jobb påvirker bilbruken i store byer. Samferdsel nr. 9/2015

Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E-G. og Fearnley, N. 2016
[Parkeringstilbud - virkemidler og effekter](#). Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1493/2016

Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N. Hanssen, J.U. 2017.
Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. Trsp Research Part A 2017, pp 198-206.

Hanssen, J. U. og Nossum, Å. 2008

[Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser](#). Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 944/2008

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. og Uteng, T. P. 2014

[Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14](#) - nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1383/2014

Hrelja, R., Henriksson, P. og Antonson, H. 2015

Parkering för bostäder. Porslinsfabriken - ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik och parkeringsutbud. VTI

Guo, Z. 2013a

Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. Journal of Transport Geography 26:18-28

Guo, Z. 2013b

Residential Street Parking and Car Ownership. Journal of the American Planning Association 79(1): 32-48

Jia, W. and Wachs, M. 1999

Parking Requirements and Housing Affordability. Case Study of San Francisco. Transportation Research Record 1685

Jung, O. 2011

Who Really Pays for a Parking Space? Transportation Research Record. No 2245 pp. 70-78

Litman, T. 2014

Parking Requirement Impacts on Housing Affordability. 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

Melia, S. 2014

Carfree and low-car development. Ch. 10 i Parking - Issues and Policies

Metropolitan Transportation Commission 2007

Reforming Parking Policies to Support Smart Growth. Toolbox/Handbook

Opheim Ellis, I. og Øvrum, A. 2015

Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner. Urbanett Analyse Rapport 64/2015

Shoup, D. C. 2014

The high cost of minimum parking requirements. Ch. 5 in Parking - Issues and Policies

Statens vegvesen 2014

Universell utforming av veier og gater. Håndbok V129.

Stavanger kommune 2015

Kommuneplan for Stavanger 2014-2029. Vedtatt 15. juni 2015

Schure, Napolitan, F. and Hutchinson, R. 2012

Cumulative Impacts of Carsharing and Unbundled Parking on Vehicle Ownership and Mode Choice. Transportation Research Record NO. 2319, pp. 96-104

Weinberger, R., Seaman, M. and Johnson, C. 2009

Residential Off-Street Parking Impacts on Car Ownership, Vehicle Miles Travelled and Related Carbon Emissions. Transportation Research Board No. 2118 24-30

Weinberger, R. 2012

Death by a thousand curb-cuts: Evidence on the effect of minimum parking requirements and the choice to drive. Transport Policy 20 (2012) 93-102