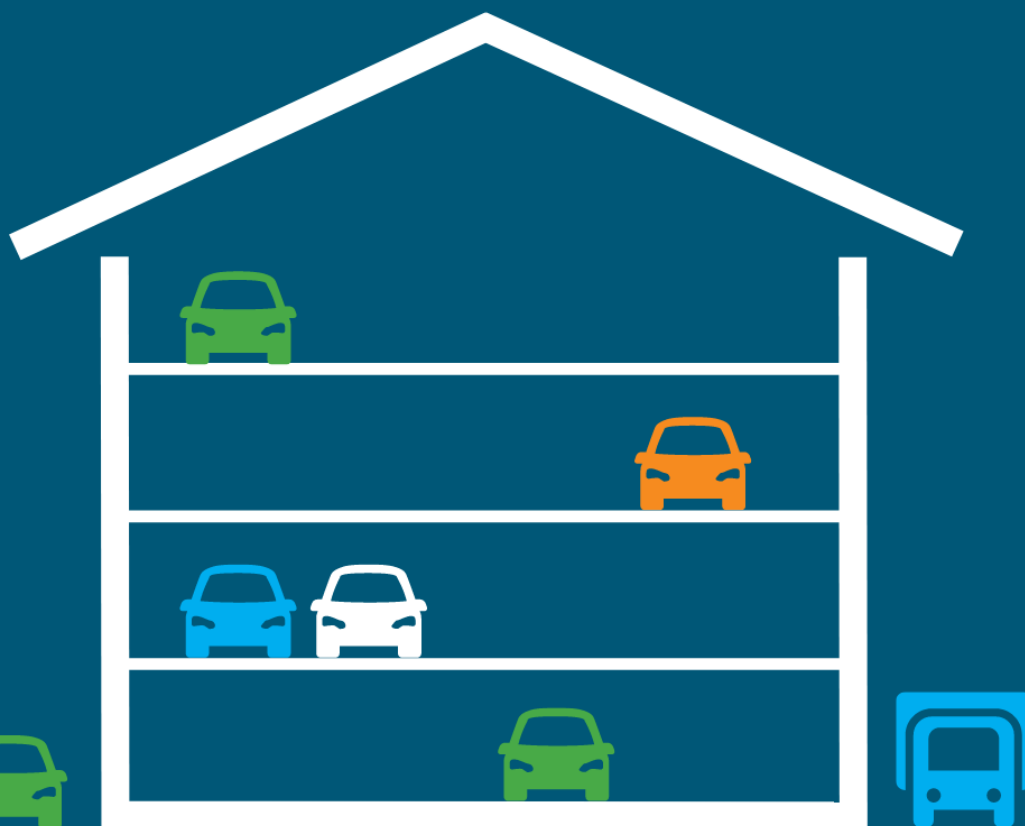


PARKERING I BYER



CONCITO

DANMARKS GRØNNE TÆNKETANK

Parkeringsregulering som virkemiddel i klima- og mobilitetsplanlægning i byer

Sammenfatning og anbefalinger

Arealet i de tætte byer er knapt og må prioriteres hensigtsmæssigt. Ved at have en aktiv parkeringspolitik, kan kommunerne opveje hvor meget areal, der skal afsættes til bilisme på bekostning af andre arealanvendelser. En parkeringspolitik består i at prioritere hvilke typer af ærinder med bil og hvilke bilister, man vil have i byen. I den eksisterende by kan man med antallet af parkeringspladser, tidsbegrænsninger og betaling regulere tilstrømningen af biler til et område. I nye byområder kan man ved hjælp af lave parkeringsnormer skabe bydele for en begrænset biltrafik.

Danske og norske analyser viser, at parkeringsforhold ved turens mål er ganske afgørende for transportmiddelvalget. Hvis det er nemt og let at parkere, vil dobbelt så mange pendle i bil, end hvis det er svært og dyrt. Tilsvarende viser de norske analyser, at i situationer, hvor det er lige hurtigt at køre i bil og tage kollektiv trafik, vil dobbelt så mange vælge den kollektive trafik, hvis der er betalingsparkering ved målet end i situationen, hvor det er gratis. Parkeringsrestriktioner er således et meget effektivt virkemiddel til at begrænse biltrafikken.

Det er ikke muligt generelt at kvantificere effekten af det enkelte konkrete parkeringstiltag, da effekten vil være afhængig af de vilkår, der i øvrigt er for biltrafik og parkering i området, men vi forsøger i notatet at komme med størrelsesordener og retning på effekten af parkeringstiltag. Effekterne ved parkeringstiltag består overordnet i, at biltrafikken og -ejerskabet mindskes. De vigtigste initiativer og deres effekter sammenfattes i skemaet nedenfor.

Tabel 1: Primære parkeringsmæssige initiativer og deres kvalitative klimaeffekt

Initiativ	Hvem påvirkes	Klimaeffekt	Kommentarer
Reducere antal parkeringspladser	Alle bilister	+++	Arealet kan anvendes til cykler, busbaner, grønne områder mv.
Tidsbegrænset parkering	Bilister der parkerer længe: pendlere og beboere	+	Skaber større biltrafik pr. parkeringsplads, men overflytter også bilture
Høj betaling	Alle – primært langtidsparkering og lavindkomstgrupper	++	Vil reducere tilstrømning og vil forbedre tilgængelighed for uopsættelige ærinder med bil
Lave max-normer for nybyggeri	Primært de nye beboere, men også alle andre bilister	+++	Kræver regulering i naboerområder for at undgå spillover-effekt
Høj pris for beboerlicens	Beboerne	++	Kan generere mere indpendlertrafik, hvis ikke ledsaget af andre tiltag
Etablering af parkering i konstruktion	Beboere i området, bykvalitet	---	Parkering i kælder eller konstruktion udleder betydelige mængder CO ₂

Anbefalinger til kommuner

CONCITO anbefaler, at kommuner anvender parkeringspolitik som et virkemiddel til at begrænse CO₂-udledning fra biltrafikken. En parkeringspolitik bør omfatte en sammenhængende prioritering af, hvad man vil med de offentlige parkeringsarealer. Svarene på følgende spørgsmål vil være et godt udgangspunkt for at definere de nødvendige tiltag i parkeringspolitikken:

- Er der bymæssige områder i kommunen, hvor den kollektive trafik enten er eller planlægges at blive så god, at der ikke synes et behov for mange parkeringspladser til biler?
- Er der bymæssige områder, hvor afstanden mellem boliger og rejseformål er så kort, at transporten kan forventes hovedsageligt at kunne klares til fods eller på (el)cykel?
- Er der parkeringsarealer, som med rette tiltag kan frigøres til andre byaktiviteter (cykelsti/busbaner, ophold, grønne områder mv.)?
- Hvilke parkeringsarealer skal først fyldes op (parkeringshuse, gadeparkering, store samlede pladser/huse i udkanten af centrum)?
- Hvordan bør nye byområder planlægges, for at mindske behovet for bil?

En sammenhængende parkeringspolitik kan udmønte den prioritering, som er nødvendig, når man i kommunen ønsker at begrænse biltrafikken i de centrale dele af byen. Parkeringspolitikken må anvende de forskellige tiltag (reducere antal parkeringspladser, tidsbegrænsning, betaling og beboerlicens) i forskellige byområder, så der bliver en sammenhæng i restriktionerne med klare signaler til bilisterne. Det er vigtigt, at parkeringspolitikken er så enkel, at den let kan forstås af bilisterne. Det skal både være let at forstå, hvad man må på det konkrete sted, og desuden skal intentionen med parkeringspolitikken kommunikeres til bilisterne. Sidstnævnte kan bidrage til at undgå en del søgetrafik, hvis det er klart, at man ikke kan finde et lille smuthul, hvor man kan parkere frit.

Parkeringspolitikken bør dække hele byområdet, hvor efterspørgslen på parkering er større end udbuddet. Ellers skubber man blot parkeringen til naboområder. Det kan også være relevant at indbygge mekanismer, der sikrer, at man administrativt kan skærpe restriktionerne når og hvis, der kommer flere biler i et område. Det kan være en ambition, at bilister skal kunne finde en plads i et område (fx med detailhandel). Hvis væksten i bilparken gør det umuligt, kan parkeringspolitikken indrettes, så man går et trin op i restriktioner. Altså fx gå fra tidsbegrænsning til betaling eller øge prisen for parkering. På den måde kan man løbende sikre, at det er præcist så let eller vanskeligt at parkere, som man ønsker det fra kommunens side.

Parkeringspolitikken bør også tage aktivt stilling til parkeringsnormer ved nybyggeri og anvende lave maksimale normer. Man bør desuden inddrage CO₂-udledningen ved anlæg af parkeringsarealer i den samlede vurdering af parkeringsløsninger.

Anbefalinger til staten

For i højere grad at give kommunerne adgang til at gennemføre hensigtsmæssig regulering af parkering, anbefaler CONCITO, at staten tilretter regulering på følgende områder:

- **Minimumsnormer:** Krav om minimumsnormer for parkering samt krav om kompenserende tiltag fjernes.
- **Indtægter:** Modregning af kommunernes bloktilskud på p-indtægter afskaffes.
- **Anvendelse:** Multifunktionel brug af parkeringsarealer bør tillades og værdien af fri parkering på arbejdspladsen bør beskattes som et personalegode.
- **Anlæg:** Den fulde CO₂-udledning fra parkeringsanlæg i livscyklusberegninger for byggeri bør indregnes, og det bør sikres at det ikke er attraktivt at bygge med parkering for at nedbringe CO₂/m².

I afsnittet 'Lovgivning' nedenfor er disse anbefalinger konkretiserede.

Indledning og problemstilling

Bilkørsel giver en fleksibel og individuel mobilitet, der opfattes som meget attraktiv af de fleste, der har økonomi og øvrige forudsætninger for at eje og/eller køre i bil. Den har også en række negative, velkendte effekter, herunder støj, luftforurening og klimapåvirkning. Desuden sætter biltrafikken et meget kraftigt aftryk på byernes indretning. At skabe plads til biltrafik i byer, der er bygget før bilismen tog fart, betyder enten, at der bliver meget lidt plads til andre aktiviteter og transportformer, eller at der anlægges store, underjordiske anlæg af veje eller parkering, som både er dyre og i konstruktionen udleder betydelige mængder CO₂. Derfor er der fra kommuners side et stort behov for at regulere biltrafikkens omfang, særligt i byerne.

Omstilling til elbiler vil forbedre luftforurening, nedbringe drivhusgasudledninger og også reducere støj, så længe bilerne kører langsomt. Men trængsel og byernes funktion vil fortsat være udfordret af biltrafik, også selv om den udføres med elektriske køretøjer.

Siden 1960'erne har man givet bilerne meget plads i byerne. Forhaver og endda husrækker er blevet inddraget for at skabe plads til den stigende bilisme. Udenfor byerne har udbygning af motorvejsnettet favoriseret biltrafikken og medført, at bilen oftest er det hurtigste transportmiddel målt fra dør til dør. Når det sammenholdes med fleksibiliteten og komforten, er det ikke underligt, at biltrafik er blevet det foretrukne transportmiddel for de fleste. I mange årtier fastholdt man en høj pris for at eje og køre bil i Danmark, så biltallet var væsentligt lavere end i de lande, vi normalt sammenligner os med. Den relative omkostning ved at eje og køre bil er over de sidste 10 år faldet, hvilket har betydet, at antallet af biler i Danmark er steget voldsomt. Dette skyldes især reducerede registreringsafgifter og generel velstandsstigning.

Centraliseringen som følge af kommunalreformen må dog også formodes at have spillet ind; når der bliver længere afstande, vil færre være tilbøjelige til at cykle. Dette påvirker både børns og voksnes transport, sundhed og autonomi negativt. Cyklisme er faldende i hele landet, men især for børn i landdistrikter [1].

Udbygger man det overordnede vejnet, så snart der opstår trængsel, kommer der også flere og flere biler. Det har skabt større trængselsproblemer i byerne og deres omegn, som rent fysisk sjældent kan afhjælpes ved at udvide vejene. Udvidelse af vejnettet skaber oftest mere trængsel og større efterspørgsel efter parkering i byen.

Fremkommeligheden for biler i de tætteste byområder er ofte så begrænset på grund af de fysiske strukturer i den tætte by, at det påvirker bilejerskabet. Det er i de tætte byområder vanskeligt at komme rundt bil og at parkere den. Samtidig er vilkårene for den kollektive trafik og cykeltrafikken langt bedre. Det betyder samlet set, at befolkningen i de tætte byer har færre biler og kører mindre i bil end tilsvarende grupper, der bor mere spredt. Nedenstående tabel viser, hvor stor en andel af familier¹ i hhv. hele landet, København og Vestjylland, der har bil. Generelt har Danmark ret højt bilejerskab. Omtrent 2/3 af alle familier har en bil til rådighed (63%), mens familier uden bil kun udgør 37%. I København er fordelingen vendt rundt, så 2/3 familier ikke har egen bil (eller adgang til en).

Tabel 2 – Familiers bilrådighed efter landsdel (BIL800, DST 2022)

	Hele landet	København	Vestjylland
Familier uden bil, %	37%	67%	26%
Familier med bil, %	63%	33%	74%

¹ Danmarks Statistik definerer familier som "én eller flere personer, der bor på samme adresse og har visse indbyrdes relationer. En familie kan på bestå af en enlig eller et par med eller uden hjemmeboende børn under 25 år <https://www.dst.dk/da/TilSalg/Forskningsservice/Dokumentation/hoekvalitetsvariable/familier/familie-type>

Det er denne mekanisme, der kan regulere biltrafikken i byområder. Hvis kommunen gør det vanskeligere at parkere og køre i bil, samt gør alternativerne mere attraktive, vil bilejerskabet – alt andet lige – falde i de befolkningsgrupper, der er mindre afhængige af at eje en bil. Det vil føre til, at biltrafikken reduceres, og der vil være færre parkerede biler, som holder stille hovedparten af dagen og ugen.

En væsentlig andel af bilerne i byen kører kun sjældent, fordi de ikke bruges i den daglige pendling. Når personer uden et udtalt kørselsbehov alligevel ønsker at have en bil, er der naturligvis mange forskellige og gode grunde til det, men også ulemper. Tilgængelighed til parkering kan påvirke ens afvejning af, om det giver mening at have privat bil i byen.

Samlet set er det klart, at jo flere biler der er i byområderne – jo flere bilture bliver der taget. Dette skyldes, at bilen er hurtig og fleksibel udenfor de begrænsede tidsrum med trængsel. Desuden er det billigt at køre i bilen, når man først har anskaffet den. Især elbiler er billige i drift, selvom de koster mere i anskaffelse.

Denne korte indflyvning til biltrafikens udvikling og rolle i byer tjener til at konkludere, at der er et reelt og legitimt behov for, at kommunerne, af hensyn til både mobiliteten og arealanvendelsen, kan regulere antallet af biler i byen gennem parkeringspolitik, udbygning af vejnet samt vilkår for de øvrige transportformer. I nærværende notat fokuseres alene på regulering gennem parkering.

Parkeringsareal

Biltrafikken optager meget plads i form af vejanlæg, men også parkering optager et betydeligt areal i de fleste byområder. Langt de fleste biler parkerer på privat grund, når de er hjemme. Det er således 68% af bilerne, der parkerer på privat grund. Desuden parkerer 20% på parkeringspladser i forbindelse med boligen. Det er således kun 12% af bilparken, der parkeres på offentlig vej, når de er hjemme [2]. Det er imidlertid ofte den del af parkeringen, der skaber problemer i byerne, fordi den stadigt større bilpark i de tætte byområder ikke kan finde tilstrækkeligt P-areal på offentlig vej.

Der tilvejebringes også parkeringsareal ved arbejdspladser, detailhandel, kulturelle og andre institutioner. Der er således samlet set væsentligt mere end én parkeringsplads per bil i byområder. I et studie fra Norges Transport Økonomiske Institut [3] vurderes, at der i Norge er 4-6 parkeringspladser per bil.

Der findes ikke opgørelser over det samlede arealforbrug til biltrafik. Ej heller af hvor store arealer, der bruges til parkering i byerne. I et studie af 18 overordnede veje i Berlin har man set på, hvordan trafikarealet er fordelt mellem de forskellige transportformer [4]. Man har sammenlignet den aktuelle brug af færdselsarealet med alternative måder at fordele arealet på. I Tabel 3 ses hvordan arealet skulle være fordelt, hvis det skulle følge hhv. persontrafkarbejdet og personturene.

Tabel 3: Fordeling af færdselsarealet (i %) efter transportformer på 18 udvalgte gader i Berlin, fordelt efter forskellige principper: 1) Den aktuelle fordeling af færdselsarealet, 2) opdelt efter trafikarbejde, altså hvor mange personer, der transporteres relativt til arealet og 3) antal ture.

	Bilkørsel	Parkering	Cykel	Kollektiv trafik	Gang
Den aktuelle fordeling	32	22	8	7	31
Opdelt efter persontrafkarbejde	33		14	47	6
Opdelt efter personture	34	4	16	18	29

Regulering af biltrafik

Byernes mulighed for at regulere omfanget af biltrafikken er for nuværende i høj grad knyttet til parkering. Der er planer om at give adgang til at indrette (mindre) nulemissionszoner, men det er pt. ikke muligt for kommunerne at indføre trængselsafgifter (eller mere generel roadpricing), som mange andre europæiske byer har.

Langt de fleste ture vil ende på en parkeringsplads, og det er derfor oplagt, at tilgængeligheden til parkering vil være afgørende for hvor mange, der anvender bil på deres tur. Regulering af parkering er et vigtigt virkemiddel til at differentiere mellem hvilken del af biltrafikken, man vil prioritere i forskellige dele af byen. Mange steder vil man gerne holde pendlernes parkering ude, da den i meget begrænset omfang skaber liv og omsætning i et bycenter. Andre steder vil man gerne prioritere beboernes parkering. Og atter andre steder vil man prioritere parkering for vare- og lastbiler, der leverer varer og services.

Udover parkering påvirker planlægning for selve vejinfrastrukturen naturligvis biltrafikens omfang. Staten fastlægger den overordnede infrastruktur – veje, baner lufthavne mv. Derudover er det de statslige myndigheder, der fastlægger afgifter ved køb og ejerskab af bil samt afgifter på brændstof. Det er de rammebetingelser, der er vigtige for hvor mange biler danskerne har, og hvor meget de kører. Kommunerne fastlægger det kommunale vejnet og vilkår for parkering på offentlig vej.

Parkering på offentlig vej findes mange steder, hvor der ikke er mulighed for parkering på egen grund. Det drejer sig ofte om ældre boligområder og meget ofte om etageboliger. Det er typisk byggerier, der er etableret før biltrafikken for alvor tog fart, og de er derfor planlagt uden plads til de mange biler, der er kommet til senere. Derfor overstiger antallet af biler i disse ældre etageboligområder ofte antallet af parkeringspladser. Det medfører, at beboerne med bil bruger lang tid til at finde en plads eller undlader at tage bilen til ærinder og på tidspunkter, hvor man erfaringsmæssigt ved, at det vil være meget vanskeligt at finde en parkeringsplads, når man vender hjem i bil. Denne situation fører også til, at nogle beboere køber en parkeringsplads i et privat parkeringsanlæg, og derfor har en fast plads på alle tidspunkter af døgnet. En sådan løsning vil imidlertid ofte koste 10-100 gange så meget som en beboerparkeringstilladelse og vil næppe være attraktiv for mange, som hellere vil betale med det ekstra tidsforbrug til at finde parkeringsplads.

Typer af regulering af parkering

Lovgivning

Parkering er primært reguleret gennem to typer af lovgivning. Dels gennem Vejloven, når det gælder vejmyndighedens ret til at regulere og opkræve betaling for parkering på offentlige vejareal. Dels gennem Planloven og Byggeloven, når det gælder vilkårene i fremtidige byområder og nyt byggeri. Desuden er der i Færdselsloven en række sikkerhedsmæssige regler, der er rettet mod den enkelte trafikanter. Herudover er det i loven om bloktilskud bestemt, at kommunen kun må opkræve parkeringsindtægter i et omfang, så de ikke overstiger kommunens udgifter forbundet hermed. Hvis det inddrevne beløb overstiger dette, bliver kommunen modregnet.

Regulering gennem Vejloven sker således i eksisterende byområder og på offentlig vej. Her kan kommunerne regulere parkering gennem tidsbegrænsninger, betaling samt ved at etablere fordele for særlige grupper, som beboere, nulemissionskøretøjer og i særligt grad parkering for personer med handicap.

En kommunes parkeringsretningslinjer for nybyggeri vil ofte være en del af kommuneplanlægningen. I lokalplanlægningen udmøntes kommunens parkeringspolitik i konkrete parkeringsvilkår i forbindelse med nybyggeri eller omdannelse af byområder. Man vil typisk arbejde med enten minimums- eller maksimumsnormer for, hvor mange parkeringspladser, der skal etableres til et antal boliger eller kvadratmeter nybyggeri til forskellige formål. Minimumsnormer skal jf. Planloven sikre tilstrækkeligt med parkering, hvilket ikke er nærmere defineret, mens maksimumsnormeringer skal begrænse parkeringsarealet og bilejerskabet i området.

I dag er det ikke muligt at finansiere parkering på tværs af kommunegrænser. Dette ville skabe stærkere incitamenter til parkér og rejs-anlæg i forstadskommuner. For eksempel finansieret gennem parkeringsindtægter i centerkommunen. Dette er tidligere anbefalet af KORA [8]. Dog vil det ofte vise sig vanskeligt i praksis, da ingen kommuner ønsker at agere "parkeringsplads" for et større opland.

CONCITO anbefaler, at lovgivning bør tilrettes således, at parkering og bilisme ikke tilgodeses uforholdsmæssigt i forhold til andre transportformer. For eksempel bør værdien af parkering på arbejdspladsen beskattes som et personalegode og Bygningsreglementet kan tilrettes, så det fulde CO₂-aftryk af parkeringsanlæg tæller 100% uafhængigt af parkeringstypen. I dag tæller integrerede garager 50% og integrerede carporte 25%. En tilretning vil sikre, at det ikke er mere attraktivt at bygge med parkering for at nedbringe CO₂/m².

Nedenstående tabel indeholder CONCITO's forslag til lovændringer af betydning for parkering.

Tabel 4 - Forslag til lovændringer for parkering

Lovgivning	CONCITO's ændringsforslag
Byggeloven §7, stk. 1 (LBK nr. 1178 af 23/09/2016)	Fjern alle krav om minimumsnormer for parkering og etabler den nødvendige hjemmel i Planloven [7]. Bemærkningen om, at der skal sikres tilfredsstillende parkeringsarealer udgår. I stedet kan det fremgå, at der skal sikres arealer til at dække mobilitetsbehovet på tilfredsstillende vis, også set i forhold til klima-, miljø- og sundhedsmæssige hensyn. Der bør ikke differentieres mellem bilparkering, cykelparkering, kollektiv transport og andre transportformer til bilernes fordel.
Byggeloven §7, stk. 2	Tillad multifunktionel brug af parkeringsarealer og fjern eventuelle barrierer for omdannelse af områder udlagt til parkering til andre

	formål. I dag må arealer udlagt og godkendt til parkering ikke benyttes til andet end parkering.
Byggeloven §22, stk. 6 & Parkeringsfondscirkulæret (CIR nr. 10 af 17/10/1994)	Det skal være muligt helt at fravige kravet om etablering af parkering på egen grund uden kompenserende tiltag såsom at skulle indbetale til en parkeringsfond eller etablere erstatningsparkering på en anden grund. Handicapparkering er undtaget, mens delebiler kan være undtaget.
Bygningsreglementet (BR18)	Alle former for parkering skal tælle 100% i CO ₂ -beregning
Ligningsloven §16, stk. 10 (LBK nr. 1735 af 17/08/2021)	Værdien af fri adgang til parkering på arbejdspladsen beskattes som et personalegode, medmindre bilen er et decideret arbejdsredskab.
Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (LBK nr. 63 af 19/01/2021)	Modregning af kommunernes bloktilskud fra parkeringsindtægter droppes (§15 stk. 3 & 4, §15a, §17d stk. 1 & 4). I stedet bestemmes det, at parkeringsindtægterne kun kan anvendes til mobilitetsrelaterede omkostninger (drift eller anlæg).
Vejreglerne	Muliggør differentiering af betaling efter bilens arealaftryk og lad større båse (bredere end 2,5 m.) på offentlig vej være op til lokalpolitisk beslutning i stedet for fastlåst af Vejreglerne. ²

Eksisterende byområder

I de eksisterende byområder kan kommunen som nævnt regulere parkering på offentlig vej og offentlige områder. Kommunen kan således ikke regulere parkering på private arealer, men kan udlægge private områder til anden anvendelse, så de på sigt kan skifte anvendelse. Brug af private områder til parkering i en overgangsperiode kan imidlertid være vanskelige at regulere. Kommuner kan regulere parkering på offentlige arealer på følgende fire måder:

- Gennem antal parkeringspladser
- Ved at give rettigheder til særlige grupper, fx beboere, erhvervspladser, delebiler mv.
- Ved tidsbegrænsning
- Ved prissætning

Det typiske forløb er, at når biltallet overskrider antal parkeringspladser i et område, bliver det vanskeligt at finde en parkeringsplads, herefter vil man fra kommunens side regulere parkeringen. Reguleringen vil betyde, at man udelukker nogle typer af parkering, og derfor vil der være pladser til flere af de prioriterede biler. Parkeringspolitik er derfor helt overordnet at prioritere mellem forskellige typer af ture og bilister, så man primært understøtter de ture og bilister, man fra kommunens side ønsker i det pågældende område.

Antal parkeringspladser

Det er oplagt, at hvis kommunen nedlægger parkeringspladser i et område, fx for at etablere en cykelsti eller en busbane, vil det blive vanskeligere at finde parkering i området, og det vil føre til to effekter. Dels vil der være flere biler, der cirkulerer rundt for at finde en parkeringsplads, og dels vil en del bilister vælge andre transportmidler eller andre destinationer for deres tur. Samlet set vil færre parkeringspladser betyde lavere biltrafik. Effektens størrelse er afhængig af de lokale forhold.

² I 2010 ændrede VD fx de vejledende mål for en parkeringsplads fra 230 i bredde til 250 cm: <https://fdm.dk/node/1390>.

Tidsbegrænsning

Tidsbegrænsning anvendes for at sikre cirkulation på parkeringspladserne. Det er typisk ved detailhandel, hvor man vil sikre sig imod at parkeringspladserne optages af pendlere, der ikke skaber stor omsætning. Tidsbegrænsning anvendes også i boligområder i kombination med beboerparkering for at sikre plads til beboernes biler. Tidsrestriktionerne kan gælde i dagtimerne, i kortere tidsvinduer eller stort set hele døgnet. Det er de konkrete vilkår i området, der vil afgøre, hvad der er en hensigtsmæssig regulering. Hvis der fx er mange kulturinstitutioner i området, vil fri parkering om aftenen ikke sikre, at beboerne kan finde en plads, og det kan være hensigtsmæssigt at lade tidsrestriktioner gælde frem til kl. 23. I området foran en daginstitution kan man etablere max 15 minutters parkering i en periode mellem 7.30 og 9.00, hvor de fleste forældre afleverer deres børn. På denne måde kan man ret detaljeret prioritere parkeringsareal til forskellige bilister og turformål.

Effekten af tidsbegrænsning vil være, at flere bilture kan anvende den samme parkeringsplads i løbet af dagen. Jo kortere tidsinterval man må parkere, jo flere ture genererer en parkeringsplads. Denne type af regulering vil derfor favorisere bilister med korte ærinder og potentielt skabe flere bilture i området end i en situation med fri parkering. Tidsbegrænsning skal derfor ikke indføres for at begrænse biltrafikken, men for at skabe fleksibel udnyttelse af parkeringspladserne.

Rettigheder til særlige grupper

Den hyppigst anvendte regulering er at etablere enten tidsbegrænsning eller betaling i kombination med beboerlicenser. Det betyder, at beboere med fast bopæl i området for en fast, typisk symbolsk, betaling kan parkere uden restriktioner, mens bilister, der kommer udefra, enten kun må parkere i et begrænset tidsrum og/eller skal betale for parkeringen. Effekten af dette tiltag vil være, at man reducerer parkering i længere tidsperioder, typisk pendlere, og samtidigt giver beboere bedre parkeringsmuligheder. Prisen for beboerparkering er ofte lav og dækker alene omkostningen til at administrere ordningen. Parkeringsregulering indebærer, at der må være kontrol med parkeringen i området. Det vil betyde kommunale udgifter til at udføre og administrere parkeringsrestriktionerne. Betalingen for beboerparkering vil næppe dække de reelle omkostninger ved tab af muligheden for øvrige anvendelser af det areal, som bilen optager i gaderummet.³

Andre grupper, der kan favoriseres i parkeringsregulering, er typisk handicappede, som får tildelt en parkeringsplads ved deres adresse, hvis de har en handicapbil. Der etableres desuden handicappladser forskellige steder i byen, hvor det vurderes, at der er et behov.

I de senere år har nogle kommuner også valgt at prioritere delebiler og elbiler. Delebiler både med og uden fast stamplads kan prioriteres. Det betyder på den ene side, at delebiler altid er tilgængelige, hvor brugerne bor, og at de har lettere parkeringsvilkår end de individuelt ejede biler. Desuden vil det betyde, at der er færre parkeringspladser til de øvrige biler. Alt dette medfører, at delebiler bliver en mere attraktiv løsning.

Flere byer indfører gratis parkering for elbiler og/eller pladser reserveret til elbiler. Det giver naturligvis et incitament til at skifte til elbil, hvis man ofte kommer i de pågældende områder. Det er imidlertid en favorisering, der må have en slutdato, som andelen af elbiler øges. I forhold til at fremme omstillingen til elbiler, er det vigtigere at sikre at der oprettes ladepladser som er i) rigtigt placerede og ii) tilgængelige. Parkeringsregulering er især relevant ift. det sidste punkt, bl.a. for at sikre at ladepladserne ikke blokeres af biler som ikke lader (hvad enten det er elbiler eller ej). Dette kan fx ske med 3-4

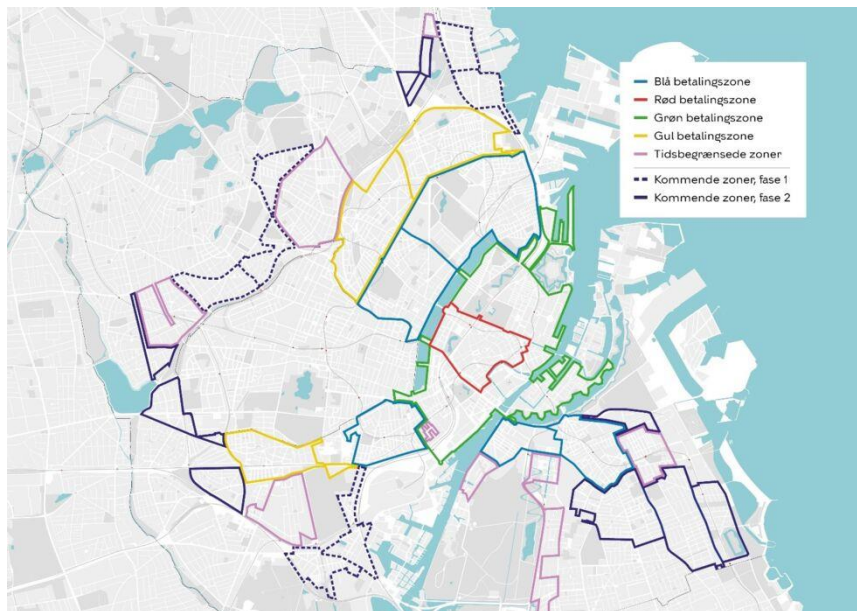
³ For eksempel koster en beboerlicens i Københavns Kommune for 2023 mellem 515 – 5.530 kr. afhængigt af bilens brændstofforbrug [5], mens en privat parkeringsplads koster mellem 1.000 – 3.000 kr. per måned afhængigt af området (jf. priser på Lokalebasen.dk). Tabte gevinster fra andre typer anvendelse er ikke prissat.

timers tidsbegrænsning (men kun i dagtimerne, så det er tilladt for beboere at lade over natten og lade bilen stå til næste morgen kl. 8).

Betalingsparkering

Betalingsparkering vil generelt begrænse lange ophold i det pågældende område. Betalingsparkering indføres typisk, hvor det ikke er muligt at finde en ledig plads trods tidsbegrænsning på parkeringen.

Når man indfører betalingsparkering, vil nogle bilister fravælge området for at spare betalingen, og der kommer ledige pladser i området. Betalingen kan løbende øges for at sikre, at personer med ærinde i området altid kan finde en plads. Betalingsparkering vil betyde, at bilister med bedre økonomi og/eller højere betalingsvillighed vil opleve betalingsparkeringen som en mindre barriere end bilister med lavere indkomster. Denne form for regulering vil "vende den tunge ende nedad". Imidlertid er betalingsparkering i langt de fleste tilfælde en meget lille omkostning i sammenligning med omkostningen ved at holde bil.



Figur 1: Parkeringszonekort over København (Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune)

Det er derfor næppe det, der vil vælte budgettet. På trods af dette er der mange bilister, der vil gøre meget for at undgå betaling for at parkere. Derfor vil dette virkemiddel betyde lavere bilkørsel i det pågældende område. I store byer vil man ofte inddеле byen i zoner med stigende parkeringstakster ind mod centrum, hvor efterspørgslen og dermed betalingsvilligheden er størst. Man kan fx se på zonekortet fra København (se figur 1). Priserne varierer fra gratis i weekenderne til 41 kr./time i dagtimerne i den røde zone.

Tabel 5 – Parkeringspriser fordelt efter zone og tidspunkt i København (Teknik- og Miljøforvaltning)

Priser i 2023 i betalingszonerne	Rød zone Pris per time	Grøn zone Pris per time	Blå zone Pris per time	Gul zone Pris per time
Dag (kl. 08-18)	41 kr.	24 kr.	15 kr.	12 kr.
Aften (kl. 18-23)	16 kr.	16 kr.	16 kr.	12 kr.
Nat (kl. 23-08)	5 kr.	5 kr.	5 kr.	5 kr.
Lørdag fra kl. 17 til mandag kl. 08.00	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

Der har været en politisk debat om, hvorvidt kommunal betalingsparkering kan anses som værende en form for alternativ skatteopkrævning. Der har af denne årsag været meget modstand mod betalingsparkering fra tidligere regeringer, og kommunerne har indbetalt en stor del af provenuet fra parkering til staten. Reglerne foreskriver, at man alene må indføre betalingsparkering af hensyn til mobiliteten i området. Kommunen kan derfor ikke indføre betalingsparkering alene for at opnå et provenu.

Andre måder at reducere parkering i bymidter

Parkér-og-rejs-anlæg

Et alternativ er at etablere parkeringspladser uden for byområdet ved gode kollektive forbindelser, så det bliver en mulighed for bilister at parkere bilen uden for byen og tage den kollektive trafik til målet i bymidten. Det er et umiddelbart fint initiativ, der dog ofte i praksis viser sig at være mindre effektivt.

Der er en række udfordringer:

- At finde tilstrækkelige arealer i nærheden af god kollektiv trafik. Ofte er der ved stationer ikke store arealer til rådighed, som kan anvendes til parkering – og hvis de findes, er de typisk bedre brugt på at bygge stationsnære boliger eller arbejdspladser.
- At sikre, at rejsetiden ikke bliver længere samlet set med en kollektiv løsning. Det tager tid at skifte fra bil til kollektiv trafik og frekvensen i den kollektive trafik skal være så høj, at den samlede rejsetid ikke bliver længere i kollektiv trafik. Dette kan også opnås, hvis der er eller skabes væsentlige trængselsproblemer for biltrafikken, som man undlader at gøre noget ved.
- Endelig er der i nogle tilfælde forskellige kommuner og dermed forskellige interesser i at etablere parkeringen. Centrumskommunen vil have en stor interesse i, at bilerne parkeres uden for byen, mens omegnskommunen ikke har samme interesse i store parkeringsanlæg ved den kollektive trafik. Som reglerne er i dag, er det ikke muligt for centrumskommunen at finansiere parkering i nabokommunen.
- I mange tilfælde er det relativt få pladser, der kan anvises i nærheden af kollektiv trafik i byers yderområder. Derfor er effekten på biltrafikken også relativt begrænset.
- Hvis man imidlertid vil reducere parkeringskapaciteten i bymidten, kan det være afgørende at kunne anvise andre mobilitetsmuligheder, som fx parkér-og rejs-anlæg.

Der findes gode eksempler på parkering ved kollektiv trafik. I udlandet er det ofte i forbindelse med betalingsringe eller ved meget væsentlige trængselsproblemer på indfaldsvejene. I en lidt anden skala kan man se effektive parkér-og-rejs-pladser ved både Korsør og Nyborg stationer samt ved Køge Nord. I alle tilfælde er der tale om betalingsparkering ved destinationen eller adgang til effektiv kollektiv trafik.

Dobbeltudnyttelse

Når der er 4-6 parkeringspladser/bil [4], der ikke kan udnyttes på samme tid, er der ofte initiativer i gang for at udnytte parkeringskapaciteten bedre. Virksomheder kan have parkeringsanlæg til deres ansatte, som udnyttes i dagtimerne, men ikke aften og nat. Tilsvarende vil parkering ved boliger være fuldt udnyttet aften og nat, og der vil være ledige pladser i dagtimerne. Det lyder enkelt at dobbeltudnytte parkeringskapaciteten ved at give beboere lov til at parkere på virksomheders parkeringsområder. Imidlertid møder den slags initiativer ofte modstand, fordi man fra virksomhedens side vil have sikkerhed for, at alle pladser er ledige tidligt om morgenen. Da det ikke er attraktivt for beboere at skulle flytte bilen alle hverdage fx kl. 7, er det i praksis sjældent, at dobbeltudnyttelse kan løse de store problemer. Dobbeltudnyttelse af parkering vil i øvrigt ikke bidrage til at reducere biltrafikken, men alene reducere parkeringsarealet.

Parkering i forbindelse med nybyggeri

De fleste kommuner har normer for hvor mange parkeringspladser, der skal eller kan anlægges i forbindelse med nybyggeri. Det betyder ganske meget for bilejerskabet, hvordan man tilrettelægger parkering, særligt i store byudviklingsområder.

Minimum- eller maksimumnormer?

Der har i mange byer været tradition for at have minimumsnormer for parkering ved nybyggeri. Typisk har normen været at etablere én eller endda 1-2 parkeringspladser pr. ny bolig. Hensigten er, at bygherren ved et nybyggeri skal etablere et tilstrækkeligt parkeringsareal, som led i nybyggeriet, så naboer/kommunen ikke efterfølgende skal stå med problemet. Med minimumsnormer står det bygherren frit for at etablere flere parkeringspladser, hvis man mener, at det kan gøre nybyggeriet mere attraktivt.

Flere byer, også i udlandet, er overgået til at anvende maksimumsnormer. Her må en bygherre højst anlægge fx ½ eller 1 parkeringsplads per bolig i nybyggeri. På denne måde sikrer kommunen sig mod, at der kommer et meget højt bilejerskab i et nybygget område.

Parkering i konstruktion som tilkøb

I tætte byområder stilles der ofte krav om at parkering etableres i konstruktion enten over eller under jorden. Det gør etablering af parkering ganske omkostningskrævende, og man vil ofte opleve, at bygherren vil være meget tilfreds med lave parkeringsnormer og gerne maksimumnormer, når parkering skal etableres i anlæg.

Når der etableres parkering i anlæg, er det hensigtsmæssigt at adskille boligens pris fra parkeringen. Tidligere var etablering af parkering en integreret del af byggeriets omkostning og blev afspejlet i boligernes pris og/eller husleje. Når byggeri af parkeringsanlæg er en væsentlig omkostning, er det rimeligt at man adskiller de to økonomier. Således kan en ny beboer vælge at købe/leje en lejlighed med eller uden en parkeringsplads. På den måde betaler bilisten det fulde beløb for parkeringspladsen og de beboere, der vælger at leve uden egen bil, kan undgå at betale til parkering. Hvis man har bil i et sådant nybygget område, må man købe eller leje en parkeringsplads, da der ikke vil være mulighed at parkere bilen andre steder. Der vil ikke være adgang (eller plads) til beboerparkering på offentlig vej i sådanne områder.

Parkeringsnormer omfatter også andre byfunktioner end boliger. Der er som regel normer for parkeringsareal ved erhvervsbyggeri, detailhandel, institutioner mv., der på samme måde skal sikre tilstrækkelige, men ikke for store parkeringsanlæg.

Svendborg Kommune har samlet parkeringsnormer fra forskellige byer på Fyn [6]. Man kan se hvordan normerne er forskellige efter funktion, bystørrelse og -tæthed, hvilket viser ønsket om at styre omfanget af biltrafik og -ejerskab.

Parkering i konstruktion

I mange byer er der store tomme parkeringsanlæg både i kældre og huse. Hvis der er mulighed for parkering på terræn, foretrækker bilister denne løsning. Det skyldes dels besværet med at komme ind og ud af parkeringsanlæggene, og dels er det som oftest dyrere at parkere i anlæg end på terræn. Det er imidlertid en dårlig udnyttelse af den eksisterende infrastruktur ikke at fylde parkeringsanlæggene, når de nu er bygget. Som eksempel kan nævnes at man i Aarhus Kommune selv på Black Friday i 2018 havde 1500 ledige parkeringspladser i parkeringskældre med offentlig adgang, der alle ligger i rimelig gåafstand fra indkøbsgaderne i bymidten.

Virkemidlet til at fylde parkeringsanlæg er naturligvis at begrænse parkering på overfladen og evt. at gøre det billigere at parkere i anlæg, i den udstrækning det er muligt. Ofte er det private aktører, der råder over de anlæg i konstruktion, og de kan naturligvis ikke reguleres af kommunen. Faktisk kan man blive anklaget for karteldannelse, hvis man aftaler priser mellem de offentlige og de private parkeringsudbydere.

Mange steder i nye, tætte byområder kræver kommunen at parkering etableres i konstruktion, altså at man etablerer parkeringskældre eller -huse. Det sker oplagt for at fjerne parkerede biler fra

overfladen, så man kan etablere grønnere byrum og et langt bedre og sikrere bymiljø i området. Parkering i konstruktion har imidlertid den effekt, at det udleder betydelige mængder CO₂ i byggefasen.

Der er gennemført analyser af, hvad CO₂-udledningen var fra etableringen af en håndfuld parkeringshuse i Sverige [9]. Ifølge SBUF (den svenske byggebranches udviklingsfond) udleder et traditionelt parkeringshus 6 ton CO₂e/parkeringsplads. Et helt nyopført træparkeringshus, der er et pilotprojekt i Malmø, har formået at reducere udledningerne til lidt over 4 ton CO₂e/parkeringsplads. Ifølge deres rapport er reduktioner af byggeriets udledning på 40-60% mulige, men det kræver, at der vælges alle de korrekte materialer, anlægsmaskiner etc.

Udledninger fra underjordiske parkeringsanlæg vil være højere, da der skal tages højde for opgravning og kørsel med jord, evt. fundering samt et højere materialeforbrug til beton, som ikke på samme måde som med bygninger kan erstattes af træ eller lignende. En svensk rapport fra IVL [10] refererer, at én underjordisk parkeringsplads udleder ca. 10t CO₂, men det har ikke været, muligt at finde grundlaget for denne beregning.

I Danmark har det desværre kun været muligt at finde data for opgravning og bortkørsel af jord. Et eksempel er, at der i København blev anlagt 1500 parkeringspladser i en parkeringskælder. Det førte til udgravning af godt 400.000 tons jord, og opgravning og bortkørsel af jord udledte ca. 1.000 ton CO₂, altså godt 650 kg CO₂e per parkeringsplads for jordarbejdet.

Vi konkluderer derfor, at et rimeligt estimat for anlægsaftrykket fra en parkeringsplads i konstruktion er 4-10 tons, afhængigt af om det er over eller under jorden.

I øjeblikket tæller areal til parkering i anlæg delvist med i en bygnings samlede areal. Samtidig har parkeringsareal over en bygnings levetid et lavt CO₂-aftryk/m², da det typisk ikke opvarmes og vedligeholdes i samme grad som bolig-/erhvervsarealet. Det kan dermed trække ned i bygningens CO₂-aftryk per m², hvilket skaber et u hensigtsmæssigt incitament til at inkludere parkering i nybyggeri.

Planlægning for bilfrie bydele

Der er adskillige erfaringer med at planlægge byområder for ingen eller meget færre biler i en række af vores nabolande [10, 11 & 12]. I Tyskland og Holland er grebet sædvanligvis at etablere et begrænset parkeringsareal langt væk fra boligerne og til gengæld at anlægge flere grønne områder på det areal, hvor der skulle have været parkering. I Sverige suppleres denne tilgang ofte med, at alle beboere fra start er medlem af en delebilsklub (bilpool), og at delebiler og tilsvarende cykler placeres centralt, lige ved indgangen til boliger, så delebiler og cykler bliver det letteste valg. Der har også været forsøg med at give et månedskort til kollektiv trafik til indflyttere i et sådant boligområde for at tilskynde dem til at få prøvet den kollektive trafik af – og ikke blot anskaffe bil før man har testet delemobilitet og kollektive muligheder.

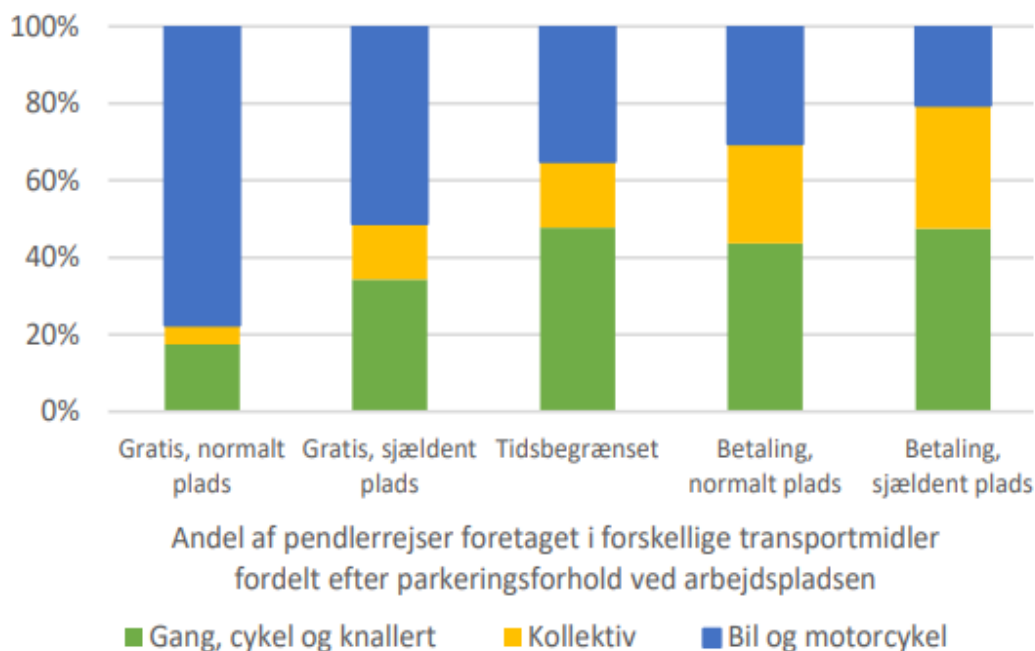
Erfaringen viser, at der er stor søgning efter at bo i sådanne næsten bilfrie boligområder, modsat hvad både kommuner og bygherrer havde forventet.

Parkeringsrestriktioners effekt på bilbrug og klima

Hvad betyder parkeringsrestriktioner for trafikmængderne?

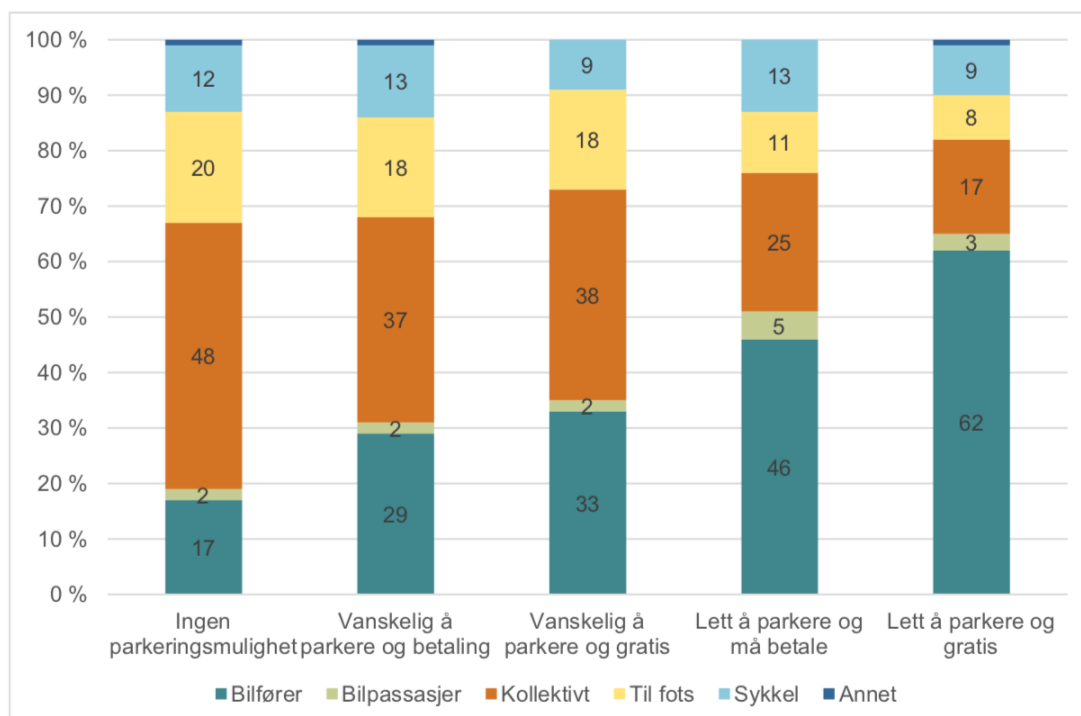
Der er stærke sammenhænge mellem bl.a. tilgængelighed til parkering, afstande til mange aktiviteter og kvaliteten af den kollektive trafik. Derfor kan man vanskeligt tage ét element som parkering ud og vurdere effekten af denne ene parameter.

Baseret på data fra DTU's transportvaneundersøgelse ses det, at valget af transportmiddel for pendlerrejser er afhængigt af adgangen til og prisen på parkering ved arbejdspladsen (se figur 2). Hvis det er nemt og gratis, vil størstedelen køre i bil, mens langt flere vælger både aktiv og kollektiv transport, når det er tidsbegrænset, der er pladsmangel og/eller der er tale om betalingsparkering. Lokaliseringen af arbejdspladsen og afstanden mellem bopæl og arbejdsplads afgør naturligvis, om det i det hele taget er muligt at anvende aktiv eller kollektiv transport. Fx cykler 65% af københavnere, der arbejder i København, hvor afstanden er lille og parkeringsmulighederne begrænsede.



Figur 2: Valg af transportmiddel på turen til arbejde afhængigt af vilkår for parkering ved arbejdsplads. Figuren er baseret på den danske transportvaneundersøgelse (2016-2019)

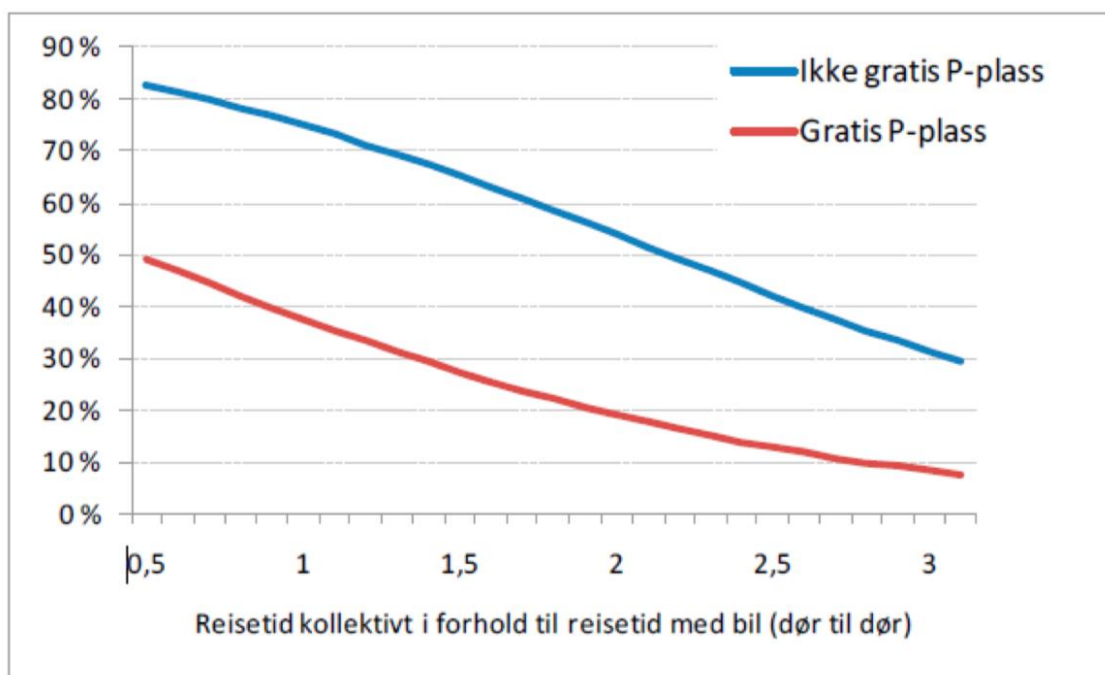
En norsk undersøgelse foretaget af Transportøkonomisk Institut viser samme effekter (se figur 3). Forskellen er, at der i Danmark er flere, der cykler.



Figur 3: Valg af transportmiddel på turen til arbejde afhængigt af vilkår for parkering ved arbejdsplads. Figuren er baseret på den norske rejsevaneundersøgelse (2013/14).

Man ser tydeligt at brugen af bil i pendling er mere end dobbelt så høj, hvis man kan parkere let og gratis ved arbejdspladsen i forhold til situationen hvor det er vanskeligt, og der skal betales. Det er derfor klart at begrænsede parkeringsmuligheder ved målet for turen betyder at biltrafikken til det pågældende område reduceres væsentligt.

På basis af de samme transportvaneanalyser viser TØI-rapporten en sammenhæng mellem brug af kollektiv trafik og parkeringsvilkår ved boligen (se figur 4).



Figur 4: Sandsynligheden for at rejse kollektivt afhængigt af forholdet mellem reisetid med bil og kollektiv trafik og parkeringsvilkår. (Rejsevaneundersøgelsen 2013/14 Norge [3])

Man kan se på figuren, at hvis det er lige hurtigt at køre en given tur i bil eller med kollektiv trafik (x -aksen =1), vil ca. 40% anvende kollektiv trafik, hvis det er gratis at parkere, mens ca. 75% vil anvende kollektiv trafik, hvis der er parkeringsafgifter. Forskellen mellem brug af kollektiv trafik opretholdes, selvom det tager dobbelt så lang tid at køre kollektivt som at tage bilen. Dette understreger, hvor effektivt et virkemiddel betalingsparkering er, hvis man ønsker at begrænse biltrafikken til et givet område.

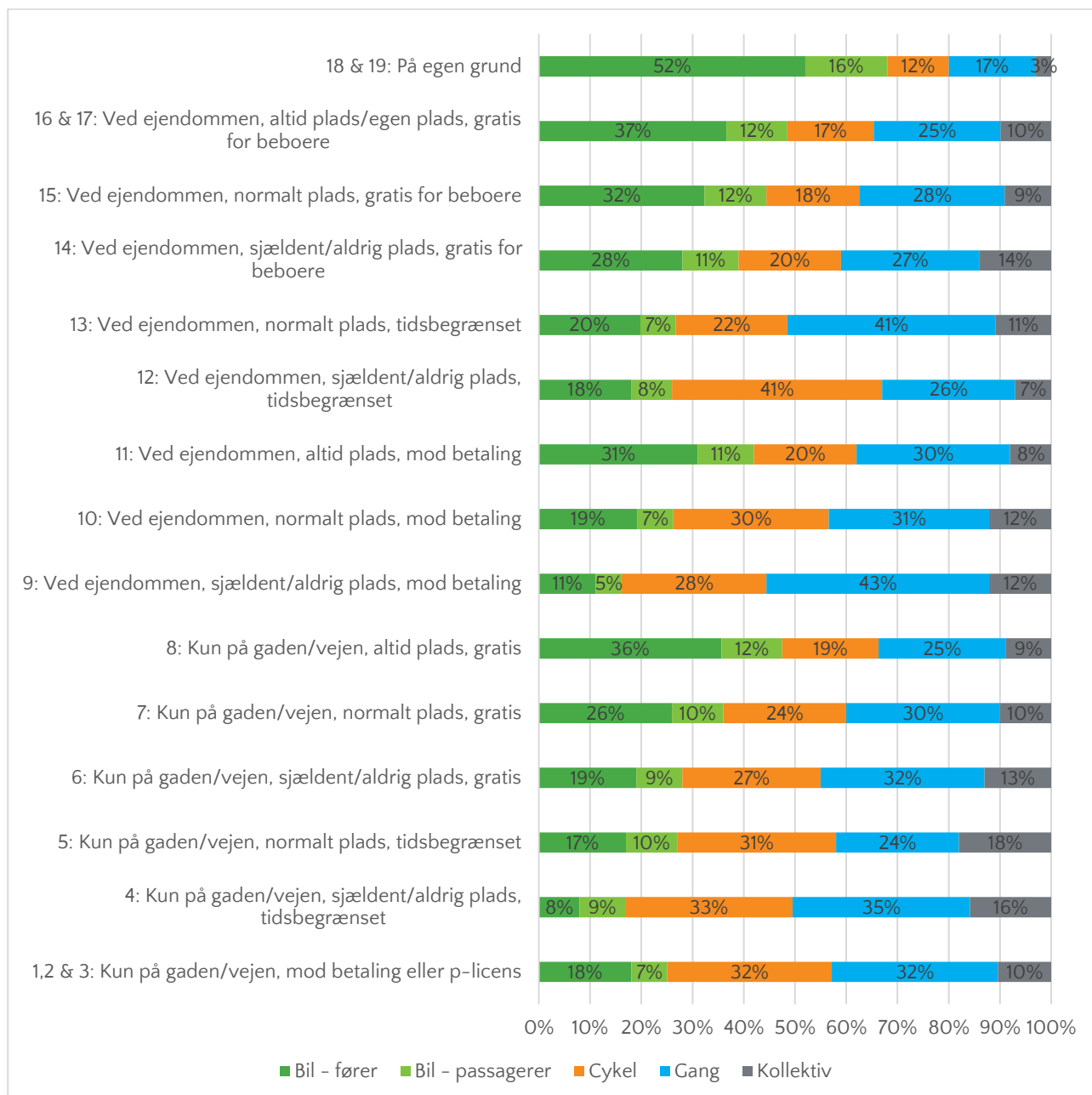
Parkeringsforhold ved boligen

Jo nemmere det er at parkere hjemme, desto nemmere bliver det at have bil og tage bilen. Det illustreres i det følgende af data fra DTU's transportundersøgelse (2016-2019), hvor effekten af parkeringsforhold ved boligen er undersøgt for transportmiddelvalg, opdelt på 19 typer af adgang til parkering. Data er tilgængelige både for ture (se figur 5) og for den samlede transportmængde (% af længde i km) (se figur 6).

Effekt af parkeringsforhold for boligen – fordelt på antal ture (%)

Det samlede sæt laveste andel bilture findes i de kategorier, hvor der betales for parkering eller parkering er tidsbegrænset (4 og 9). Til sammenligning udgør bilture den største andel af modal split, hvor der er parkering på egen grund (18 og 19).

Andelen af gåture er i gennemsnit omkring 30%. Andelen er størst, hvor det er mest besværligt at parkere (9 og 13), mens det er langt mindre, hvor det er nemmest at parkere (18 og 19). Det kan skyldes, at de steder, hvor det er besværligt at parkere oftest, er i de mest urbaniserede områder, hvor flere af de daglige gøremål er indenfor gåafstand, mens de steder, hvor det er nemt at parkere, oftest er i områder med mere spredt bebyggelse, hvor afstandene er større og/eller gang ikke er attraktivt.



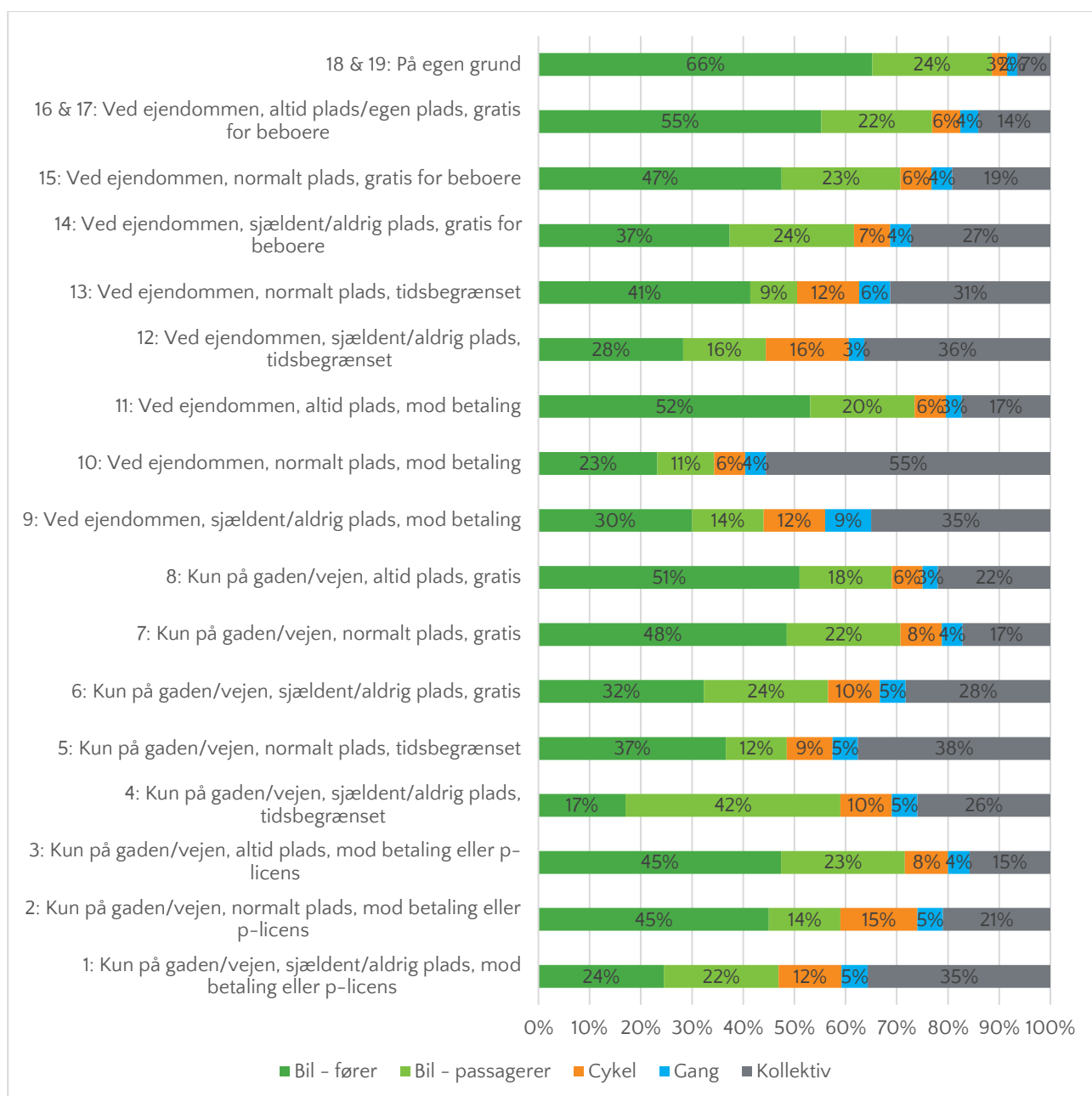
Figur 5 – Modal split for antal ture fordelt efter parkeringsforhold (DTU: Transportvaneundersøgelse 2016-2019)

Generelt er andelen af cykelture højere, når andelen af bilture er lavere. Det kan indikere, at det i højere grad er de korte ture, hvor cyklen kan erstatte bilen. Når der er tale om en højere andel af kollektiv transport, vil det være mere sandsynligt, at det er de længere ture.

En forsigtig konklusion kan være, at borgerne ikke af sig selv tager cyklen, selv i de tilfælde, hvor korte afstand gør det muligt, men at besværlige parkeringsforhold skaber et stærkere incitament til at vælge andre transportmidler end bilen.

Effekt af parkeringsforhold for boligen – fordelt på trafikarbejde

Når man sammenligner statistikken for effekten på parkering af antal ture og turlængder består forskellen i, at der er mange flere, små, korte end lange ture. Det forklarer, at gang og cykel fylder mindre i statistikken opgjort efter personkilometer, da de udgør mange ture, men samlet set kun få kilometer. For mange af kategorierne er der langt over halvdelen af de samlede antal kilometer, der køres i bil enten som fører eller som passager. Der er flere ture som fører. Til sammenligning er der en større andel kilometer, der køres som bilpassager. Det kan være tilfælde, hvor flere kører længere ture sammen fx for at besøge familie/venner, kører på ferie eller lignende.



Figur 6 – Modal split opgjort efter personkilometer fordelt efter parkeringsforhold

(DTU: Transportvaneundersøgelse 2016-2019)

Den laveste andel af bilkørsel findes igen, når det er betalingsparkering ved boligen, hvor der normalt er plads (10) eller sjældent er plads (9), betalingsparkering/p-licens på gaden, hvor der sjældent/aldrig er plads (1) eller tidsbegrænset parkering ved ejendommen, hvor der sjældent/aldrig er plads (12).

Mest bilkørsel findes, hvor det er nemt at parkere (18 og 19). Dem med de vanskeligste parkeringsforhold kører større afstande med kollektiv transport. Effekten er størst, hvor der er betalings- eller tidsbegrænset parkering (10, 5, 9, 12, og 1).

Hvor parkering er på gaden, men hvor der sjældent er plads og parkering er gratis er det 28% af afstanden, som bliver kørt med kollektiv transport. Hvor der betales for parkeringen/parkeringslicens, er det kun 15% (3) til 21% (2). Det kan tyde på, at selvom det er besværligt at parkere, er der personer, som foretrækker at køre de længere ture i bil eller ikke har mulighed for at anvende kollektiv transport til at dække dette behov.

Hvis det er dyrt og besværligt at parkere ved boligen, vil langt færre ture foregå i bil. Især de korte bilture erstattes af cykling og gang med stærkest effekt for cyklen, som nok er til de mellemkorte/lange ture. På den måde kan besværlige parkeringsforhold give en samfundsmæssig og personlig sundhedsgevinst, når incitamentet til at gå og cykle øges.

Det synes mere vanskeligt at erstatte bilen, når det gælder de helt lange ture, hvor kollektiv transport ikke på samme måde fortrænger bilen. Der er flere kilometer, der køres som passager, hvilket indikerer lavere bilejerskab og/eller større tendens til at køre sammen med andre, hvis man selv bor et sted, hvor parkeringsforholdene er besværlige.

Potentialet synes dog stort ved især betalingsparkering, selv hvis der normalt er plads (10), hvor 55% af kilometerne blev kørt med kollektiv transport. Mod kun 19%, hvis parkeringen var gratis (15). Der er sandsynligvis en vis grad af selvselektering i tallene, da personer, som har sværere ved at finde plads kører mindre med kollektiv transport (9). Det indikerer, at hvis man har brug for bilen, så beholder man den og bruger den, selvom det er svært at finde plads. Folk virker altså mere tilbøjelige til at bruge deres tid fremfor deres penge på at parkere.

Typen og tætheden af bebyggelsen (urbaniseringsgraden) har den største overordnede effekt, da personer med adgang til parkeringsplads på egen grund kører hyppigst og længst. Således har planlægningen og designet af boligområder en stor effekt på den enkeltes valg af transportmiddel.

Afslutningsvist skal det nævnes at de ovenfor viste data afspejler en vis selv-selektion: Hvis man ønsker/har brug for at have egen bil, vil adgangen til parkering nok også spille ind i ens valg af bolig. Dog har en analyse af transportvalgene for beboere i billige offentlige boliger i San Francisco [13] vist at adgangen til parkering betyder meget, også når man korrigerer for en sådan selv-selektion. Denne konklusion er muliggjort af at man her fandt en population hvis boligsituation var resultat af lodtrækning – der er stor boligmangel i San Francisco mange skriver sig derfor op til mange forskellige boliger, og tager så at sige hvad man får. Forskerne konkluderede at “we examined 107.310 applications to 59 housing lotteries held between July 2015 and June 2018, and found no evidence that people factor in parking, walkability, or transit when they enter a lottery”.

Hvor kommer klimagevinsterne fra?

Klimagevinster kan opnås gennem de afledte effekter af restriktiv parkeringspolitik. De primære gevinster er, at en restriktiv parkeringspolitik fører til et lavere bilejerskab blandt beboere samt mindre kørsel fra pendlere og besøgende. Færre biler betyder desuden færre udledninger fra anlæg, drift og vedligehold af parkeringsanlæg, hvad enten de er under jorden, i en bygning eller på gaden. Klimaefekterne kommer fra overflytning af ture fra bilen til andre transportmidler samt evt. reduceret bilejerskab, der igen reducerer antallet af ture.

Tabel 6 – Opsummering af de primære parkeringsmæssige initiativer og deres kvalitative klimaeffekt

Initiativ	Hvem påvirkes	Klimaeffekt	Kommentarer
Reducere antal parkeringspladser	Alle bilister	+++	Arealet kan anvendes til cykler, busbaner, grønne områder mv.
Tidsbegrænset parkering	Bilister der parkerer længe: pendlere og beboere	+	Skaber større biltrafik pr. parkeringsplads, men overflytter også bilture
Høj betaling	Alle – primært langtidsparkering og lavindkomstgrupper	++	Vil reducere tilstrømning
Lave max normer for nybyggeri	Primært de nye beboere, men også alle andre bilister	+++	Kræver regulering i naboområder
Høj pris for beboerlicens	Beboerne	++	Kan generere mere indpendlertrafik, hvis ikke ledsaget af andre tiltag
Etablering af parkering i konstruktion	Beboere i området, bykvalitet	---	Parkering i kælder eller konstruktion udleder betydelige mængder CO ₂

Andre vigtige aspekter at tage hensyn til i parkeringsreguleringen

Areal

Parkering og biltrafik fylder meget i gadebilledet. Hvis der var mindre parkering, ville det frigive areal til andre formål. Det kunne være udeservering til restauranter og caféer, træer og buske, opholdsarealer, plads til varelevering/erhverv mv., som bidrager til byens liv. Det er ikke kvantificeret, men der er potentielt set meget store gevinster at hente både på skatteindtægter, økosystemservices, sundhed, livskvalitet m.fl. Det mest effektive greb er, hvis kommunerne fokuserer på at planlægge arealeffektivt og lader sig guide af principper såsom stationsnærhed og transformation fremfor nybyggeri på bar mark og spredt bebyggelse.

Sundhed

Gennem en restriktiv parkeringspolitik, hvor det både er dyrt og besværligt at parkere, vil det skabe et incitament til først og fremmest at skifte de korte ture ud, primært med cykling. Dette har en særdeles positiv sundhedsgevinst både for den enkelte og i samfundsøkonomiske termer. Selvom forholdene for cyklisme er mest favorable i de største byer, er der et stort potentiale, hvis personer i de mindre byer og landsbyer begyndte at cykle mere på de korte ture.

Referencer

- [1] Rich, Jeppe (2023). Our children cycle less – A Danish pseudo-panel analysis. Journal of Transportation
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692322002423>
- [2] Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler; DEA og DTU, november 2019
<https://orbit.dtu.dk/en/publications/s%C3%A5dan-skaber-danmark-gr%C3%B8n-infrastruktur-til-%C3%A9n-million-elbiler-an>
- [3] Parkering – virkemidler og effekter; TØI-rapport 1493/2016
<https://www.toi.no/publikasjoner/parkering-virkemidler-og-effekter-article33857-8.html>
- [4] Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights, Felix Creutzig m. fl. Transport Reviews, Volume 40, 2020 – Issue 6
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1762795>
- [5] Beboerlicenser i Københavns Kommune for 2023.
<https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/parkering/her-maa-du-parkere-med-din-beboerlicens/find-prisen-paa-din-beboerlicens>
- [6] Svendborg Kommune (n.a.). Bilag 1 – oversigt over parkeringsnormer.
https://www.svendborg.dk/sites/default/files/acadre/Files_3996_4964214/bilag_1_-_oversigt_over_parkeringsnormer.pdf
- [7] Frederiksberg Kommune (2019). Svar på spørgsmål om planloven og minimumsnormer for parkering.
https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/3999/Punkt_155_Bilag_1_Svar_paa_KBSspoergsmaal_om_planloven.pdf
- [8] KORA 2017. Analyse af økonomiske rammevilkår for trafikselskaberne.
<https://legacy.altinget.dk/misc/kora%20trafikselskaber.pdf>
- [9] SBUF (2022). Klimapositiva p-hus ved nyproduktion.
<https://lfm30.se/wp-content/uploads/2022/05/SBUF-13862-Slutrapport-Klimatpositiva-p-hus-vid-nyproduktion-20210412.pdf>
- [10] Ejlertsson, A., 2019. Projekt rapport inom arbetspaket: wp3: Testbäddar. Grön BoStad Stockholm, samverkan för hållbar stadsutveckling. IVL Svenska Miljö Institutet.
- [11] Bilfrie Byområder. Concito 2016
<https://concito.dk/udgivelser/bilfrie-byomraader>
- [12] Bilfri Byområder – Inspirationskatalog til dialog. Københavns Kommune 2020
https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/2225_a45e8a112c00.pdf
- [13] Millard-Ball, A., West, J., Rezaei, N., & Desai, G. 2021. What Do Residential Lotteries Show Us About Transportation Choices?, Urban Studies.
<https://transfersmagazine.org/magazine-article/issue-8/what-do-residential-lotteries-show-us-about-transportation-choices/>