

## **Parkeringstiltag i de mindre kommuner**

### **- muligheder og effekter**

Af Civilingeniør Anette Enemark

Transportrådet/TetraPlan A/S

*Parkeringstiltag er tilsyneladende er et meget følelsesbetonet og samtidig meget overset politikområde i kommunerne. Men parkeringsforholdene spiller afgørende ind på alle målsætninger man kan have for en bymidte: Ønsket om at styrke handlen, styre trafikudviklingen, skabe mere liv i byen gennem flere boliger, eller et mere attraktivt bymiljø. Alligevel er mange kommuner tilsyneladende tilbageholdende med at tage selv meget velkendte reguleringsmetoder i brug. Og meget tilbageholdende med overhovedet at bringe parkeringsforholdene op til debat. Udredningen "Kommunal parkeringspolitik – mål og virkemidler" (Transportrådets rapport nr. 02-02) demonstrerer hvordan forskellige parkeringstiltag har en positiv effekt på opfyldelsen af de fleste målsætninger for bymidten. Og samtidig beskriver hvilken rolle disse parkeringstiltag kan spille i en kommunal trafikpolitik der har som formål at begrænse biltrafikken og bilafhængigheden*

Bilerne står stille det meste af deres levetid. 23 af døgnets timer er der brug for et areal tæt på bilens brugere hvor bilen kan parkeres. På tider og steder hvor der er rigelig plads er parkeringen ikke noget problem, hverken for bilejerne eller for samfundet i øvrigt. Der hvor problemerne opstår er på steder hvor pladsen er knap. Her er det ikke alene et spørgsmål om bilisternes kamp om parkeringspladserne, men også spørgsmålet om hvad den begrænsede plads i byen skal bruges til. I mange byer ligger store parkeringsarealer på meget centrale grunde. Det er en dyr udnyttelse af grundene og områderne opleves som døde og utrygge om natten, og skaber dårlige rammer om et attraktivt byliv.

I mange byer foregår en meget ophedet debat om parkeringsforholdene. Parkeringsforholdene ved boliger, arbejdspladser, butikker og institutioner angår alle - både bilister og ikke bilister. Arbejdsgiver og de handelsdrivende er interesserede i velbeliggende og rigelige parkeringsvolumener for at kunne tiltrække ansatte og kunder. Beboerne i byerne er på den ene side interesserede i gode parkeringsforhold for deres egen bil, men er samtidig ikke interesserede i støj- og miljøbelastning fra andres biler. Kunderne er interesserede i at der er en parkeringsplads til deres bil tæt på deres mål, men når de først har stillet bilen prioriteres bilfrie indkøbsmiljøer, der giver mulighed for gågader og godt byliv, højt. Parkering er derfor et tema som hyppigt ender på politikernes bord med ønsker der trækker i mange forskellige retninger.

Selv om kun få kommuner har udarbejdet en egentlig parkeringspolitik findes der i de kommunale planer tiltag rettet mod at regulere parkeringsforholdene i byen. Og parkeringsreguleringen indgår i en kompleks sammenhæng med andre politikområder i kommunen. Parkeringsforholdene påvirker sammen med en række andre forhold lokaliseringstilvalget der påvir-

ker transportefterspørgslen som igen påvirker transportomkostningerne. Parkering kan altså påvirke byudviklingen på forskellige måder:

- Ændringer i parkeringsudbud (antal og pris) påvirker trafikken (transportmiddelvalg, rejsetidspunkt og evt. destination).
- Ændringer i parkeringsforholdene påvirker opfattelsen af hvor attraktivt et område er som igen påvirker hvor virksomheder og andre lokaliserer deres aktiviteter. Det virker igen ind på den økonomiske og demografiske vækst i et område.
- Parkering optager areal, og ændringer i parkeringsarealet har betydning for hvordan andre byfunktioner kan udvikle sig.
- Parkering kan i sig selv være en økonomisk aktivitet.
- Parkeringspladser er dyre at etablere. Penge der kunne være brugt til andre byrelaterede formål.

I de større byer hvor der er kamp om pladsen er der de sidste 20 år opnået en vis accept af parkeringsregulering og restriktioner, både blandt politikere og befolkning. I denne periode er pladser og gader i bymidter blevet omdannet fra parkeringspladser til torve med plads til byliv. Accepten af at regulere det offentlige parkeringsudbud betyder ikke at reguleringen er uproblematisk. Da Københavns Kommune i sommeren 2000 indførte nye parkeringsregler i brokvarterene, var formålet at begrænse pendlingstrafikken som led i en samlet plan om at bremse stigningen i byens biltrafik. Det er første gang i Danmark at parkeringspolitikken anvendes som et generelt reguleringsinstrument til at dæmpe biltrafikken. Ordningen skabte en voldsom debat, der nu snart to år senere ikke har fundet sin endelige afslutning.

Selv om den teoretiske accept af kommunal parkeringsregulering er til stede, er det ikke mange kommuner der har taget fat på at formulere en parkeringspolitik. Årsagerne kan være mange:

- En manglende parkeringspolitik kan være et udtryk for et bevidst valg, ganske enkelt fordi det er for svært at få de forskellige målsætninger fra byen til at mødes indenfor en samlet parkeringspolitik. Parkeringspolitikken bliver derfor det muliges kunst, stykket sammen af konsekvenserne af den øvrige planlægning.
- Der er ikke store problemer med parkering. Mange mindre kommuner har meget begrænsede trængselsproblemer og plads nok - endnu.
- Politisk uvilje mod at gennemføre en regulering fordi man forventer modstand, ikke mindst fra handelsstandsforeningerne.
- Manglende viden om hvordan forskellige parkeringstiltag kan etableres, og hvilken effekt de vil have.
- Vanskeligheder med at tolke og anvende de eksisterende lovgivningsmæssige rammer.

Årsagerne til at regulere parkeringsudbuddet kan samles i fire overordnede målsætninger: Nogle der har at gøre med at få trafikken til at glide (f.eks. at sikre en høj fremkommelighed og

trafiksikkerhed), nogle der tager udgangspunkt i byens liv (f.eks. at sikre plads til nye boliger i byen eller et godt handelsliv), nogle der knytter an til at begrænse miljøbelastningen i byen (f.eks. ved at begrænse biltrafikken og sikre et bedre byliv) og nogle økonomiske målsætninger (flere indtægter til kommunen). De forskellige delmålsætninger kan i forskellig grad sikres gennem forskellige virkemidler der kan regulere omfanget, brugen og udnyttelsen af parkeringspladserne i byen. Men det er et kompliceret samspil. De tiltag der fremmer opfyldelsen af én målsætning kan have en negativ effekt på opfyldelsen af en anden målsætning.

Overordnet målsætning	Delmålsætning	Implementeres f.eks. gennem
Trafikrelaterede målsætninger	Høj fremkommelighed	Fjerne kantstensparkering
	Høj trafiksikkerhed	Placering af parkeringspladser
Byrelaterede målsætninger	Bedre bymiljø	Tid- og betalingsparkering
	Flere boliger i byen	Lokaliseringspolitik
	Styrke handel	Fjerne parkeringspladser
Miljømålsætninger	Øge cykel og kollektiv andelene	Tids- og betalingsparkering
	Begrænse biltrafikken	Reducere virksomhedsparkering
	Styre rutevalget	Henvisningssystemer
	Begrænse arealforbruget til parkering	Parkeringsfonde
Økonomiske målsætninger	Flere indtægter	Afgiftsbelagt parkering Kontrol

Figur 1.1 Målsætninger, delmålsætninger og virkemidler i relation til parkering

For at få en dybere forståelse for diskussionen om parkering, er der gennemført interviews med politikere, embedsmænd og interesseorganisationer i fire kommuner. Selvom de udvalgte byer er meget forskellige af størrelse, udformning og historie, er der mange fællestræk i debatten om parkering og hvordan en mulig regulering af parkeringsforholdene kan understøtte eller modvirke opfyldelsen af målsætninger for fremtiden. Særligt tydeligt kommer konflikten til udtryk når det handler om at opføre flere boliger i byen. Boligbyggeri i bycentret er attraktivt for at sikre en levende by, kunder i butikkerne og skatteindtægter til kommunen. Men boligbyggeriet øger presset på parkering, og boligerne kan ofte kun placeres på grunde der i dag bruges til parkering.

Fælles for eksempelbyerne er at der ikke politisk er foretaget en debat om hvilke værdier der skal være styrende for udviklingen af byen. Og slet ikke hvordan de påvirker behovet for parkering. Selvom parkeringspolitik ikke er hovedtemaet i en politisk debat i byerne, spiller parkeringsspørgsmål på forskellig vis ind i alle målsætninger for midtbyen. Helt grundlæggende problemstillinger som: Hvor mange parkeringspladser er der brug for. Hvad er ”nok”? Hvor skal pladserne ligge (centrale eller decentrale parkeringspladser). Hvilke grupper af bilister skal prioriteres (kunder, beboere eller pendlere). Og hvem skal betale for flere pladser (byg-

herre, kommunen, eller kunderne) behandles ikke stringent. Heller ikke konsekvenserne af de parkeringsreguleringer der findes, eller er i planerne, diskuteres.

Dette afspejler sig også i den faktiske brug af parkeringsreguleringen. Mens flere kommuner anvender tidsbegrænsninger på centralt beliggende parkeringspladser, anvendes de mere restriktive parkeringsordninger som betalingsparkering, licenser eller brug af maksimumsnormer i forbindelse med nybyggeri stort set ikke i de mindre kommuner. Alene diskussionen om sådanne mere restriktive virkemidler kan sætte sindene i kog. Selv om de mere traditionelle virkemidler tilsyneladende støder på modstand i kommunerne, viste interviewrunden en interesse for at tage fat i en række nye reguleringsmetoder. Parkér og Rejs-anlæg, der kan sikre en aflastning af bymidten, er et eksempel på et nyt virkemiddel der bliver omtalt positivt i de fire udvalgte kommuner. Transportplaner for virksomheder er et andet eksempel. Ingen af de konkrete kommuner samarbejder med virksomheder, men både forvaltning og politikere var meget positive overfor at støtte lokale virksomheder der vil tage fat i at udarbejde transporthandlingsplaner.

Årsagen til at parkeringsregulering anvendes i så begrænset omfang som det er tilfældet kan findes i flere forhold. Helt primært udgør parkering endnu ikke det helt store problem i de mindre kommuner. Vil kommunerne imidlertid realisere planerne om mere boligbyggeri, sikre omsætningen i butikkerne og bliver trafikken ved med at vokse, vil presset på parkeringspladserne stige. Samtidig udtrykker flere kommuner en usikkerhed overfor effekten af forskellige tiltag. Og ikke mindst finder kommunerne de lovgivningsmæssige muligheder for at indføre dem uklare.

Reguleringen af parkering findes i fire forskellige lovkomplekser. Gennem planloven kan kommunerne udlægge arealer til parkering. Gennem byggeloven reguleres antallet af parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri eller byomdannelse. Gennem færdselsloven kan anvendelsen af vejarealet reguleres, bl.a. gennem regler for standsning og parkering. Og gennem vejlovene hjemles adgang til at opkræve afgifter og fastsætte parkeringsrestriktioner. Lovgivningen er ikke entydig hvilket den verserende debat om licensordningen i Københavns brokvarterer er et tydeligt eksempel på. Usikkerheden om fortolkningen af lovkomplekserne kan afholde kommuner fra at udnytte de muligheder de har for at regulere parkeringsudbuddet. Det taler for at reguleringen af parkeringsforholdene med fordel kunne samles i en klarere og mere entydig lovgivning.

Erfaringerne fra de byer i ind- og udland der har indført restriktioner på parkeringsudbuddet viser at regulering af parkeringsudbuddet påvirker detailhandelsstrukturen, transportmiddelvalget, trafikmængderne til områderne samt hvem der benytter parkeringspladserne og hvornår. Det er vanskeligt præcist at opgøre effekten af de enkelte virkemidler. Både fordi virkemidlerne sjældent introduceres alene, men også fordi de lokale forhold har meget stor betydning for effekten. I rapporten beskrives de enkelte virkemidler ligesom effekten på forskellige trafikantgrupper, samt hvordan de indvirker på opfyldelsen af forskellige målsætninger for midtbyernes fremtid er diskuteret i flere detaljer.

Selv om det er vanskeligt at vurdere hvilken effekt man opnår ved at introducere de enkelte parkeringstiltag, er det muligt skønsmæssigt at anvise effekten af de enkelte tiltag efter hvilken type trafikanter de påvirker (pendlere, kunder, beboere, osv.) samt af hvordan de enkelte virkemidler spiller sammen med de målsætninger der findes for midtbyen.

I tabel 1.2 og 1.3 er effekten på forskellige trafikantgrupper og virkemidlernes effekt i forhold til en række centrale målsætninger angivet. Tabel 1.2 og 1.3 skal læses således:

++	Positiv effekt for trafikant gruppe eller på opfyldelsen af målsætningen
+	Lille positiv effekt for trafikant gruppe eller på opfyldelsen af målsætningen
--	Negativ effekt for trafikant gruppe eller på opfyldelsen af målsætningen
-	Lille negativ effekt for trafikant gruppe eller på opfyldelsen af målsætningen
0	Ingen effekt for trafikant gruppe eller på opfyldelsen af målsætningen
+/-	Effekt på myldreidstrafik/resten af døgnet
()	Indirekte effekt

### Eksisterende parkeringspladser

<i>Virkemiddel</i> <i>Effekt på</i>		Ind- retning	Tids- restriktion	Afgifter	Licenser	Omdanne reserveret-P	Hen- visning
<b>Trafi- kanter</b>	Pendlere	+	--	--	(--)	--	0
	Kunder	+	++	++	(++)	++	+
	Beboere	+	--	--	++	--	0
	Lejlighedstrafik	+	(--)	++	(--)	++	++
	Gods	+	0	0	++	0	0
<b>Mål- sætning</b>	Høj fremkommelighed	-	++/--	--	0	++/--	+
	Høj trafikikkerhed	-	+/-	+/-	0	+/-	+
	Bedre bymiljø	+					
	Flere boliger i byen	+	--	--	+	--	
	Styrke handel	+	++	+	++	+	+
	Begrænse arealfor- bruget til parkering	+			+	++	(+)
	Øge cykel- og kollektivandele	-	+/-	++/--	0	++/--	-
	Begrænse biltrafikken	-	++/--	++/--	+	++/--	+/-
	Styre rutevalget	+	+	+	0	+	+
	Flere indtægter	+	0	++	+	0	-

Tabel 1.2 Overslag over effekten af forskellige virkemidler på trafikant grupper og målsætninger  
Signaturforklaringen kan findes umiddelbart før tabellen

### *Indretning af pladserne*

Indrettes de eksisterende parkeringspladser så der blive plads til flere biler, er det umiddelbart en fordel for alle trafikantgrupperne. Selv godstrafikken kan få fordel af dette da det kan frigøre kantstensparkeringspladser. Flere parkeringspladser i bymidten kan betyde at fremkommeligheden falder fordi flere vil vælge at tage bilen til byen, og derfor også at trafiksikkerheden falder, specielt for gående og cyklister. Flere parkeringspladser vil modvirke målsætningen om at ændre transportmiddelvalget fra bil til andre transportmidler. Flere parkeringspladser i midtbyen kan gavne målsætningerne om at styrke handlen hvis der allerede er mangel på pladser.

En bedre indretning af de eksisterende pladser kan på den anden side også gavne fremkommeligheden og bymiljøet forudsat at man nedlægger et tilsvarende antal kantstenspladser. Det vil også kunne bedre trafiksikkerheden og kan have en positiv effekt på reguleringen af trafikken. Forudsat at der opkræves afgifter for de nyindrettede pladser, kan det gavne kommunens økonomi. Det vil givetvis også være billigere at øge antallet af parkeringspladser ved at etablere flere pladser på de eksisterende anlæg fremfor at anlægge helt nye.

### *Tidsrestriktioner*

Når der indføres tidsrestriktioner på parkeringspladser, begrænses pendlernes muligheder for at bruge pladserne, men også beboerne i midtbyen kan rammes hårdt. De kan få svært ved at finde pladser først på eftermiddagen og lørdag formiddag. Tidsrestriktioner kommer kunderne, besøgende og erhvervs kunderne til gode, og vil øge fremkommeligheden i myldretiden. Udenfor myldretiden vil trafikken imidlertid stige fordi omsætningen på tidsbegrænsede pladser er høj. Sættes tidsbegrænsningen til under en time, vil det kunne påvirke transportmiddelvalget væk fra bil, men er tidsbegrænsningen over en time, vil det sandsynligvis have den modsatte effekt. Tidsbegrænsninger over en time vil nemlig betyde flere ledige pladser i bymidten fordi de ikke optages af pendlere – og det vil øge sandsynligheden for at finde en parkeringsplads, og dermed motivere flere til at tage bilen til byen for at handle. Men tidsbegrænsningerne vil kunne få flere pendlere til at vælge bilen fra. Så tidsrestriktioner kan styrke målsætningen om at styre trafikudviklingen i myldretiderne, men have den modsatte effekt over resten af døgnet.

### *Afgifter*

Effekterne af at afgiftsbelægge parkeringspladser er ret parallelle med effekterne af tidsrestriktioner. Kun kan det være en økonomisk ulempe for kunderne at skulle betale for parkeringen, men i relation til at finde en parkeringsplads er det en fordel. I forhold til målsætningen om at styrke handlen i byen, afhænger effekten af afgiftsparkering helt af om der er parkeringsplads mangel før afgifterne indføres og af niveauet af afgifterne. Er situationen den at kunderne har svært ved at finde parkeringspladser fordi pendlere og beboerne optager pladserne, vil afgifter betyde at det bliver lettere for dem. Men sættes afgiftsniveauet meget højt, kan det betyde at kunderne vælger at handle andre steder (f.eks. i storcentre uden for midtbyen) – og det vil selvfølgelig ikke gavne handlen i byen.

Afgiftsbelagt parkering kan være en meget lukrativ forretning for kommunen. Indtægterne stammer dels fra timebetalingen, men fordi indførelsen af afgiftsbelagt parkering bør følges op af øget kontrol, vil der også være en øget indtjening gennem parkeringsafgifter.

#### *Licenser*

Licensordninger er indrettet til at give licenshaverne – ofte beboere og godstrafikken - nogle fordele fremfor andre trafikant grupper. Alt efter hvilke restriktioner der i øvrig gælder i området, vil de øvrige trafikant grupper kun opleve få gener af licensordningerne. Men da de oftest etableres sammen med andre typer restriktioner (tidsbegrænsning eller betalingsparkering), vil effekten på pendlere og kunderne svare til effekten af tids- eller afgiftsbelægning.

Licensordninger kan sikre en effektiv udnyttelse af byens areal fordi de sikrer beboere en parkeringsplads uden at pladsen er reserveret og dermed står tomme når beboerne ikke benytter dem (dobbeltanvendelse). Der kan være en lille økonomisk gevinst for kommunen ved at indføre licensordninger. Kommunerne må ikke tjene på salget af licenser, men der kan være nogle arealmæssige og indretningsmæssige besparelser gennem dobbeltudnyttelsen der gælder kommunens økonomi.

#### *Omdanne reserveret parkering*

Reserverede parkeringspladser (dvs. pladser forbeholdt bestemte personer/grupper) findes ved nogle arbejdspladser og boligområder. Nedlægges eller omdannes disse pladser til offentligt tilgængelige pladser (gennem f.eks. at omfatte dem af tids- eller betalingsrestriktioner) vil det selvfølgelig opleves som en gene for de personer der tidligere har haft eneret på brugen af pladserne. Omvendt vil det være en fordel for de brugere der på den måde får adgang til pladserne.

Omdannes reserverede pladser ved virksomheder eller kontorer til offentligt tilgængelige pladser, vil det medføre et fald i myldretidstrafikken og dermed en regulering af trafikken. Men kan meget vel resultere i en stigning i trafikken over døgnet fordi omsætningen er større på de offentligt tilgængelige pladser. Det vil betyde øget fremkommelighed og kan forbedre trafiksikkerheden i myldretiderne, men forværre situationen over resten af dagen.

Indirekte kan det have en negativ indflydelse på målsætningen om at få flere til at bo i byen hvis det bliver vanskeligere at finde parkeringspladser. Men arealforbrugsmæssigt er det en fordel at pladserne også kan benyttes udenfor de tidspunkter som beboerne eller de ansatte bruger dem – og dermed måske gavne målsætningen om flere boliger (beboere) i byen.

#### *Parkeringshenvisning*

Henvisningssystemerne er en klar fordel for de kunderne, erhvervstrafikken og lejligheds- trafikken mens de øvrige trafikant grupper næppe har den store glæde af systemet. Systemet kan styrke målsætningen om ”den gode handelsby” og kan i et vist omfang øge fremkom-

meligheden, sikre en vis regulering af trafikken og øge trafiksikkerheden hvis bilisterne bliver ledt den mest gnidningsfri og sikre vej til parkeringspladserne. Et dynamisk henvisningssystem vil næppe få færre til at vælge bilen. Kunder og besøgende vil lettere kunne finde en parkeringsplads og derfor måske være mere tilbøjelige til at vælge bilen. Henvisningssystemerne forudsætter en vis volumen i antallet af pladser på det enkelte parkeringsanlæg, og en indirekte fordel af henvisningssystemet kan derfor være at pladserne samles så arealforbruget til parkering begrænses, og der bliver ryddet op i kanstensparkerings og småanlæg. Da specielt de dynamiske parkeringshenvisningssystemer er relativt dyre i anskaffelse, og da der er løbende driftsomkostninger ved systemet, vil det betyde en udgift for kommunen. Det kan selvfølgelig opvejes, hvis der indføres afgifter på parkeringspladserne.

### Nye parkeringspladser og parkeringspladser ved virksomheder

<i>Virkemiddel</i>		Lokali- sering	Max normer	P-fond	Dobbelt anvendelse	Virksom- heds- parkering	Transport- handlings- plan
<i>Effekt på</i>					P&R		
<b>Trafi- kanter</b>	Pendlere	++	--	--	+	++	--
	Kunder	++	+	-	+	+	0
	Beboere	++	--	-	+	0	0
	Lejlighedstrafik	++	+	-	++	++	0
	Gods	++	0	-	0	0	0
<b>Mål- sætning</b>	Høj fremkommelig- hed	++	+	+	-	++	++
	Høj trafiksikkerhed	+	+	+	-	++	+
	Bedre bymiljø	++	+	++	+	+	+
	Flere boliger i byen	++	+	++	+	0	0
	Styrke handel	+	0	-	+	0	0
	Begrænse arealfor- brug til parkering	++	+	++	++	+	++
	Øge cykel- og kollektiv andele	++	+	++	-	+	++
	Begrænse biltrafikken	+	0	+	--	+	+
	Styre rutevalget	+	+	+	-	++	0
	Flere indtægter	+	--	0	0	0	0

Tabel 1.3 Overslag over effekten af forskellige virkemidler på trafikant grupper og målsætninger  
Signaturforklaringen kan findes umiddelbart før tabel 1.2

#### Lokalisering

Gennem en stringent lokaliseringspolitik kan kommunen forfølge alle de behandlede målsætninger og tilgodese alle trafikant grupper. Den store gevinst ved en stringent lokaliseringspolitik der tilgodeser høj tilgængelighed for ikke-bilister, er at kommunen får mulighed for at regulere arealforbruget, bl.a. fordi behovet for parkering mindskes. Bagsiden er at lokaliseringspolitikken kun er effektiv i forbindelse med nybyggeri eller udvidelser, og derfor er en



meget langsigtet politik der ikke på kort sigt kan fremme kommunens målsætninger. Lokaliseringsværktøjet har heller ingen effekt i forhold til etablerede byområder.

Gennem lokaliseringspolitikken kan transportmiddelvalget og på længere sigt trafikudviklingen påvirkes. Det vil igen betyde en forbedret fremkommelighed på vejnettet og potentielt bedre trafiksikkerhed. Ligesom det færre bilen i byen kan gavne mulighederne for at skabe et godt bymiljø.

#### *Maxnormer*

Brugen af maxnormer (dvs. sætte loft over antallet af parkeringspladser der må etableres ifm. ny- eller ombygning) vil sandsynligvis opleves negativt for de fleste bilister. Fordelen for kommunen ligger i at kunne styre arealforbruget til parkeringsformål og dermed påvirke transportmiddelvalg, begrænse trafikudviklingen, øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Et mindre arealforbrug til parkering kan styrke målsætningen om flere boliger i byen fordi konkurrencen om pladsen bliver mindre. Igen skal det dog fremhæves at brugen af maximumsnormer ikke påvirker den eksisterende bygningsmasse, og parkeringspladserne er allerede etableret. Derfor er effekten af virkemidlet lang tid om at slå igennem i etablerede byområder.

#### *Dobbelt anvendelse*

Dobbeltanvendelse af parkeringspladserne (dvs. at man indtænker at forskellige trafikantgrupper har behov for parkeringspladserne på forskellige tider af døgnet) kan give alle bilister en lille fordel. I bedste fald kan det betyde at man kan undgå at udlægge parkeringspladser og bruge arealet til andre formål. Dobbelt anvendelse vil betyde at det tilgængelig parkeringsvolumen stiger, og kan derfor betyde at flere vælger at benytte bilen med en stigende trafik, mindsket fremkommelighed og mindsket trafiksikkerhed til følge.

#### *P-fond*

Hvis parkeringspladserne ikke etableres i umiddelbar tilknytning til deres bolig eller arbejdsplads, vil pendlere og beboere opleve at de er dårligere stillet. Og hvis pladserne bliver tilgængelige for andre trafikanter, vil de desuden stå i et konkurrence forhold til dem om pladserne. Den store fordel for kommunen er at de kan styre hvor pladserne etableres og dermed optimere arealanvendelsen. Længere gåafstande fra arbejdspladsen til parkeringspladserne kan måske motivere nogle bilister til at vælge bilen fra. Det kan igen øge fremkommeligheden, trafiksikkerheden og regulere trafikken – ikke mindst i myldretiderne.

Vælger kommunen at gøre pladserne der etableres gennem p-fonden offentligt tilgængelige, skal de selv afholde halvdelen af udgifterne til etableringen af pladserne. Er de forbeholdt bygherren der indbetaler til fonden, har kommunen ingen økonomiske forpligtelser, men også meget mindre indflydelse på anvendelsen. Langt de fleste kommuner benytter den første model.

### *Parkér & Rejs anlæg*

Parkeringsanlæggene udenfor byen er primært tiltænkt pendlere, men også kunder og lejlighedsstrafikanterne kan få glæde af dem. Hvis mange bilister vælger at benytte P&R anlæggene, vil effekten kunne være øget fremkommelighed og større trafiksikkerhed. Og i sidste ende et mindre behov for parkeringspladser i midtbyen, og dermed et mindre arealforbrug i byen. Erfaringerne med P&R-anlæg er meget gode i udlandet, men her kombineres de også med meget skrappe parkeringsrestriktioner i bymidterne. I Danmark er anlæggenes nuværende succes mere behersket.

### *Virksomhedsparkering og transporthandlingsplaner*

I sagens natur er pendlere de eneste bilistgrupper der påvirkes af regulering af parkeringsudbuddet ved arbejdspladsen. Godstransporten kan dog også opnå fordele selv om det ikke snævert kan kobles til forhold der har med udbuddet af parkeringspladser af gøre.

Begrænsning af parkeringsudbuddet ved arbejdspladserne og transporthandlingsplaner for virksomheder har den effekt at færre benytter bil til og fra arbejde. Det støtter målsætningerne om at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden (specielt i myldretiderne) samt påvirker transportmiddelvalget. Effekten på trafikudviklingen vil være begrænset fordi tiltagene alene regulerer på bolig-arbejdsrejsen der kun udgør omkring en tredjedel af de kørte kilometre i bil.