

Frikjøp av arealer til parkering



Mange parkeringsplasser i byene eies av private. Dette begrenser kommunens mulighet for å styre tilbudet. En frikjøps-ordning fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplasser normen krever mot å innbetale et beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes. Kommunen overtar ansvaret for utbygging av parkeringsplasser og for å sørge for at området har et funksjonelt parkeringstilbud

Det finnes lite forskningsbasert kunnskap om effekter av ulike modeller for frikjøp. Informasjonen i denne tiltaksbeskrivelsen bygger på kapittel 2.3 og 4.6 i veilederen «[Parkering - virkemidler og effekter](#)», laget av TØI på oppdrag av Kommunenes Sentralforbund.

1. Problem og formål

I dag eies mange av kommunens parkeringsplasser av private. Dette svekker kommunenes muligheter for å regulere parkeringstilbudet i henhold til kommunale mål og planer. Ved å inngå frikjøpsavtaler og overta ansvaret for en større del av parkeringstilbudet vil kommunene få bedre styringsmuligheter.

Formålet med en frikjøpsordning er å:

- Legge til rette for sambruk og mer fleksibel bruk av plassene i større anlegg
- Bidra til delfinansiering av større, felles parkeringsanlegg
- Mulighet for å redusere antall plasser/hindre overetablering av parkeringsplasser

- Mulighet for et mer markedsbasert parkeringstilbud
- Bidra til å synliggjøre parkeringskostnadene

2. Beskrivelse av tiltaket

Frikjøp er en ordning der kommunen fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplassene kommunen krever i parkeringsnormen mot å innbetale et fast beløp per parkeringsplass.

Frikjøpsbeløpet per plass fastsettes gjerne i forbindelse med kommunens budsjettbehandling. For at tilbudet skal være attraktivt for utbygger settes beløpet ofte lavere enn hva som er den faktiske kostnaden.

Gjennom en frikjøpsavtale påtar kommunen seg et ansvar for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for et område. Kommunene forplikter seg ikke til å bygge et antall plasser tilsvarende det utbygger har betalt for. Kommunene har heller ikke noen forpliktelse til å reservere plasser til utbyggers eget bruk.

Kommunen kan benytte innbetalte frikjøpsbeløp til å bygge et større anlegg som skal dekke parkeringsbehovet for flere prosjekter. Det gir også kommunen mulighet til å bygge parkeringsanlegg som skal erstatte parkering på sentrale gater og tomter.

Innbetalte beløp kan bare benyttes til opparbeiding av parkeringsanlegg (PBL § 11-9.5, § 28-7). Over tid bør derfor parkeringsnormene og/eller frikjøpsbeløpet tilpasses de faktiske kostnadene ved å bygge ut og drifte parkeringssystemet. Størrelsen på frikjøpsbeløpet kan også vurderes ut fra hvor stor del av kostnaden som er tenkt dekket av parkeringsavgifter.

Kommunen kan avtale med utbygger at parkeringsplasser i et utbyggingsprosjekt blir allment tilgjengelige og derved kan finansieres av kommunen for eksempel med midler innbetalt i frikjøpsavtaler.

3. Supplerende tiltak

En frikjøpsordning forutsetter normer som stiller minimumskrav (se kapittel 9) eller faste krav til parkering. Et lavt frikjøpsbeløp kan føre til at utbyggere bygger færre plasser til boligformål enn etterspørselen tilsier. Det kan spesielt være tilfelle der det er lett å finne gratis parkeringsmuligheter i omkringliggende områder. Derfor er det viktig at kommunen ser regulering av gateparkering i sammenheng med parkeringsnormene.

4. Hvor tiltaket er egnet

Den historiske bakgrunnen for at ordningen ble tatt inn i bygningsloven (1965), var å sikre finansiering av et offentlig parkeringstilbud i trange byområder hvor det ikke var plass for å bygge separate parkeringsanlegg til bolig- og næringsbygg. I dag har ordningen fått ny aktualitet, ved at den gir rom for å finansiere felles parkeringsløsninger i eller utenfor områder man ønsker å skjerme for biltrafikk. Tiltaket kan være spesielt aktuelt i sentrale områder hvor det er planlagt vekst og områder hvor det finnes et kommunalt parkeringstilbud i form av for eksempel parkeringshus. Det er også aktuelt der hvor det er dyrt og

vanskelig å anlegge parkering på egen tomt ved ny utbygging.

Tabell 1: Eksempel på krav til parkeringsdekning for næringsbebyggelse i Stavanger kommune.

Antall parkeringsplasser per 100 m² BRA		
Sone 1 Områder med høy arealutnyttelse	Sone 2 Øvrige influensområder for bystrukturerende kollektivtraseer	Sone 3 Øvrige områder
Bil Min 0,5 – Maks 0,9 Ved frikjøp gjelder fastkrav 0,9	Min 0,9- Maks 1,2	Min 1

5. Bruk av tiltaket - eksempler

Det er vanlig at norske kommuner gir mulighet for frikjøp som bestemmelse eller retningslinje knyttet til kommuneplanens arealdel. Men ordningen brukes lite i Norge i dag. Det kan skyldes at det anses å være en frivillig ordning (PBL §28-7).

6. Miljøeffekter

Når kommunen eier parkeringsplassene kan de også bestemme hvordan plassene reguleres. For eksempel ved bruk av avgift. Det er godt dokumentert at avgiftparkering kan redusere sannsynligheten for at bilen brukes, se [Avgiftparkering](#).

Frikjøp kan innebære økte avstander mellom bolig og parkering fordi kommunen kan ta ansvar for å bygge egne parkeringsanlegg. Det reduserer bilbruken. Et par minutter i endret reisetid i favør av for eksempel sykkel eller kollektiv bidrar til å gjøre disse transportmidlene mer attraktive i forhold til bil. Det gjelder kanskje spesielt i byene siden reisetidsforholdet mellom bilen og andre transportmidler er mindre her sammenlignet med områder utenfor sentrale strøk. Effekten er størst når avstanden er mer enn 100 meter.

Frikjøp kan redusere behovet for å anlegge parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene. Ved etablering av parkeringshus blir det mulig å begrense gateparkeringen og parkeringens samlede arealbeslag i en by eller et tettsted, se [Sambruk](#).

7. Andre virkninger

Frikjøpsordningen stimulerer til et parkeringstilbud som ikke er bundet til eller kontrollert av den enkelte gårdeier. Lavere parkeringsnormer vil derfor ikke over tid gå på bekostning av «de sist ankomne» utbyggere. Deres leietakere, kunder, mv. har de samme rettigheter til byens parkeringstilbud som de som allerede er etablert i sentrum. Det kan også gi kommunen kontroll over hvordan plassene reguleres.

Frikjøp i forbindelse med boligbygging gjør det mulig for kommunen å anlegge parkeringsanlegg atskilt fra boligene. Slike anlegg kan eventuelt legges til rette for bolig, fritidstilbud, handel, annen næring, mv.) der forholdene legges til rette for det. Frikjøp som del av et system med felles parkeringsanlegg for ulike formål ([Sambruk](#)) kan gi grunnlag for en mer

markedsstyrt parkeringspolitikk og færre plasser samlet sett.

Separate parkeringsanlegg vil gjøre det lettere å skille parkeringskostnader fra boligkostnader og derfor gi dem som ikke eier bil billigere bolig. Kommunen kan også legge til rette for (dvs. oppfordre til) bildeleordninger ved at parkeringsplassene er offentlige tilgjengelige. Kommunen kan da reservere enkelte plasser til [bildeling](#).

8. Kostnader for tiltaket

Kommunen får økte kostnader hvis kommunene selv står for utbygging av parkeringsanlegg, men kostnadene forutsettes dekket inn over tid gjennom markedsbaserte utleieavtaler. Frikjøpsbeløpet er gjerne satt lavere enn hva det faktisk koster å bygge parkeringsplasser. Driftsinntekter vil kunne dekke differansen mellom frikjøpsbeløp og faktisk utbyggingskostnad for kommunen.

9. Formelt ansvar

Tiltaket forutsetter at kommunen kan stille krav til antall plasser med hjemmel i vedtatt minimumsnorm eller fastnorm. For å ivareta den plikten kommunen påtar seg som følge av en frikjøpsavtale kan kommunen om nødvendig regulere inn en parkeringskjeller eller et parkeringshus som et offentlig trafikkområde på en privat eiendom.

Frikjøp er en frivillig ordning. Kommunen og utbygger inngår en avtale som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplasser i samsvar med vedtatt norm mot å innbetale et gitt beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes. Dette betyr at kommunen overtar ansvaret for utbygging av parkeringsplasser og ansvar for å sørge for at området har et funksjonelt parkeringstilbud.

Frikjøpsordningen må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen. Det finnes også eksempler på at kommuner har krevd at utbygger inngår en frikjøpsavtale (såkalt tvungent frikjøp), men en slik mulighet er ikke uttrykt i klartekst i lovverket.

10. utfordringer

Kommunene har få virkemidler som kan stimulere utbygger til å be om frikjøpsavtale. De må derfor ofte sette frikjøpsbeløpet lavere per plass enn kostnaden kommunen påtar seg når den forplikter seg til å bygge et p-anlegg.

11. Nyttige lenker og mer informasjon

[Lov om planlegging og byggesaksbehandling:](#)

[Tiltakskatalog om parkering adskilt fra boligen](#)

Christiansen, P. m. fl. 2016

[Parkering - Virkemidler og effekter](#). TØI rapport 1493/2016.