



**Urbanet Analyse**  
EIET AV ASPLAN VIAK

# **Parkeringstilgjengelighet og reisemiddelvalg**

v/ Ingunn Opheim Ellis

Urbanet Analyses  
jubileumskonferanse 2016

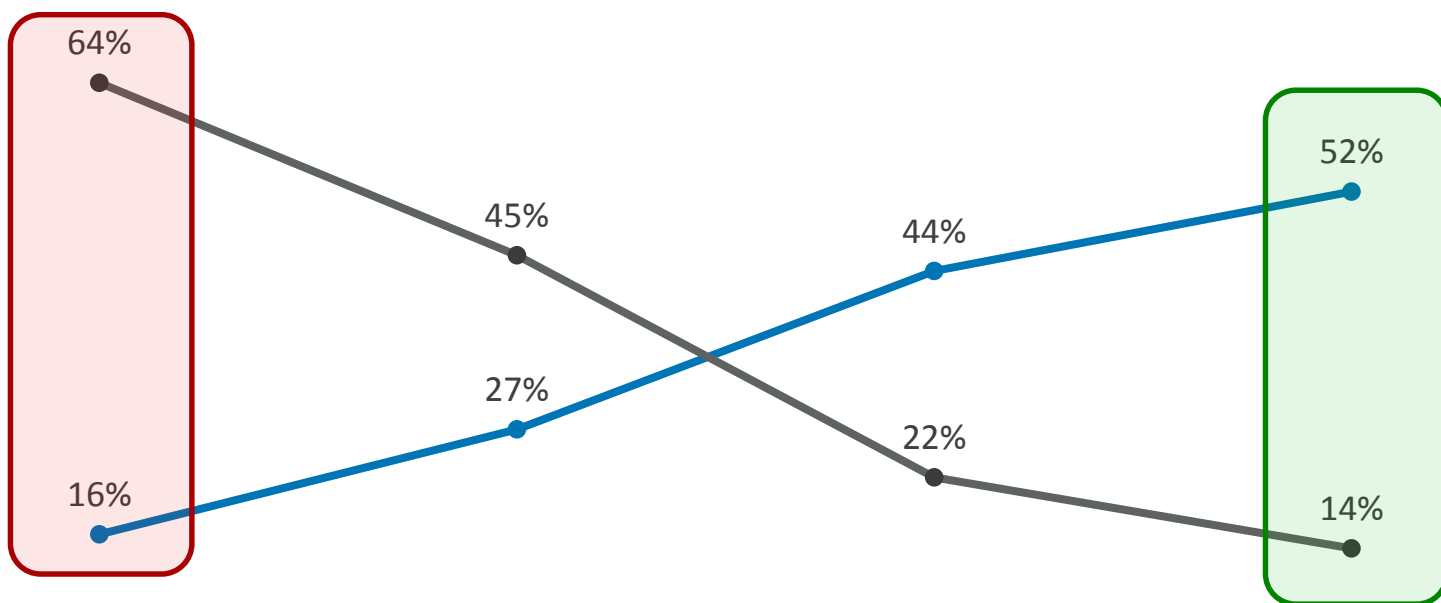
# Bakgrunn og metode

- **Bakgrunn:** Nullvekstmålet og bymiljøavtaler
  - Reduserte bilandelen og øke andelen kollektivreiser, gange og sykkelturner
  - Parkering et sentralt virkemiddel, men lite kunnskap om effekten av ulike parkeringsrestriksjoner
- **Oppdragsgiver:** Samferdselsdepartementet og transportetatene
  - Tilleggsundersøkelse i forbindelse med RVU 2013/14
- **Metode:** Verdsettingsundersøkelse (Stated Preference)
  - Internettbasert undersøkelse gjennomført høsten 2014
  - 4 800 respondenter i de ti største byområdene i Norge, blant personer med førerkort og bil
  - Tre ulike reiseformål: Arbeidsreiser, fritidsreiser til sentrum, handlesenter
  - P-egenskaper som er kartlagt:  
P-avgift, usikkerhet om å finne ledig plass og letetid, gangavstand fra p-plass, type parkering (gate, p-plass, p-hus)

# PARKERINGSFORHOLD I BYOMRÅDENE

# Sterk sammenheng mellom tilgang til parkering og transportmiddelvalg på arbeidsreisen

Sammenheng mellom tilgang til parkering og transportmiddelvalg på arbeidsreisen. 10 største byområder. Kilde: RVU 2013/14, egne kjøring



Gratis p-lass hos arbeidsgiver

Avgiftsbelagt p-lass hos arbeidsgiver

Parkering i vei/p-hus mm

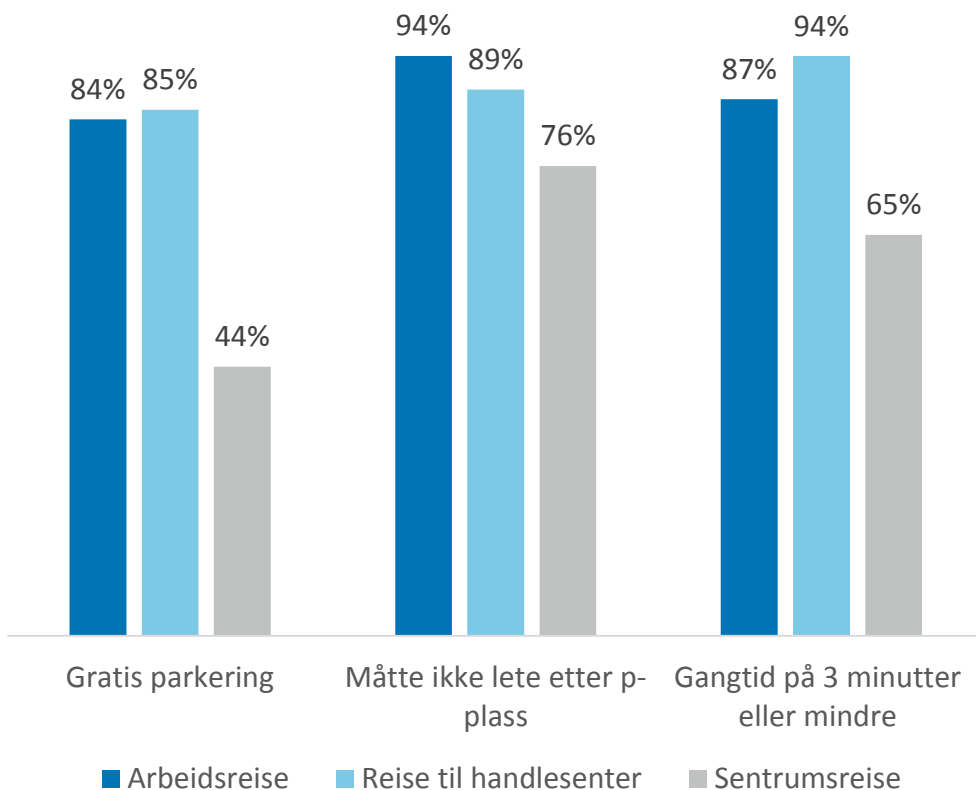
Ingen p-muligheter ved arbeid

—●— Kollektivtransport (eks drosje og fly)

—●— Bilfører

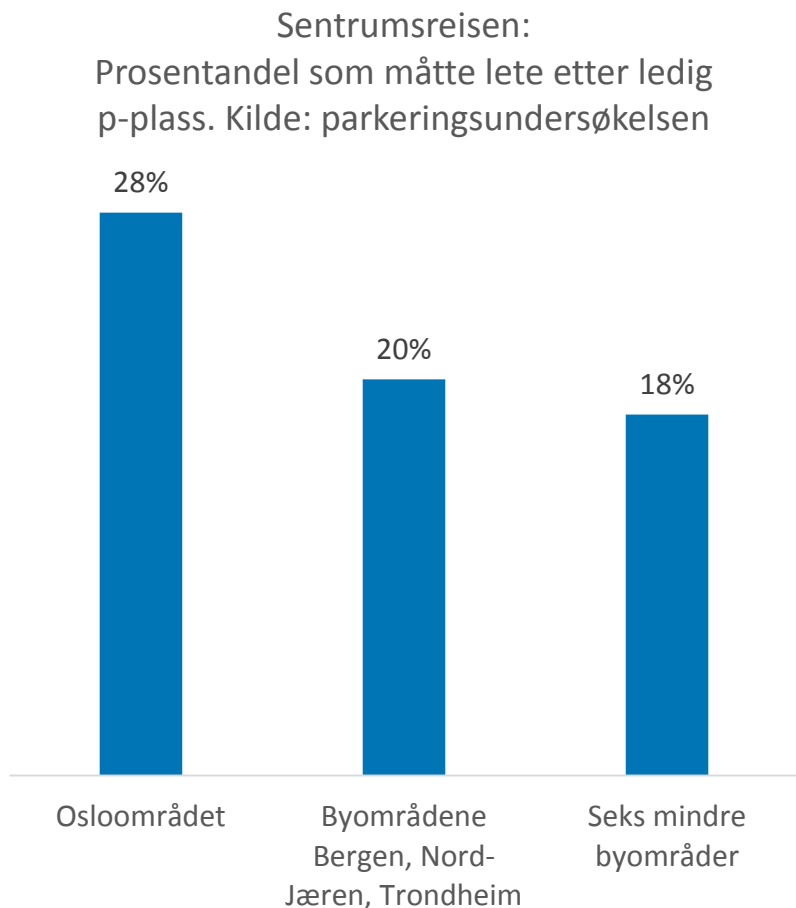
# God tilgjengelighet til parkering i norske byområder

Tilgjengelighet til parkering.  
Kilde: parkeringsundersøkelsen



- Et stort flertall parkerer gratis på arbeidsreiser og handlesenterreiser
- De aller fleste finner p-plass med en gang
- Et stort flertall parkerer like i nærheten av dit de skal
- Lavere tilgjengelighet til parkering i sentrum enn på arbeidsreiser og handlesenterreiser

# Dårligere p-tilgjengelighet i store enn i små byområder, særlig i sentrum



- Flere må lete etter p-plass i sentrum i Osloområdet
- Og letetiden er høyere – 9 minutter vs 6 minutter
- Mindre forskjell i tilgjengelighet for reiseformålene arbeidsreise og reise til handlesenter

# **VEKTLEGGING AV KONKRETE PARKERINGSTILTAK RESULTATER FRA VERDSETTINGSUNDERSØKELSE**

# Kort om verdsettingsstudier (Stated Preference-undersøkelser)

Metode for å måle  
trafikanternes vektlegging av  
ulike egenskaper ved en reise

Faktorer vi har sett på:  
reisetid, p-avgift, letetid, gangtid  
fra p-plass, type parkering

Eksempel på valg av reise

Hvilken av de to reisene vil du velge?  
Velg ved å klikke på en av "knappene" under

	<b>Arbeidssted X</b>	<b>Arbeidssted Y</b>
Gangtid fra P-plass til arbeidsplass	<b>2 minutter</b>	<b>10 minutter</b>
P-type	<b>Utendørs P-plass</b>	<b>Innendørs P-hus</b>
P-avgift	<b>30 kr</b>	<b>20 kr</b>
Kjøretid fra eget bosted til parkering	<b>15 minutter</b>	<b>18 minutter</b>
	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

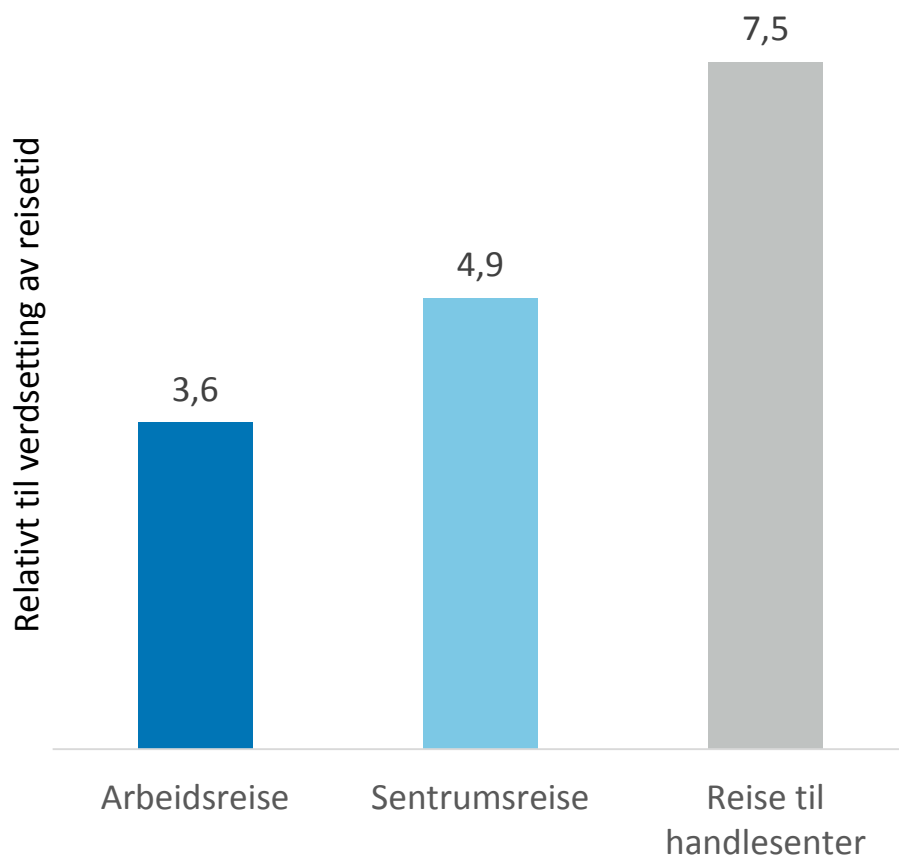
&lt;&lt;

Neste



# Letetid etter p-plass og gangtid fra p-plass er langt mer belastende enn selve reisetiden

*Verdsetting av letetid etter p-plass*

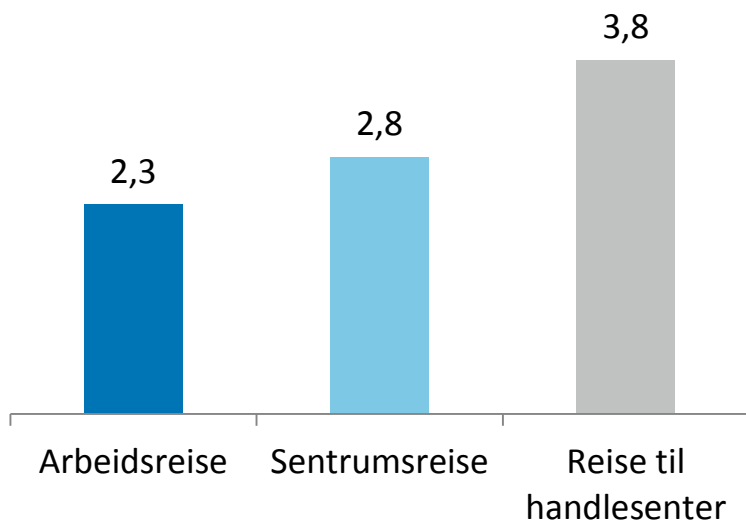


- Betydelig motstand mot å bruke tid på å lete etter p-plass
- Særlig på reiser til handlesentre utenfor sentrum
  - Arbeidsreiser: letetid er nesten 4 ganger så belastende som reisetid
  - Sentrumsreiser: letetid er nesten 5 ganger så belastende som reisetid
  - Reiser til handlesenter: letetid er over 7 ganger så belastende som reisetid

# Letetid etter p-plass og gangtid fra p-plass er langt mer belastende enn selve reisetiden

*Verdsetting av gangtid fra p-plass til bestemmelsesstedet*

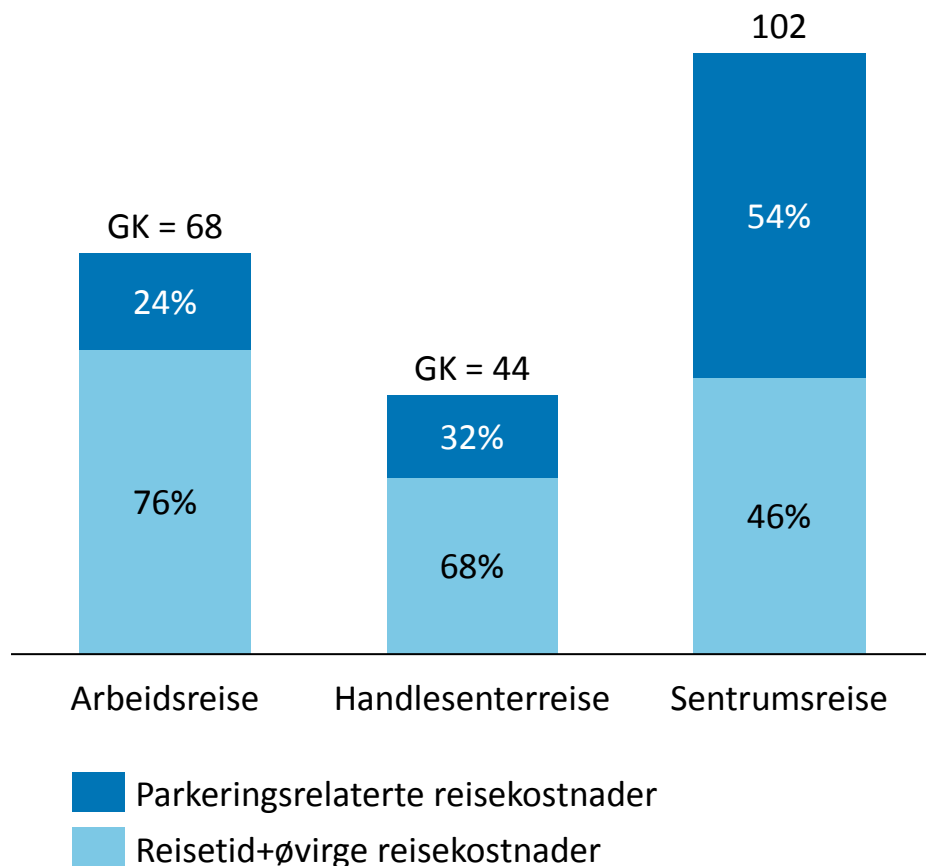
Relativt til verdsetting av reisetid



- Også motstand mot å bruke tid på å gå fra p-plass
- Særlig på reiser til handlesentre utenfor sentrum
  - Arbeidsreiser: gangtid er over 2 ganger så belastende som reisetid
  - Sentrumsreiser: gangtid er nesten 2 ganger så belastende som reisetid
  - Reiser til handlesenter: gangtid er nesten 4 ganger så belastende som reisetid

# **EKSEMPLER PÅ KONKRET BRUK AV VERDSETTINGER FOR P-TILTAK**

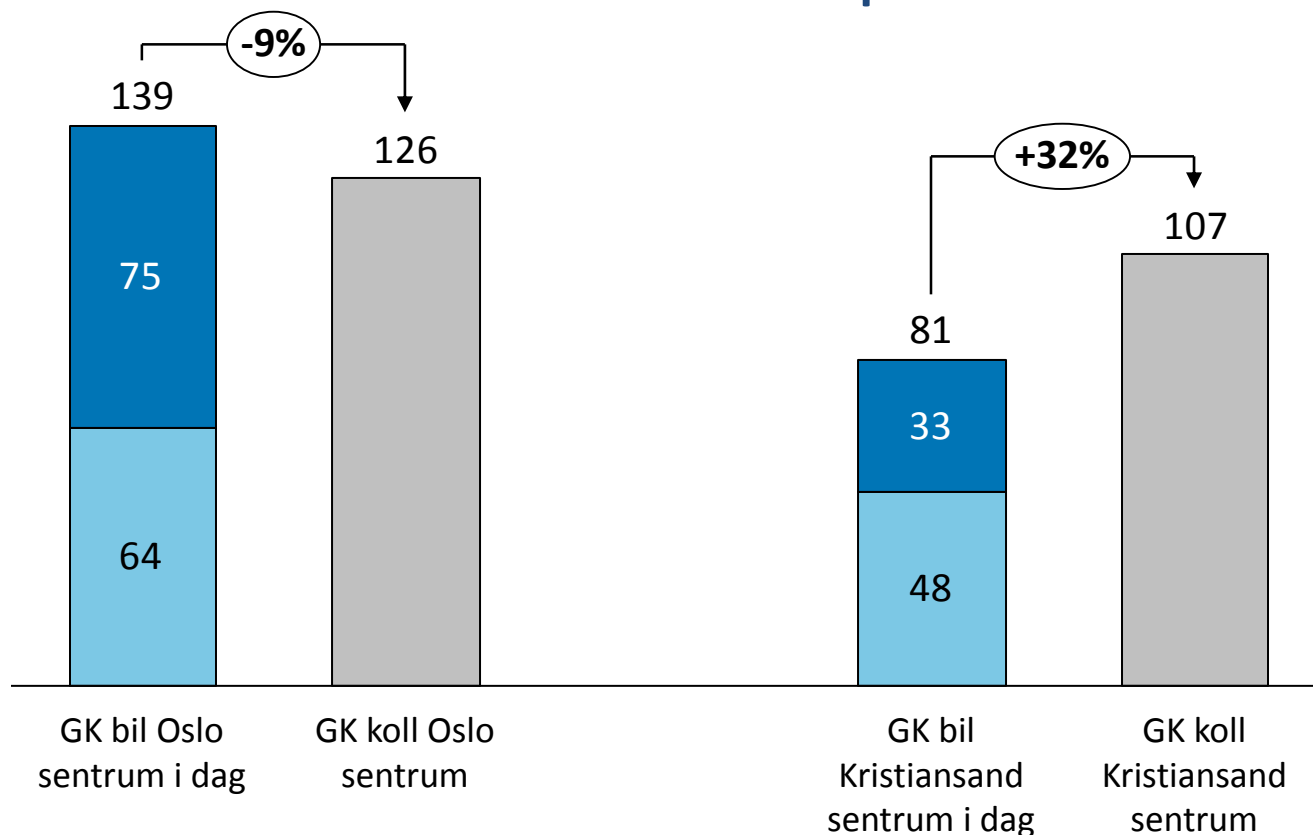
# Parkering utgjør en vesentlig del av reisebelastningen for en bilreise til sentrum



- Generaliserte reisekostnader (GK):
  - den totale belastningen knyttet til reisen, både pris og reisetidskostnader
- Parkeringsrelaterte reisekostnader utgjør
  - $\frac{1}{4}$  av GK for arbeidsreiser
  - $\frac{1}{3}$  av GK for reiser til et handlesenter utenfor sentrum
  - over halvparten av GK for private sentrumsreiser

# Eksempel 1:

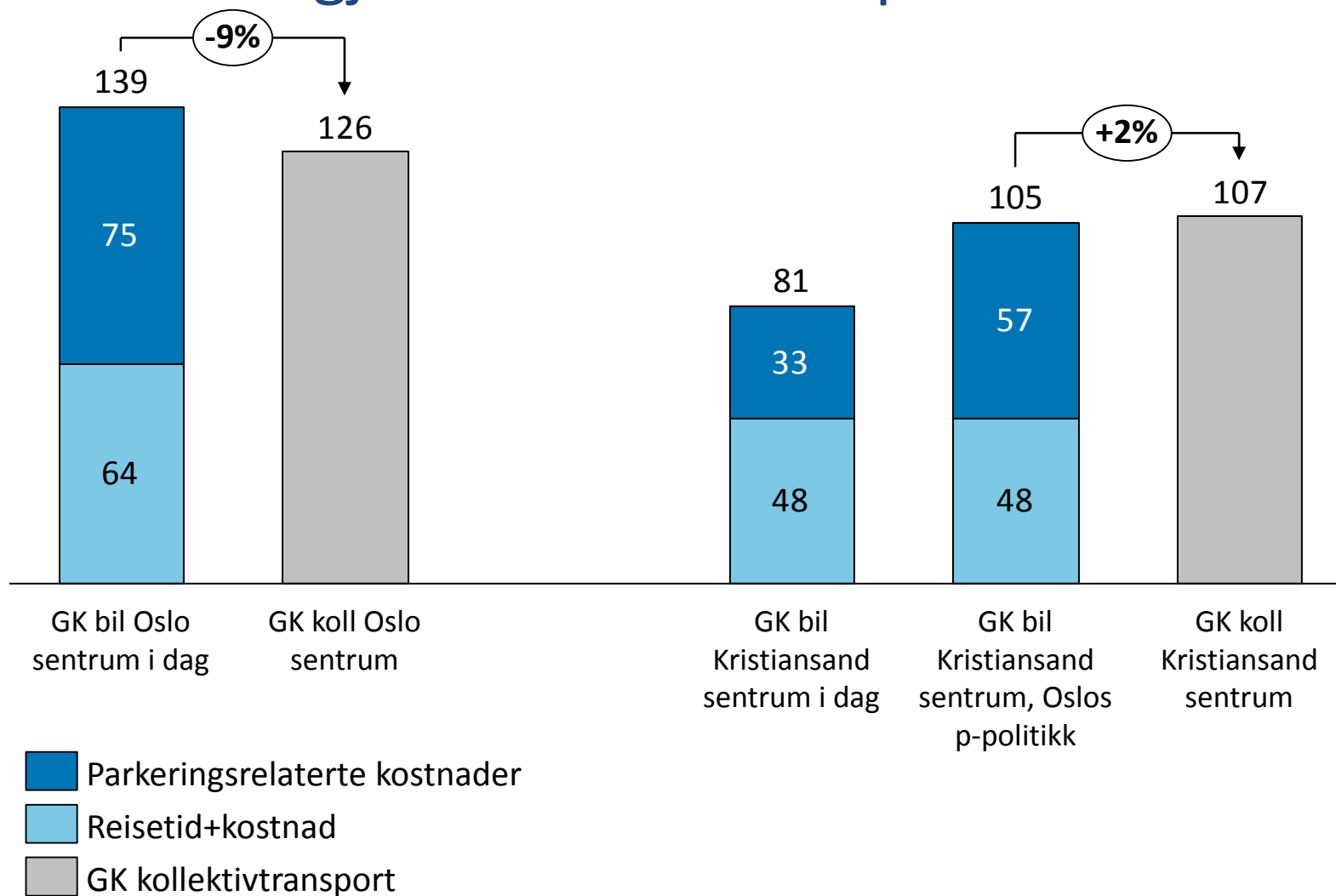
P-restriksjoner i Oslo sentrum bidrar til å gjøre kollektivtransporten attraktiv



- Parkeringsrelaterte kostnader
- Reisetid+kostnad
- GK kollektivtransport

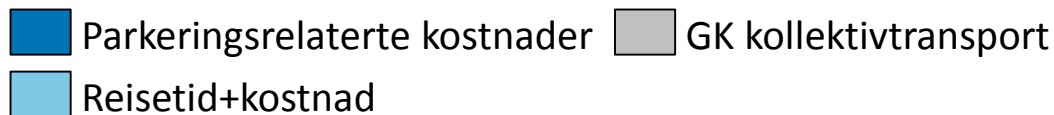
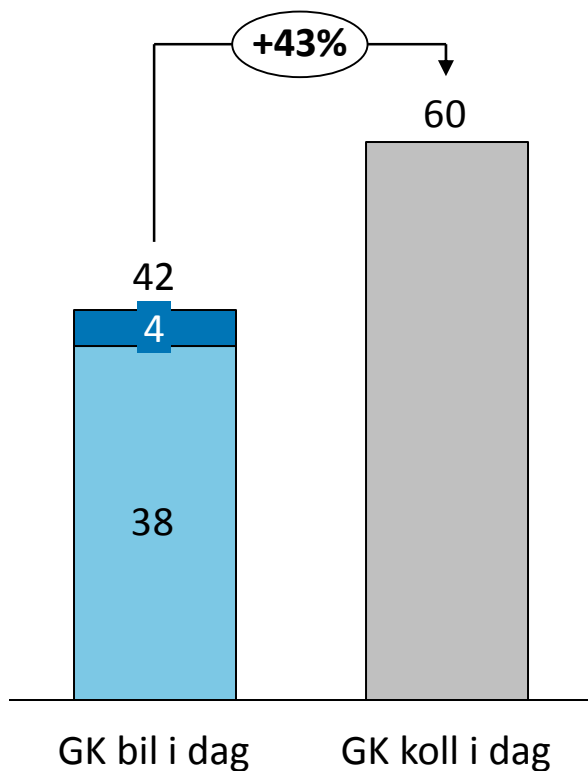
# Eksempel 1:

En mer restriktiv p-politikk i Kristiansand vil bidra til å gjøre kollektivtransporten attraktiv



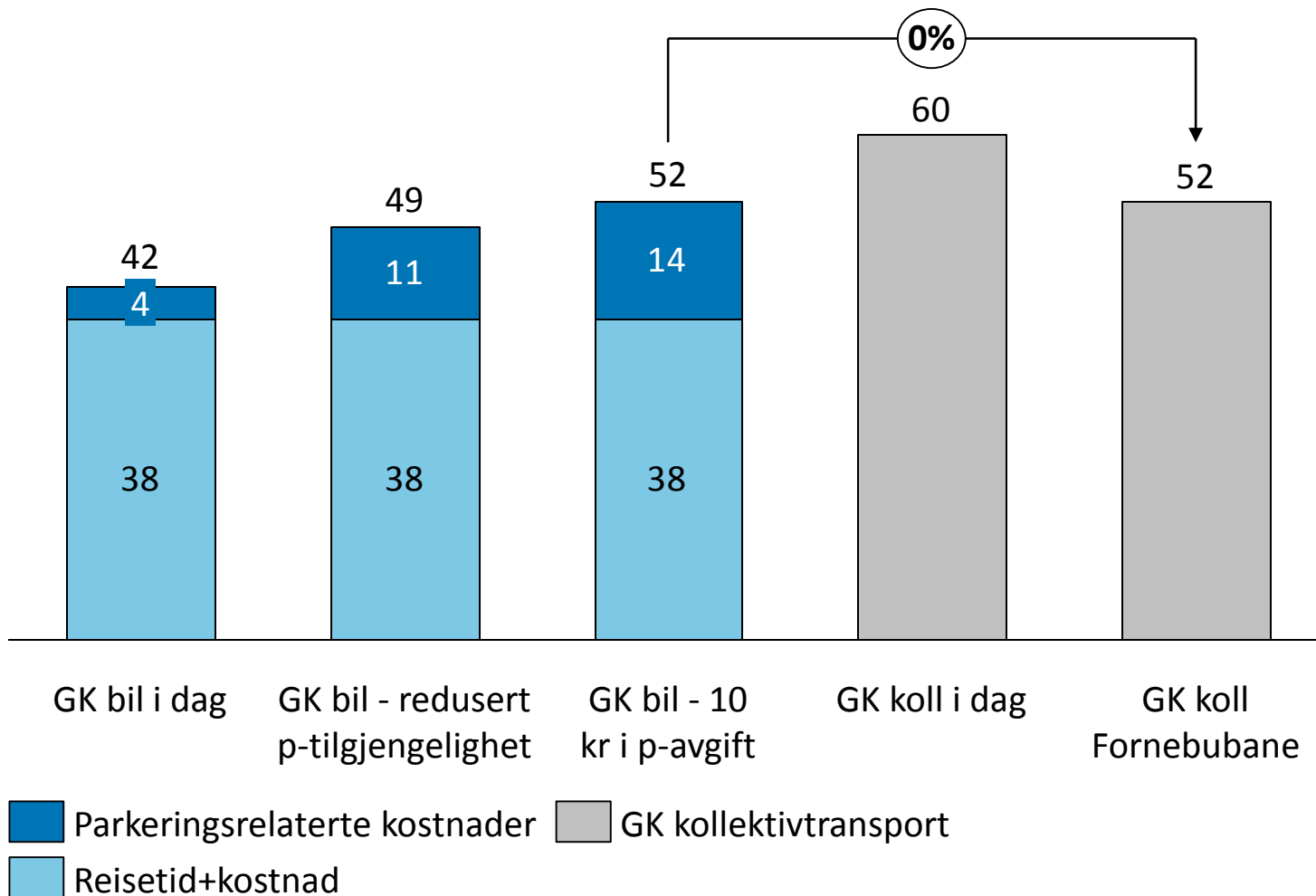
## Eksempel 2:

Med dagens transporttilbud er bil det mest attraktive alternativet på arbeidsreiser til Fornebu



## Eksempel 2:

# Færre biler på Fornebu med p-tiltak og baneløsning





# Oppsummering

- Gangtid fra og letetid etter P-plass langt mer belastende enn kjøretid
- P-tiltak kan gi stor overgang til kollektivt blant potensielle kollektivtrafikanter, spesielt på arbeidsreiser
- P-tiltak i Oslo bidrar til at kollektivt konkurransedyktig på sentrumsreiser, mye å gå på i mindre byer
- Moderate P-tiltak og Fornebubane kan utligne konkurranseforholdet mellom bil og kollektivt til Fornebu
- UA-rapport 65/2015:  
*Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner.* Ingunn O. Ellis og Arnstein Øvrum



**Urbanet Analyse**  
EIEI AV ASPLAN VIAK

**Takk for  
oppmerksomheten**

[www.urbanet.no](http://www.urbanet.no)

[ioe@urbanet.no](mailto:ioe@urbanet.no)

Urbanet Analyse  
EIEI AV ASPLAN VIAK



## Rapport

Ingunn Ophelm Ellis  
Arnelein Øvrum

64/2015

### Parkering som virkemiddel

Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner

