

Helhetlig parkeringspolitikk



Parkeringspolitikk handler om å prioritere mellom ulike trafikantgrupper, brukergrupper og arealformål. Parkering handler også om trafiksikkerhet, byliv, stedsutvikling, livskvalitet og folkehelse. Mange kommuner opplever det som krevende å få til en konstruktiv dialog mellom politikere, innbyggere og næringslivet om parkeringsvirkemidler. Grunner til dette kan være mangelfullt kunnskapsgrunnlag, lite tilrettelagt kunnskapsformidling, manglende mål, målkonflikter, utfordringer med implementering eller hindringer i lovverk og forskrifter. Denne tiltaksbeskrivelsen anbefaler en prosess for hvordan kommunene kan utforme en helhetlig parkeringspolitikk.

1 Problem og formål

Parkering er et svært viktig virkemiddel for å regulere bilbruk i byer og tettsteder. De fleste bilreiser starter og slutter ved en parkeringsplass. Egenskaper som tilgjengelighet, pris og lokalisering har stor betydning for hvilke reisemiddel som velges til ulike turer og vil dermed også påvirke trafikkbildet, bymiljøet og mobiliteten for ulike brukergrupper.

Parkeringspolitikken har over tid blitt dreid fra å legge til rette for etterspørsel etter parkering og unngå feilparkering, til å bli brukt som et virkemiddel for å nå mål for transportpolitikk og samfunnsutvikling. Bestemmelser og retningslinjer om parkering skal inngå i kommuneplanens arealdel. Likevel har få kommuner utarbeidet en helhetlig parkeringspolitikk der ulike parkeringsvirkemidler drøftes i forhold til overordnede samfunns mål, mål for by- og tettstedsutvikling, med klar prioritering av arealbruk og ulike trafikantgrupper eller brukergrupper som trenger tilgjengelighet med bil.



Figur 1: Eksempel fra Sandvika

på tilrettelegging for parkering i enveiskjørt gate der gående og syklende er prioritert. Foto: Olav Fosli, Civitas. Figur 2: Eksempler på vanlige virkemidler i en aktiv parkeringspolitikk. III: Civitas.

Det finnes mye kunnskap om ulike parkeringstiltak, deres effekter og forutsetninger som må være oppfylt for innføring av tiltakene og kostnader/nytteverdi ved hvert tiltak. TØI har beskrevet en rekke parkeringstiltak som kommunene kan benytte for å nå både egne og nasjonale overordnede mål. En oversikt over parkeringstiltakene og deres muligheter og begrensninger kan studeres i [TØI-rapport 1493/2016](#) (Christiansen m. fl. 2016) og [tiltatskatalogens tiltak om parkering](#).

I praksis har det vist seg krevende for mange kommuner å utforme en helhetlig kommunal parkerings-politikk. I et nylig avsluttet parkeringsprosjekt der Viken fylkeskommune og kommuner i Oslo og Akershus har deltatt, har det kommet fram en rekke barrierer mot at en helhetlig parkeringspolitikk utarbeides eller at parkeringsvirkemidler tas i bruk. Les mer om barrierer i kapittel 10. Prosjektet har utarbeidet 3 delrapporter om parkering (Langeland og Foslie 2020, 2021a, 2021b):

1. Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk,
2. Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene i Oslo og Akershus, og
3. Prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk.

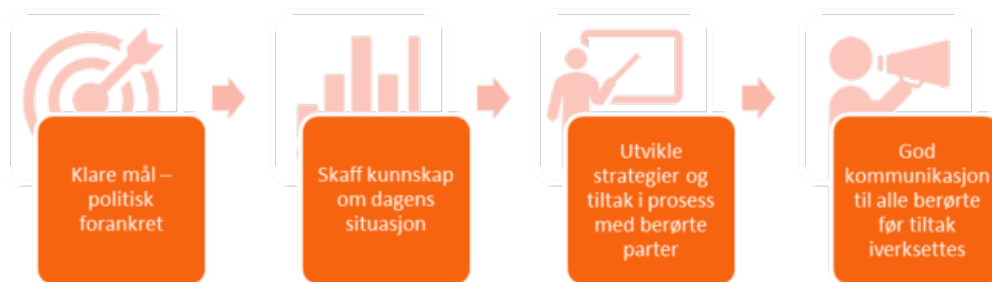
Denne Tiltaksbeskrivelsen redegjør for en anbefalt prosess for hvordan kommunene kan utforme en helhetlig parkeringspolitikk.

2 Beskrivelse av tiltaket

På grunnlag av erfaringer fra prosjektet i Oslo og Akershus og fra praktisk arbeid med parkeringspolitikk over tid i både større og mindre kommuner, anbefales fire trinn i en prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk i kommunene:

1. Klare mål - som bør være politisk forankret.
2. Kartlegging - skaffe kunnskap om dagens situasjon.
3. Utvikle strategier og tiltak i prosess med næringsliv og andre berørte parter.
4. God kommunikasjon med alle berørte før tiltak iverksettes.

Hvert trinn danner grunnlag for neste trinn. Dette kan illustreres som i figur 3.



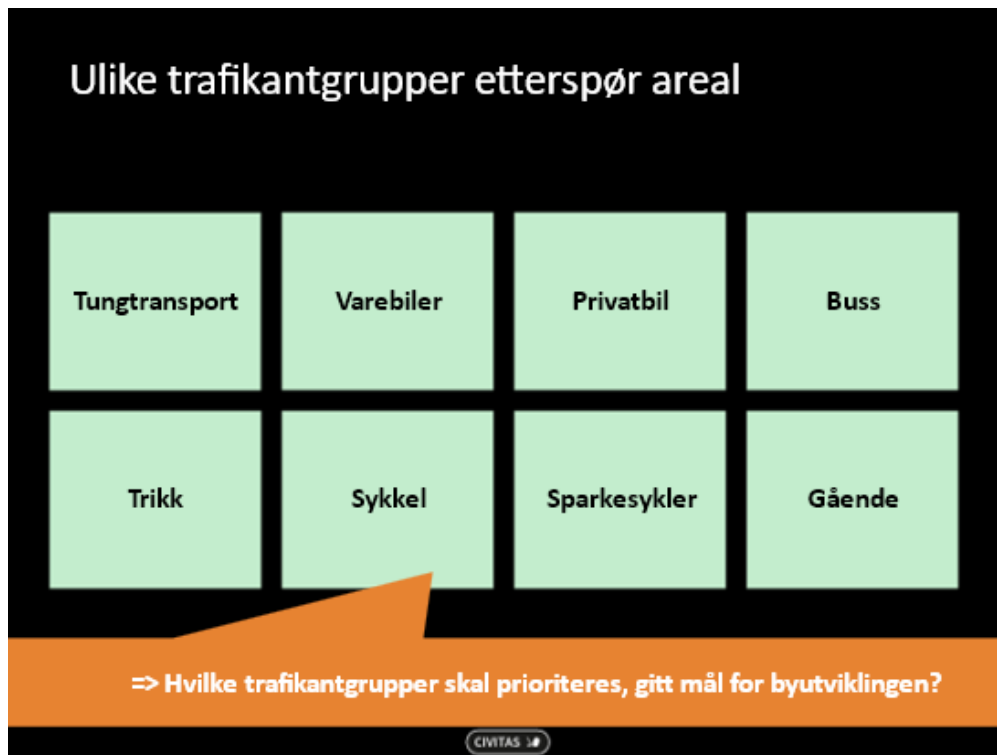
Figur 3: Prosess med fire

hovedtrinn for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk. III: Civitas.

1. Klare mål - politisk forankret

En helhetlig parkeringspolitikk bør være forankret i kommunens overordnede mål for samfunns-utvikling. Det er vanskelig å få til en konstruktiv drøfting om parkeringsvirkemidler før man har definert hvilke mål parkeringspolitikken skal bidra til å nå. Det kan være forskjellige mål for ulike deler av kommunen og det kan være mål innen flere samfunnsområder. For eksempel kan mål innen parkeringspolitikken være knyttet til å sikre tilgjengelighet for spesielle grupper, redusere trafikk, bedre folkehelse, stedsutvikling, nærmiljø, ivareta natur og grønne arealer, trygge lokalmiljø, klimamål eller næringsutvikling. Det er viktig å synliggjøre om og hvordan ulike mål kan nås samtidig. Dersom det er målkonflikter, må disse synliggjøres slik at en kan prioritere mellom målene og klargjøre forutsetninger.

Ved utforming av parkeringsstrategier kan man prioritere mellom ulike grupper for å nå overordnede mål. Ulike trafikantgrupper vil ha behov for areal og det vil ofte være behov for å prioritere mellom dem. For eksempel kan det være en motsetning mellom gateparkering og god framkommelighet for sykkel eller buss. Målene bør utformes slik at det gir grunnlag for en prioritering av areal til ulike trafikantgrupper ut fra samfunnsmålene. Figur 4 gir en illustrasjon av noen ulike trafikant- og kjøretøygruppers behov for areal i en bysituasjon.



Figur 4: Ulike trafikantgrupper kjemper om areal. Ill: Civitas.

Forskjellige brukergrupper kan ha også ha ulike behov for parkering. Målene bør utformes slik at det gir grunnlag for å prioritere mellom ulike grupper dersom det er knapphet på areal til parkering. Det kan f.eks. være å prioritere parkering for bevegelseshemmede, varelevering, parkering for besøkende, elbillading eller innfartsparkering for videre reise med tog eller buss, fremfor arbeidsparkering for kontoransatte.



Figur 5: Forskjellige brukergrupper har ulike behov for tilrettelegging. Ill: Civitas basert på originalkilde i Drammen kommune.

Det kan også være aktuelt å skille på overflateparkering og parkering i p-kjeller eller p-hus, eller skille mellom sentrale og mindre sentrale områder i en by eller et tettsted. Gangavstand til reisemålet er viktigere for noen formål enn for andre.

2. Kartlegging - skaff kunnskap om dagens situasjon.

Godt kunnskapsgrunnlag er som regel en viktig forutsetning for å nå målene som settes. En riktig diagnose gir bedre grunnlag for diskusjon om aktuelle parkeringstiltak og hva en vil oppnå med tiltakene. Det er også viktig å oppdatere kunnskapsgrunnlaget over tid for å se effekter av igangsatte tiltak og kunne korrigere kursen ved behov.

Eksempler på nyttig kunnskap er antall p-plasser i ulike deler av kommunen, hvilke parkerings-reguleringer som er i bruk (tid, betaling mv) og hvordan p-plassene brukes. Hvor høyt er belegget på ulike tider av døgnet? Hvilke grupper bruker p-plassene til hvilke formål og hvor lenge står kjøretøy parkert?

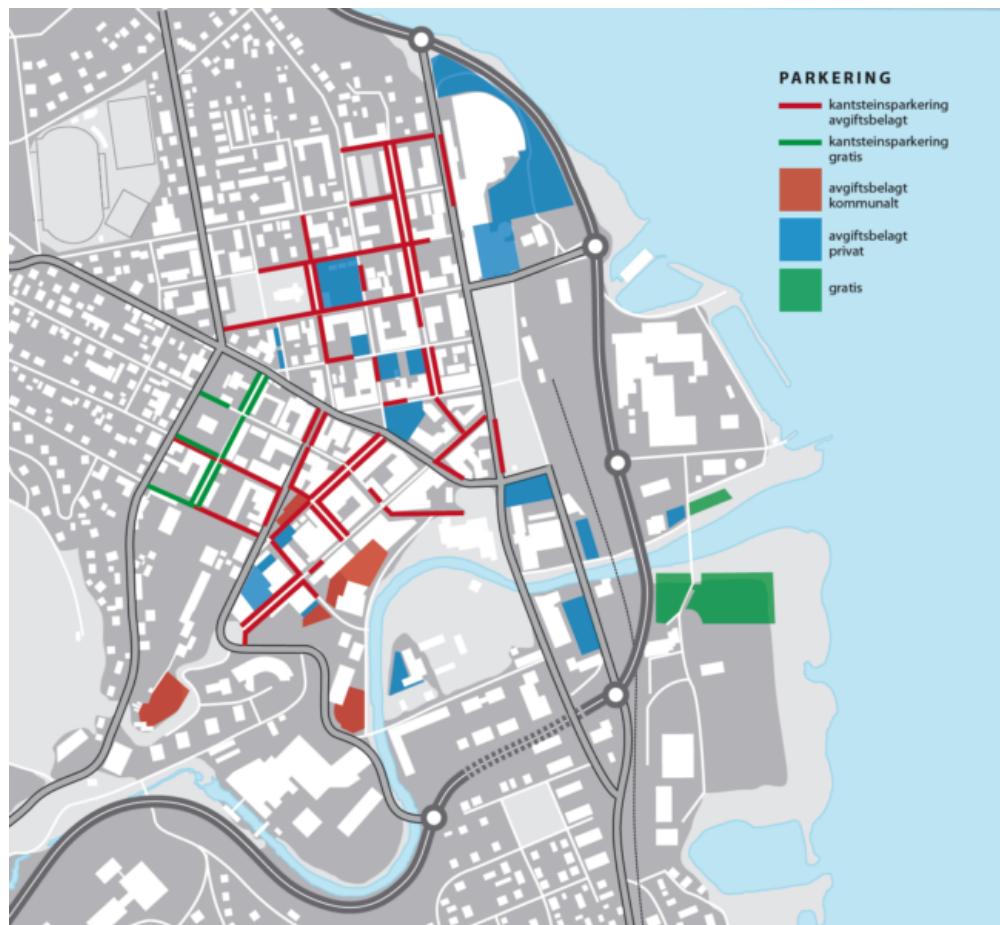
Type tiltak som kan være aktuelt å ta i bruk vil kunne variere avhengig av mål og ønsket prioritering. For de fleste kommuner er det for eksempel lite ønskelig at arbeidstakere står parkert hele dagen i sentrumsgatene og begrenser kundenes tilgjengelighet til servicetilbud som butikker, kaféer, offentlige tjenester og kulturtilbud. Dersom det er tvil om tilgang på parkeringsplasser er tilgjengelige for de ønskede brukergruppene, vil en kartlegging av situasjonen skaffe et bedre beslutningsgrunnlag.

I parkeringsprosjektet for Oslo og kommunene i Akershus er en rekke metoder for kartlegging av parkeringssituasjonen gjennomgått. Kartleggingsmetodene kan deles i to hovedkategorier:

- Manuelle metoder
- Kartlegging med hjelp av teknologi

Manuelle metoder kan være en registrering av antall plasser, lokalisering, type parkering, eierskap, pris, reguleringsordning for hvert delområde, belegg og omløpshastighet for bruk. I de siste årene har stadig flere kartleggingsmetoder basert på ny teknologi blitt tilgjengelig. For eksempel kan parkeringsautomater, parkerings-apper, sensorer og kamerateknologi gi mye data om bruk av parkeringsplasser.

For en grundigere gjennomgang av kartleggingsmetoder se notatet: Prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk (Langaland og Foslie 2021b).



Figur 6: Oversikt over parkeringstilbudet og parkeringsregulering i Gjøvik sentrum. III: InBy / Civitas

3. Utvikle strategier og tiltak i prosess med næringsliv og andre berørte parter.

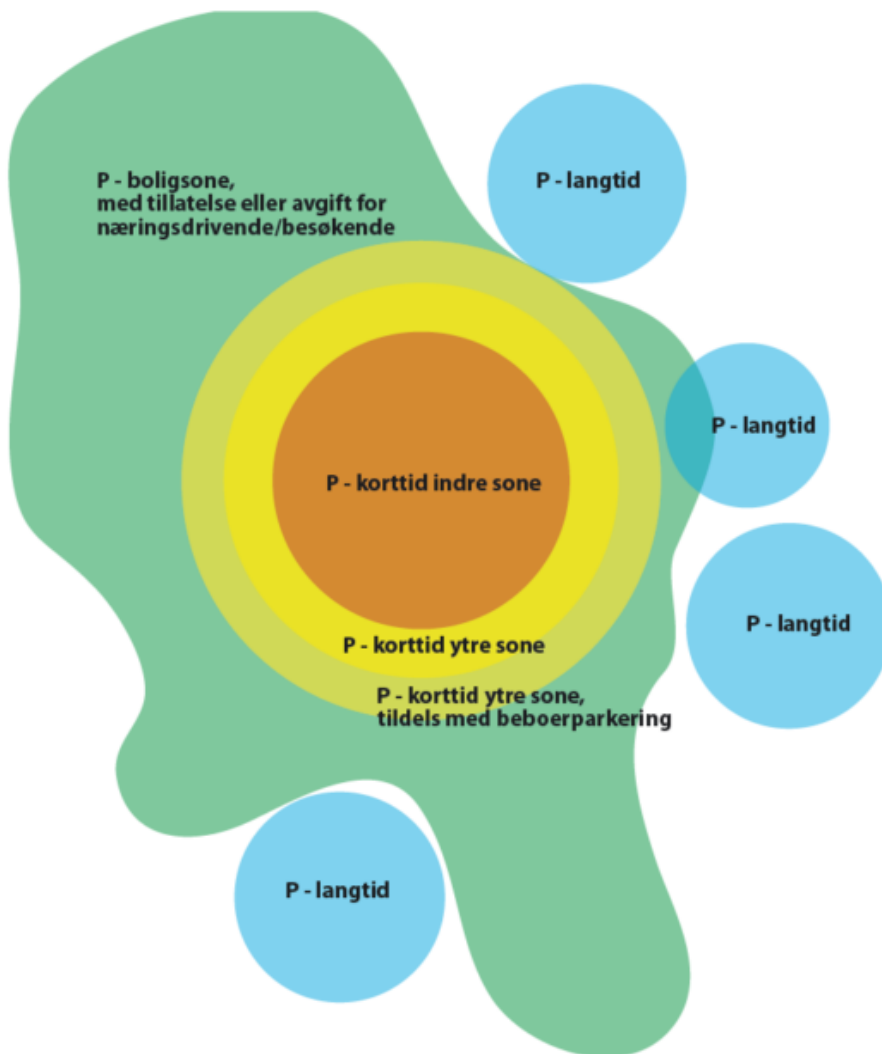
Det er viktig at strategier for parkering utvikles i god prosess med berørte parter. En bør involvere et bredt utvalg av parter for å ivareta ulike interesser og behov. Når parkeringstiltak utvikles i dialog med brukerne, vil det senere være enklere å få politisk oppslutning om forslag til endringer av parkerings-politikken. Forslag til endringer vil ha større legitimitet når en prosess med brukerne kan dokumenteres.

Gårdeiere, handelsstanden, øvrige deler av næringslivet og interesseorganisasjoner og velforeninger har ulike syn og behov. Det er ikke gitt at en part kan ivareta andres interesser. For eksempel kan gårdeiere ha andre interesser enn leietakere av næringslokaler. Ofte blir de beste løsningene til i dialogen mellom ulike perspektiv og hensyn. Er parkeringskrav i tråd med behov / marked? Er krav til sykkelparkering hensiktsmessig for ulike arealformål, osv? Dersom det skal gjøres innstramminger i parkeringspolitikken bør kommunen selv og deres virksomheter gå foran med et godt eksempel.

I arbeidet med ny parkeringsstrategi for Gjøvik i 2012 og 2013 ble følgende medvirknings- og forankringsprosess gjennomført:

- Kartlegging; kommunen gjennomførte denne selv.
- Medvirkningsseminar 1; drøfting av situasjon og mål med bred deltakelse (både fagfolk og politikere). Innleid uavhengig konsulent ledet prosessen.
- Forslag til ny strategi for parkering i Gjøvik sentrum ble utarbeidet av konsulent.

- Medvirkningsseminar 2; drøfting av forslag til løsninger, konsekvenser av tiltak og varianter av virkemidler ble vurdert.
- Justert forslag til parkeringsstrategi basert på seminar 2 ble utarbeidet av konsulent. Kommunen og involverte parter bisto i kvalitetssikring.
- Politisk behandling og vedtak av forslag til strategi.
- Oppfølging og iverksetting - ledet av kommunen selv.



Prinsippskisse for parkeringssoner og avgiftsnivå

Figur 7: Prinsippskisse for parkeringspolitikk i Gjøvik sentrum med tilrettelegging for ulike brukergrupper. De indre sonene legger til rette for korttidsparkering, handlende og besøkende, mens ytre soner legger til rette for beboere eller arbeidstakere. Ill: InBy / Civitas

Eksempler på ulike tiltak og strategier som kan inngå i en helhetlig parkeringsstrategi, kan studeres nærmere i Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene i Oslo og Akershus. (Langeland og Foslie 2021a). Her fremgår det hvilke parkeringstiltak ulike kommuner i Oslo og Akershus har tatt i bruk og hvordan de fleste kommuner vil ha mulighet til å utvide sin parkeringspolitikk med flere virkemidler.

4. God kommunikasjon med alle berørte før tiltak iverksettes.

Før ny parkeringspolitikk innføres, er det viktig med god kommunikasjon med alle berørte. Man må i forkant sørge for å få tydelig frem hva endringene innebærer og hva

som er hensikten med endringene. Er for eksempel målet å skape mindre biltrafikk, bedre byrom for gående og byliv eller å sikre bedre tilgjengelighet for dem som skal handle og trenger bil?

Det er hensiktsmessig å samarbeide om å få frem informasjonen i ulike kanaler, for eksempel handelsstands-, sentrums-, næringsforening, velforeninger, fagforeninger eller andre aktører. Uten en bevisst kommunikasjonsplan, risikerer man unødvendig støy omkring de tiltak som innføres.

Anita startet opphetet debatt etter «plutselig parkeringsforbud»: - Jeg ble sint og oppgitt

Beboerne i ei gate i Malvik fikk seg en overraskelse denne uka. Brått kom det opp skilt om parkering forbudt. De fleste er enige i behovet, men familien Kokkvoll reagerer på manglende kommunikasjon fra kommunen.

- Jeg vet ikke helt hvor du skal parkere, men du må vel stille deg langs veien, da?, sier Anita Kokkvoll med et oppgitt sukk når Bladet møter henne nedenfor boligen i Nedre Stibakken på Hundhammeren i Malvik.

Onsdag skrev hun et kort og tydelig frustrert innlegg på Facebook. I skrivende stund har debatten tatt helt av, med flere titalls kommentarer. De røde og blå forbudsskiltene er nå mange og tydelige, langs veien hvor beboere i området sier at folk har parkert bilene sine siden 90-tallet.



Illustrasjon 1: Eksempel på

hvordan det kan gå når man ikke informerer godt på forhånd. Faksimile fra Bladet.no

3 Supplerende tiltak

Parkeringspolitikk bør alltid ses i sammenheng med andre strategier og tiltak i en kommune, for eksempel planer for lokalisering av boliger, arbeidsplasser, fritidstilbud og utvikling av veinettet og kollektivtilbudet.

I større byområder er det naturlig at en helhetlig parkeringspolitikk inngår som ett av flere virkemidler i en byvekstavtale for å nå nasjonale klimamål og målet om at veksten i persontrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I mindre byer og tettsteder kan en helhetlig parkeringspolitikk benyttes for å begrense bilbruk. Men engasjement for å utvikle en helhetlig parkeringspolitikk kan også være begrunnet i lokale miljøforhold, mål om å skape mer attraktive byer og tettsteder eller å legge til rette for alternativ arealbruk. Å fremme folkehelse eller legge til rette for god tilgjengelighet for utvalgte brukergrupper i ulike deler av et sentrumsområde, er andre aktuelle mål.

4 Hvor er tiltaket egnet

En helhetlig parkeringspolitikk bør vurderes utviklet i alle typer kommuner. Behovet for en helhetlig parkeringspolitikk er ofte størst i større byer og tettsteder der det kan bli trengsel i transportsystemet, og i andre områder med befolkningsvekst og vekst i næringslivet. Imidlertid står alle kommuner overfor klimautfordringer med behov for omstilling til lavutslippssamfunn. Da bør en helhetlig parkeringspolitikk være ett av flere virkemidler som vurderes.

5 Bruk av tiltaket - eksempler

Drammen: Eksempel på prioritering av ulike brukergrupper

I Drammen var det tidlig på 2000-tallet mulig å parkere gratis uten noen form for parkeringsregulering i sentrumsnære boligområder. Dette resulterte i at boligområdene var preget av mye fremmedparkering og dårlige bo- og miljøforhold. Beboere kunne også ha problemer med å finne parkeringsplass på gaten, ettersom de ikke var prioritert som gruppe. Drammen kommune bestemte seg for å innføre boligsoneparkering og beboerparkering for å bedre miljø- og parkeringsforholdene for bosatte, og for å begrense bruken av bil på arbeidsreiser til sentrum. Tiltaket ble brukt bl.a. for at byområdet kunne bli kvalifisert for å motta statlige belønningsmidler for å fremme kollektivtransport, sykling og gange.



Figur 8: Parkeringsforhold i boligområder i Drammen sentrum tidlig på 2000-tallet. Foto: Jomar Lygre Langeland, Civitas.

Etter at boligsoneparkering ble innført, kom det sterke reaksjoner fra ulike brukergrupper. Pendlere ble fortvilet over å miste parkeringsmuligheter, mens beboere ble storfornøyde med færre biler i gata.



Fortviler over å miste p-plasser

Fra 1. november får ikke pendlere lenger parkere i Nybyen. - Det gjør det vanskelig for oss, sukker en pendler fra Konnerud.



Storfornøyd med færre biler i gata

Nå trenger ikke Eva Hallberg grue seg for å ta bilen til butikken mer. For en uke siden fikk beboerne første rett på gateparkeringen i Nybyen.

Illustrasjon 2: Artikler om bilpendlere og beboere i Drammen etter innføring av boligsoneparkering. Faksimile: Drammens tidende.

Gjøvik: Eksempel på mål for parkering knyttet til overordnede mål for byutvikling

Gjøvik utarbeidet i 2013 mål og strategi for parkeringspolitikken som oppfølging av byutviklingsstrategien, se figur 9.

Overordnet mål for byutviklingen

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Byen skal bygges "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk

Mål for parkeringspolitikken

- Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
- Det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum skal ikke øke nevneverdig de neste fire år
- Gjøvik skal ha Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum

Hovedprinsipper for lokalisering av parkeringsplasser

- Parkering skal i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tettest mulig inn til sentrum.
- Korttidsparkering for kunder til sentrum skal ligge på P-plasser og gategrunn nærmest sentrum. Langtidsparkering / arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.



Figur 9: Eksempel Gjøvik der mål for parkering er tett knyttet til mål for by- og stedsutvikling.

Trondheim: Eksempel på mål for parkering knyttet til flere overordnede mål for kommunen

I Trondheim kommunes veileder for parkering fra 2012 er målsetting for parkeringspolitikken knyttet til både energiforbruk, CO₂-utslipp, luftforurensning og støy, trafiksikkerhet og tilgjengelighet for miljøvennlig transport.



Kommunens hjemmel til å kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningsloven 28-7. Hensyn som reduksjon i energiforbruk og CO₂-utslipp, reduksjon av luftforurensning, støy og trafikkfare, samt bedre tilgjengelighet for miljøvennlig transport ligger til grunn for parkeringspolitikken.

Målsettingen med parkeringskravene er primært å forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser. Det er også viktig å sørge for at parkeringsplasser på bakken ikke tar opp areal for framtidig utbygging. Tilstrekkelig boligparkering på egen grunn er viktig for å unngå uønsket parkering på offentlig areal. Det er derimot ikke noe hovedanliggende for kommunen å tilfredsstille den enkelte arbeidstakers eller boligkjøpers behov for eller ønske om parkering ved bolig eller arbeidsplass.

Illustrasjon 3: Eksempel

Trondheim der mål for parkering er knyttet til flere overordnede mål for kommunen.

Parkeringsveilederen var vedlegg til Kommuneplanens arealdel 2012-202

4.

Drammen versus Hokksund i 2018: Eksempel som illustrerer at parkeringsbehov og -tiltak for

ulike brukergrupper kan være svært forskjellige i større byområder eller i mindre kommunesentra.

Tabell 1: Eksempler på hvor ulike forventninger forskjellige brukergrupper kan ha til parkeringspolitikken og hvor forskjellige parkeringstiltakene derfor kan bli i et større byområde i forhold til et mindre kommunesenter. Kilde: Jomar Lygre Langeland, Civitas, i foredrag om parkeringspolitikk for Viken fylkeskommune og kommuner i Oslo og Akershus, 2020.

Senter / stasjonsby	Stort kommunesenter Drammen	Lite kommunesenter Hokksund
Besøkere / handelsstand	Etterspør gratis parkering i helger og etter arbeidstid på hverdager.	Besøkere ønsker bedre tilgjengelighet / handelsstand etterspør p-regulering /håndheving.
Beboere	Etterspør boligsoneparkering og beboerparkering for å parkere i off. gate.	Løser parkering på egen grunn.
Innpendlere	Må betale i p-hus eller reise kollektivt, sykle eller gå.	Parkerer gratis hele dagen også der det er korttidsparkering.
Utpendlere	Godtar å betale, men etterspør flere plasser.	Ønsker ikke å betale og har flere muligheter.
Utbyggere	Ønsker å styre p-kravet selv.	Må forholde seg til minimumskrav.

Drammen: Eksempel på alternativ prioritering av arealbruk



Figur 10: Eksempel fra Drammen - før og etter ny arealbruk langs Drammenselva. Foto: Drammen kommune

6 Miljø og klimavirkninger

Parkeringspolitikk kan ha stor betydning for miljø og klima. Alle bilturer starter og ender på en parkerings-plass. Parkeringstilbudet kan derfor ha stor betydning for valg av transportmiddel, reisemål og bilhold.

Som vist i eksemplet fra Drammen over, kan arealbruk ha stor betydning for bymiljø og attraktivitet, støy og forurensning. For en grundigere gjennomgang av virkninger av ulike parkeringstiltak se TØI-rapport 1493/2016 og tiltaksbeskrivelser i ttk.test.dittweb.no.

7 Andre virkninger

Parkeringspolitikk kan ha fordelingsvirkninger mellom brukergrupper og økonomiske virkninger for både befolkning, grunneiere, handel og næringsliv dersom parkeringskrav og -regulering varierer mellom ulike steder i en kommune. Slike virkninger kan være ønskede, f.eks. for å nå bestemte mål. Så lenge parkerings-politikken utformes for å nå definerte samfunns mål, kan slike virkninger være akseptable og legitime.

8 Kostnader

Utforming av en helhetlig parkeringspolitikk kan gjennomføres med relativt lite midler. En strategi for parkering kan for eksempel utformes som en delrapport til kommuneplanens arealdel. Å gjennomføre tiltak i parkerings-strategien vil kunne være mer kostbart, f.eks. å bygge et parkeringshus for å fjerne overflateparkering. Mange parkeringstiltak handler om å regulere bruk for ulike brukergrupper og krever kun mindre tiltak i form av for eksempel skilting. Slike tiltak er ofte billige å gjennomføre, men kan kreve grundige politiske prosesser.

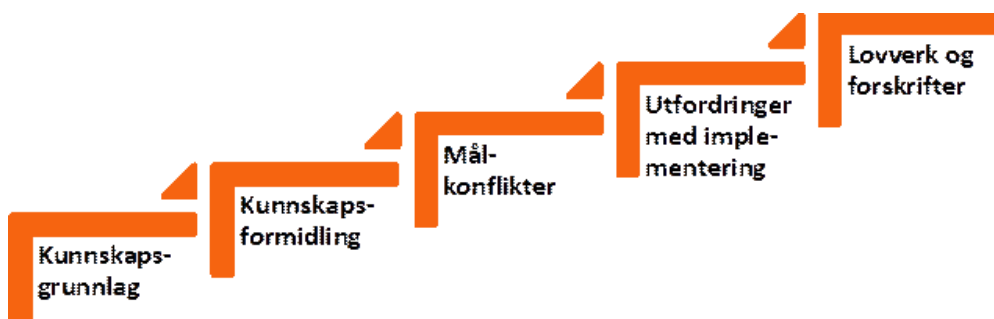
9 Formelt ansvar

Det er kommunene som er ansvarlige for å utforme en helhetlig parkeringspolitikk og som må stille krav til parkering ved nybygg.

10 Utfordringer og muligheter

Ikke alle kommuner har behov eller kapasitet til å utarbeide en helhetlig parkeringspolitikk for hele kommunen, men de fleste kan ha nytte av det for noen områder. Det er hensiktsmessig å samarbeide om parkeringspolitikk på regionalt nivå, bl.a. for å hindre spillsituasjoner mellom kommuner og for å harmonisere parkeringskrav mellom kommuner i et felles bo- og arbeidsmarked.

I parkeringsprosjektet for kommuner i Oslo og Akershus ble det identifisert fem hovedkategorier av barrierer mot å innføre en helhetlig parkeringspolitikk.



Figur 11: Noen mulige

barrierer mot innføring av mer effektiv parkeringspolitikk i kommunene. Ill: Civitas.

Kunnskapsgrunnlaget: Flere kommuner opplever barrierer knyttet til kunnskapsgrunnlaget. Det kan for eksempel være manglende kunnskap om hvordan tilgang på parkeringsplasser vil påvirke handel og service i mindre byer og tettsteder. Ofte mangler det også kunnskap om bruk av parkeringsplasser. Det siste kan undersøkes gjennom en enkel kartlegging, mens det

krever vanligvis mer undersøkelser for å finne sammenhenger om hvordan parkeringstiltak i et tettsted vil påvirke næringsliv og byliv. Kommuner kan ha mangelfullt grunnlag for å bestemme parkeringsbestemmelser for ulike formål og geografiske områder i kommunene. Kunnskap om pendling, konkurranseflater mellom transportmidler eller ulike handelstilbud kan også være mangelfull i et tettsted eller region. Kommuner kan også oppleve usikkerhet om hvordan parkeringspolitikken bør utformes og tilpasses ny teknologi eller endringer i mobilitetstilbudet; f.eks. elektrifisering av bilparken, etablering av nye bil- og sykkeldelingsordninger, elektriske sparkesykler m.m.

Kunnskapsformidling: Mange opplever at fagrapporter og annen faglig formidling er lite tilgjengelige. Forskningsrapporter kan være teoretiske og lite praktiske. Det finnes noen trykksaker og nettsider hvor virkemidler presenteres på en mer tilgjengelig måte, som her på ttk.test.dittweb.no. Enkelte kommuner har meldt om at det kan være vanskelig å få til en konstruktiv dialog med lokalpolitikere om parkering. Siden mye litteratur handler om situasjonen i større byområder, fremstår ikke denne som så relevant for mindre kommuner. Et vanlig etterlatt inntrykk er at parkeringspolitikk skal utformes slik at «ingen» skal kjøre bil og at «alle» må gå, sykle eller reise kollektivt. Vektlegging av parkering som bilbegrensende tiltak er ikke nødvendigvis en like klok tilnærming i mindre byer og tettsteder. Der kan attraktiv stedsutvikling, prioritering av arealbruk eller prioritering av ulike brukergrupper være en mer motiverende inngang til å drøfte parkeringspolitikk.

Målkonflikter: I mange kommuner er ikke parkeringspolitikken satt inn i et helhetlig målbilde for kommunen. Hva skal parkeringspolitikken bidra til? Dersom dette ikke er definert, er det vanskelig å drøfte virkemiddelbruk. Selv når mål er definert kan man oppleve målkonflikter. Skal parkering være under bakken når dette bidrar til å fordyre utbyggingsprosjekter? Bør vi ha avgiftsparkering når vi ønsker å trekke til oss besøkende og handlende i sentrum? Hva skal vi bruke arealene til? Skal vi prioritere besøkende eller pendlere, skal vi prioritere syklende, bussens framkommelighet eller kantsteinsparkering? Skal vi legge til rette for gående og ha bilfrie soner? Sjelden kan man gjøre alle til lags samtidig på samme sted eller i samme gate, men dersom man tar hensyn til dette i utformingen av parkeringsvirkemidlene, kan man nå mange mål for et by- eller tettstedsområde.

Utfordringer med implementering: Det kan være ressurskrevende å iverksette ny parkeringspolitikk. Det kan ligge begrensninger i kommunene i form av tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å innføre ulike virkemidler. Det kan også være organisatoriske utfordringer f.eks. knyttet til frikjøpsordning og usikkerhet og risiko knyttet til samarbeid mellom offentlige og private, f.eks. om investering og drift av p-hus.

Lovverk og forskrifter: Kommunene må forholde seg til en rekke lover og forskrifter ved utforming av parkeringspolitikk. Det kan representere barrierer i form av krav, for eksempel for å bli godkjent som parkeringskommune slik at kommunen kan håndheve parkeringsbestemmelsene selv, og begrensninger i hjemmel som gjør at kommuner ikke kan stille krav til eiere etter at private parkeringsplasser er bygd.

Mer om hva de ulike barrierene innebærer kan studeres nærmere i rapporten: Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk (Civitas 2020).

11 Referanser

Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E. G. og Fearnley, N. 2016
Parkering - virkemidler og effekter. TØI rapport 1439/2016

Langeland, J. L. og Fosli, O. 2020

[Delrapport 1](#): Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk. Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Civitas rapport.

Langeland, J. L. og Fosli, O. 2021a

[Delrapport 2](#): Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene. Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Civitas rapport.

Langeland, J. L. og Fosli, O. 2021b

[Delrapport 3](#): Prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk. Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Civitas rapport.