

Oppdragsgiver: Larvik kommune
Oppdragsnavn: Gatebruksplan Larvik sentrum
Oppdragsnummer: 644222-03
Utarbeidet av: Joachim Weißer
Oppdragsleder: Susanna Grimsæth
Dato: 17.10.2025

Parkeringsstrategi Larvik sentrum

1. Dagens parkeringssituasjon
2. Tiltak for bedre bruk av parkeringsplasser
 - 2.1. Tiltak for regulering av nye parkeringsplasser
 - 2.2. Tiltak for regulering av eksisterende plasser
 - 2.3. Indirekte tiltak på bruk av parkeringsplasser
 - 2.4. Prismodeller for parkeringsavgift
 - 2.5. Anbefalte tiltak
3. Vedlegg til kap. 2 - Eksempelsamling
 - 3.1. Langsiktige tiltak for regulering av nye plasser
 - 3.2. Tiltak for styring av eksisterende plasser
 - 3.3. Indirekte tiltak

Versjonslogg:

02	17.10.2025	Leveranse etter innspill fra kommune	JW	LSS
01	18.09.25	Utkast	JW	LSS
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1. Dagens parkeringssituasjon

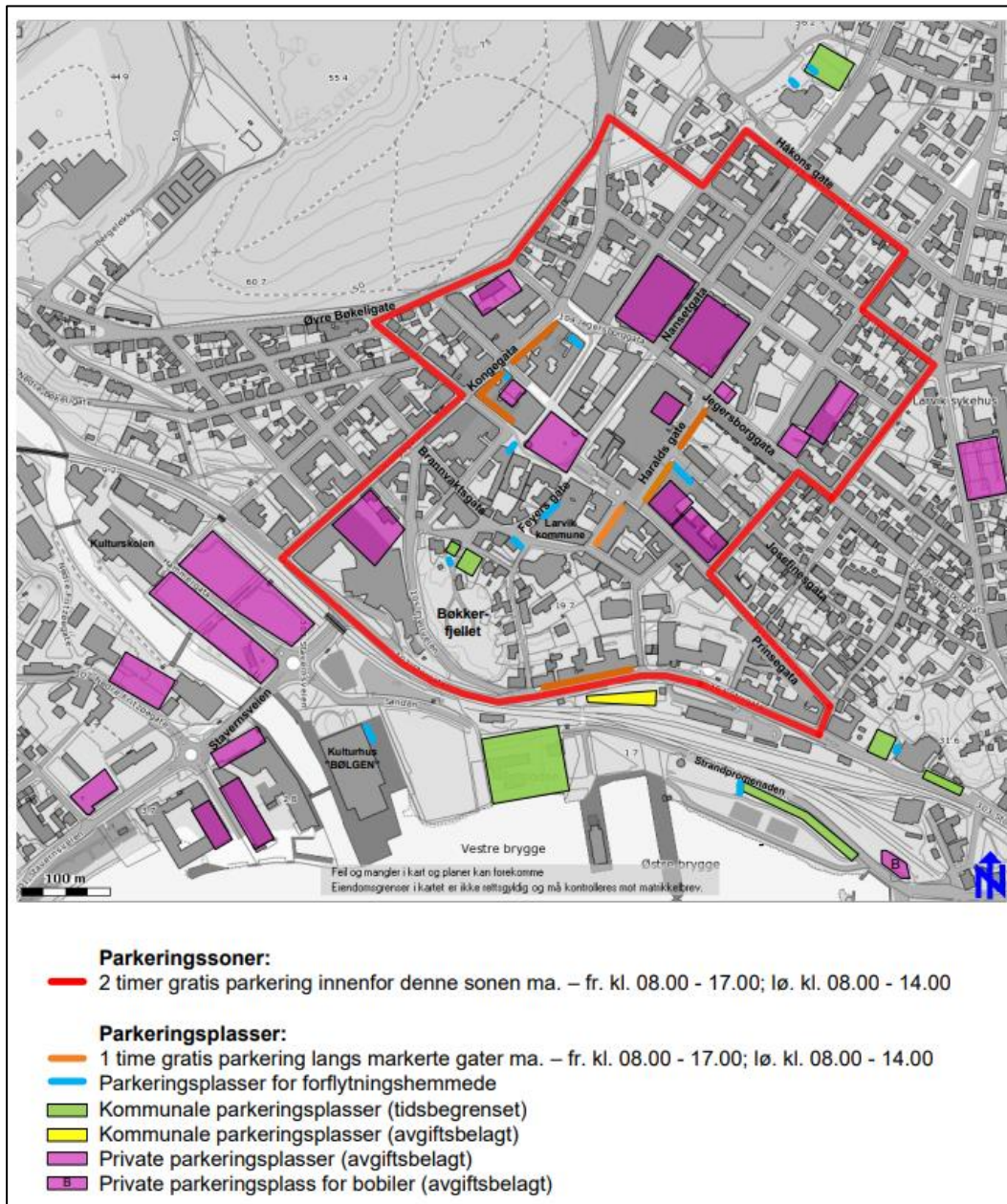
Tilgjengeligheten til parkering i Larvik sentrum er god, med flere parkeringsanlegg midt i sentrum og gateparkering i de fleste gater med biltrafikk.

Total er det i analyseområdet 3570 parkeringsplasser. Disse inkluderer alle parkeringsplasser, også de som er forbehold enkelte brukergrupper. Tabell 1-1 viser parkeringsplasser i analyseområdet fordelt på type parkeringsplass.

Type parkeringsplass	Antall plasser
Gateparkering	1412
Biloppstillingsplasser/parkeringsanlegg	2158
Total	3570

Tabell 1-1: Parkeringsplasser i analyseområdet.

I dag er det avgiftsfri, men tidsbegrenset parkering innenfor sentrum av Larvik på de offentlige parkeringsplasser, se Figur 1-1. Private parkeringsplasser er med noen unntak avgiftsbelagt.



Figur 1-1: Parkeringsområder i Larvik sentrum.

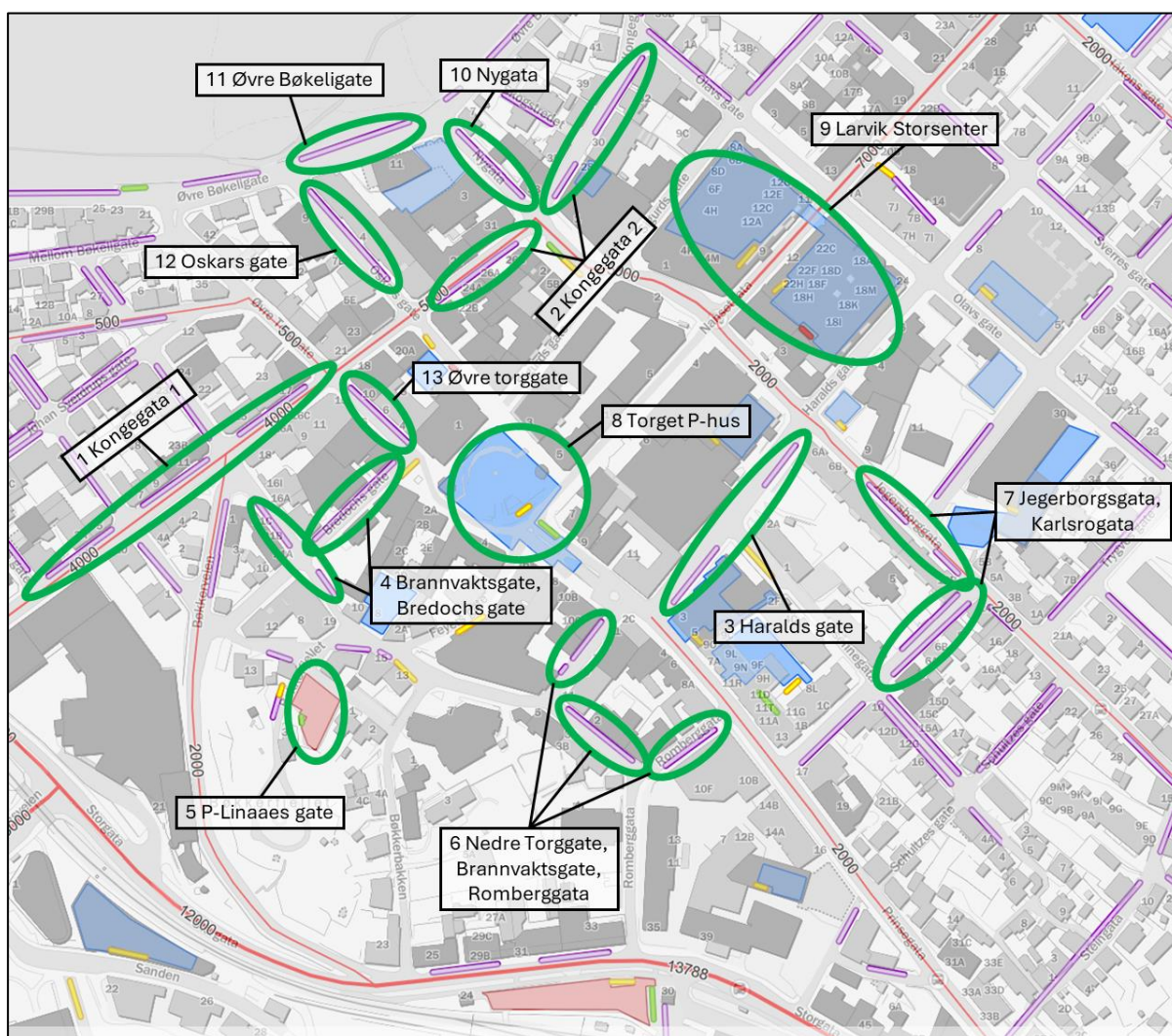
Larvik kommune driver gateparkering og ett parkeringsområde innenfor sentrumsavgrænsingen. De fleste kommunale plassene er gratis, men har tidsbegrensning på 1-2 timer.

Registrering av parkeringsbelegg

For å få en oversikt over belegg og ledig parkeringskapasitet ble det i juni 2025 gjennomført en registrering av parkerte biler på utvalgte parkeringsområder. Disse ble valgt ut med utgangspunkt i å være mest mulig representativ for området, og for å kunne

si noe om belegg i hele analyseområdet. Registrering ble bare gjennomført på plasser som i Tabell 1-1 er oppført som «standard».

Registrering ble gjennomført hver dag i perioden 11. juni – 18. juni, unntatt søndag 15. juni, rundt kl. 12-13. Tidspunkt mellom kl. 12 og 13 er valgt fordi dette ble ansett som timen med høyest belegg. Figur 1-2 viser parkeringsområder der parkering ble registrert.



Figur 1-2: Parkeringsområder der parkering ble registrert.

Enkelte parkeringsområder ble ikke registrert 12.06. og 14.06. For disse dager er andel belegg beregnet med følgende metode:

1. Beregnet prosentvist belegg for de aktuelle dagene i forhold til øvrige dager, i de områdene der registrering ble gjort alle dager.

2. Antatt at manglende dager har samme prosentwise belegg for de områder der registrering ikke ble gjort alle¹ dager.

Optimalt parkeringsbelegg

Ideelt parkeringsbelegg ligger på 85 %. Med 85 % belegg i makstimen vil parkerende stort sett finne ledig parkeringsplass². Det presiseres at 85 % belegg ikke er en øvre smertegrense, men at det med et belegg på over 85 % gradvis bli vanskeligere å finne ledig parkeringsplass, noe som kan føre til økt letetrafikk. Et belegg på under 85 % i makstimen antyder en overkapasitet og en dårlig arealutnyttelse.

Resultat fra parkeringsregistrering

Parkeringsregistreringen i Larvik viser et gjennomsnittlig belegg som ligger langt under det som ansees som ideelt: 44 % mandag - fredag og 38 % på lørdag (se Figur 1-3).

Det er ønskelig med god utnyttelse av parkeringsplasser i maksperiodene for at parkering skal være samfunnsnyttig arealbruk. Bakgrunnen for 85 %-målet er at det erfaringsmessig gir en god avveining mellom utnyttelse og hvor enkelt det er å finne plass, uten vesentlig letekjøring. Om belegget er 95 % vil bare 1 av 20 plasser være ledig, og det vil ta langt mer tid å finne ledig plass.

Parkeringsregistreringen viser at det kun er tre områder som har et belegg på rundt 85 %:

- P-Linaaes gate: man-fre 88 %, lør 85 %
- Øvre Torggate: man-fre 89 %
- Oskars gate: man-fre 85 %

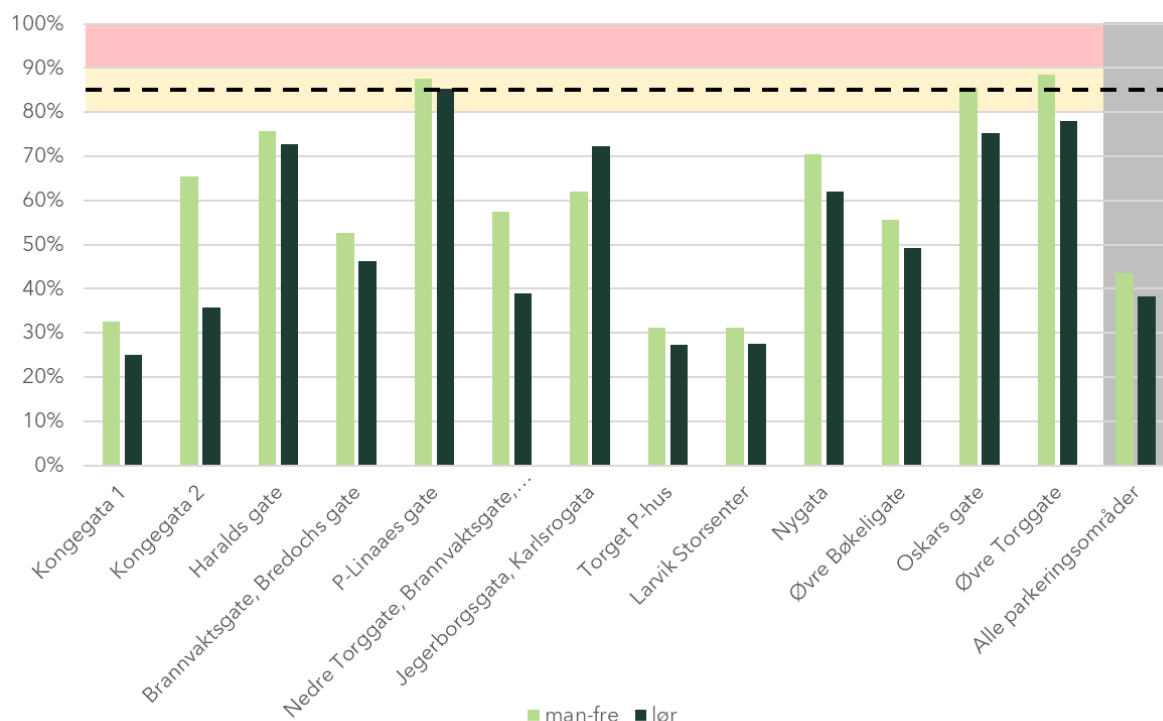
Områdene med lavest parkeringsbelegg har et belegg på under 35 %, deriblant de to største parkeringsområdene som inngikk i registreringen (Torget P-hus og Larvik Storsenter):

- Torget P-hus: man-fre 31 %, lør 27 %
- Larvik Storsenter: man-fre 31 %, lør 28 %
- Kongegata: man-fre 33 %, lør 25 %

¹ Eksempel: Dersom belegg på tirsdag i de områder med registrering tilsvarer 110 % av gjennomsnitt til alle andre ukedager, antas det at belegg på tirsdag i de områder der det mangler registrering, også tilsvarer 110 % av gjennomsnitt av alle andre ukedager.

² Shoup, D.C. (2006), "The price of parking on great streets", planetizen March29, 2006.

Parkeringsbelegget er generelt høyere på mandag-fredag enn på lørdag. Det eneste unntaket er «Jegersborggata, Karlsrogata» der belegget på lørdag er høyere.



Figur 1-3: Registrert belegg i prosent mandag til fredag og lørdag. Figur 1-2 viser lokalisering av parkeringsområdene. Stiplet svart linje viser 85 % utnyttelse. 85 % belegg i makstimen ansees som ideelt belegg for parkeringsanlegg, der de parkerende stort sett kan finne ledig parkeringsplass.

For å estimere ledig parkeringskapasitet i hele analyseområdet, er det lagt til grunn at registrert parkeringsbelegg er representativt for hele analyseområdet. Dette er en forenkling og knyttet til noen usikkerheter.

Et antatt gjennomsnittlig belegg på henholdsvis 44 % og 38 %, mandag til fredag og lørdag, på totalt 3570 parkeringsplasser, gir i størrelsesorden 2000 ledige parkeringsplasser mandag til fredag i makstimen. På lørdag er det ca. 2210 ledige plasser.

Det er et stort avvik mellom registrert parkeringsbelegg på 44% (1570 parkeringsplasser) og optimalt parkeringsbelegg på 85% (3035 parkeringsplasser). Ved å fjerne parkeringsplasser kan man nærme seg et optimalt parkeringsbelegg og samfunnsnyttig bruk av gatearealene. Avviket mellom registrert og optimalt parkeringsbelegg utgjør ca. 1465 plasser dersom en legger til grunn et optimalt belegg på 85 % (3035 plasser) og et registrert belegg på 44 % (1570 plasser).

2. Tiltak for bedre bruk av parkeringsplasser

I dette kapitlet er det beskrevet tiltak som gir kommunen mulighet til å styre og begrense parkering. Tiltakene er beskrevet på overordnet nivå.

Som beskrevet i kapittel 1 har parkeringsområder i analyseområdet et samlet eller gjennomsnittlig belegg i den antatte maksperioden på ca. 44 % mandag til fredag og 38 % på lørdag. Dette er langt under det som ansees som ideelt belegg og kommunen bør gjennomføre tiltak som begrenser utbygging av nye plasser og reduserer antallet parkeringsplasser. Samtidig bør en i tråd med regionale og nasjonale mål begrense bilbruk gjennom restriktive tiltak knyttet til parkering.

Gjennom kommuneplanen har kommunen gode muligheter til å regulere utforming og mengde parkering ved nyetablering av et tilbud. Gjennom Plan- og bygningsloven har kommunen verktøy for å regulere utformingen og lokaliseringen av parkeringsplasser, eierskapet av plassene og hvor mange plasser som bygges. Når parkeringsplasser først er lovlig anlagt av private aktører, er det vanskelig for kommunen å begrense tilbudet. Dersom det ikke er inngått avtaler i forbindelse med etableringen av plassene har kommunen ikke mulighet til å endre hvordan de lovlig etablerte, private plassene skal anvendes.

Kommunen har anledning til å styre regulering og bruken av eksisterende plasser på offentlig gategrunn gjennom vegtrafikkloven. I tillegg kan indirekte tiltak, som tiltak for gående, syklende og kollektivtransport, påvirke bruken av parkeringsplasser i kommunen.

Dette kapittel er basert på egne erfaringer og vurderinger gjort i TØI-rapport 1493/2016 *Parkering - Virkemidler og effekter*³ som inneholder en utfyllende gjennomgang av effekter av forskjellige tiltak.

2.1. Tiltak for regulering av nye parkeringsplasser

Ved etablering av nye tilbud som utløser et parkeringsbehov har kommunen mulighet til å regulere parkeringsplassene. Dette delkapitlet tar for seg tiltak som faller under plan- og bygningsloven. Disse tiltakene vil kunne gi god effekt over tid, men gir ingen umiddelbare effekter på parkeringssituasjonen. Til gjengjeld er kostnaden av disse tiltakene stort sett

³ Christiansen, P. Hanssen, J.U., Skartland, E-G. & Fearnley, N. (2016) Parkering - virkemidler og effekter. TØI-rapport 1493/2016.

relativt lave for kommunen, og vil i stor grad kunne gjennomføres ved utarbeidelse av en parkeringsnorm og gjennom bestemmelser knyttet til kommuneplanens arealdel ved neste rullering av denne planen.

Sonebasert parkeringsnorm

En sonebasert maksimumsnorm for sentrumsområdene kan utformes slik at det ikke åpnes for nye parkeringsplasser i disse områdene, eller at man begrenser antall nye parkeringsplasser. Dermed vil en innføring av parkeringsnormer for sentrum være effektivt for å begrense bilbruken over tid. Færre tilgjengelige parkeringsplasser gjør det mer sannsynlig at man vil velge et annet transportmiddel. Sammenstillingen av tiltak i Tabell 2-1 viser at det er sonebasert parkeringsnorm med maksimumsnorm som har høyest effekt på reduksjon av bilbruk og sentrumsutvikling. Samtidig er det lave assosierte kostnader for kommunen, og moderat behov for supplerende tiltak.

Innføring av maksimum parkeringsnorm

Parkeringsnormer alene vil kun begrense antallet nye parkeringsplasser, men kan ikke brukes som et virkemiddel for å regulere plassene etter at de er etablert. I gjeldende kommuneplan⁴ stilles det krav til at en ved ny utbygging innenfor de prioriterte tettstedene skal etablere parkeringsplasser tilknyttet arealformål:

- Bolig: minst 0,5 bilparkeringsplasser per bolig. I tillegg skal en etablere minst 0,2 gjesteparkeringsplasser per bolig.
- Barnehage og skole: minst 4 plasser per barn
- Næring er delt inn i ulike kategorier med følgende krav til bilparkering per 100 m² BRA:
 - Lager/produksjon: minst 0,5⁵
 - Kontor: minst 0,5 - maks 1,5
 - Forretning/tjenesteyting: minst 0,5 - maks 2

Valg av parkeringsnorm har stor betydning for byutvikling, mobilitet og arealbruk. Kommuner kan velge mellom minimumsnormer, maksimumsnormer, kombinasjonsnormer eller å ikke fastsette normer i det hele tatt. Et sentralt mål i moderne byplanlegging er å

⁴ Larvik kommune (2025): Kommuneplanens arealdel 2025-2037. Bestemmelser og retningslinjer.

⁵ Kravet til parkering knyttet til lager/produksjon kan reduseres ved utarbeiding av reguleringsplan.

redusere antall parkeringsplasser for å begrense bilbruk og samtidig frigjøre areal til andre formål, som grøntområder, gang- og sykkelveier, eller bolig- og næringsutvikling.⁶

Minimumsnormer sikrer at det etableres et visst antall parkeringsplasser, noe som gir forutsigbarhet og dekker behovet for bilbruk, men kan føre til overkapasitet, høye kostnader og økt biltrafikk⁷. Maksimumsnormer begrenser antallet parkeringsplasser og fremmer miljøvennlig transport og arealeffektivitet, men kan skape utfordringer dersom behovet undervurderes. Kombinasjonsnormer gir fleksibilitet og mulighet for lokal tilpasning, men kan være mer komplekse å praktisere. Å ikke ha normer gir utbyggere full frihet, men kan føre til uforutsigbarhet og manglende styring med mobilitetsmønstre og arealbruk.

I et utbyggingsområde med sammensatt arealbruk anbefales det å benytte maksimumsnormer for bilparkering. Dette vil understøtte nasjonale og kommunale mål om å redusere bilbruk, klimagassutslipp og lokal luftforurensning, samt å fremme kollektivtransport, sykling og gange som primære transportformer. Ifølge Tiltakskatalogen for transport og miljø er regulering av parkeringskapasitet et av de mest effektive virkemidlene for å påvirke transportmiddelvalg og redusere biltrafikk.⁸

Maksimumsnormer bidrar til å begrense tilgangen til parkeringsplasser, noe som gjør bil mindre attraktivt som transportmiddel, særlig for arbeid og handel. Dette støtter opp under mål om nullvekst i biltrafikk og mer bærekraftig mobilitet, slik det er formulert i nasjonale strategier for by- og transportutvikling. Samtidig frigjøres areal til andre formål, som grøntstruktur, byrom, boliger og næringsutvikling, og man unngår kostbare parkeringsanlegg som ofte belastes alle brukere – også de uten bil.

Når det gjelder boligformål, bør maksimumsnormen differensieres etter boligtype og målgruppe. For eksempel kan det stilles lavere krav til små leiligheter og boliger i områder med god kollektivdekning, mens det kan åpnes for noe høyere parkeringsdekning for familieboliger eller boliger tilpasset grupper med spesielle behov. Dette gir rom for sosial og funksjonell tilpasning, samtidig som man unngår overetablering av parkeringsplasser

⁶ Transportøkonomisk institutt (2016): Parkering – virkemidler og effekter. TØI-rapport 1493/2016.

⁷ Transportøkonomisk Institutt (2015): Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. TØI-rapport 1439/2015.

⁸ Tiltak.no. Tiltakskatalogen. Parkering.

som fremmer bilbruk. Forskning viser at høy parkeringsdekning ved bolig øker sannsynligheten for bilhold og bilbruk.⁹

Frikjøp av parkeringsplasser

Som alternativ til å fjerne dagens minimumsnormer kan man benytte seg av å la utbyggere frikjøpe¹⁰ seg fra minimumsnormene. Dette gir kommunen mer kontroll over bruken av plassen og lokalisering av disse. Frikjøpte parkeringsplasser gir kommunen eierskap over parkeringsplassene, og kommunen kan da også bestemme hvordan plassene reguleres, for eksempel gjennom avgifter. Frikjøp kan også innebære økte avstander mellom parkeringsplassen og næring eller bolig, som også vil virke for å redusere bilbruken.

Frikjøp er en frivillig ordning, og selv om det finnes eksempler på at kommuner har krevd at utbygger inngår en frikjøpsavtale er en slik mulighet ikke uttrykt i klartekst i lovverket.

Frikjøp har middels effekt på reduksjon av bilbruk og sentrumsutvikling, kombinert med middels assosierte kostnader for kommunen, og moderat behov for supplerende tiltak. Frikjøp forutsetter en minimumsnorm eller faste krav til parkering.

Sambruk av parkeringsplasser

Sambruk av parkeringsplasser er i større grad et tiltak for mer effektiv og rasjonell arealutnyttelse, enn det er et tiltak som reduserer bilbruk. Dersom sambruk også innebærer økt avstand til parkeringsplassene vil det kunne ha en effekt på bilbruken.

Konsolidering (samle) av parkeringsplasser

Konsolidering av parkeringsplasser vil også primært ha effekt på bilbruken dersom det gir økt avstand mellom parkeringen og målpunktet. Dersom man lykkes med å frigi areal fra parkering til andre formål ved å samlokalisere parkeringsplassene kan dette tiltaket være effektivt for å stimulere sentrumsutvikling.

Effekt av tiltak for regulering av nye parkeringsplasser

I Tabell 2-1 er effekt av de ulike tiltakene beskrevet over vurdert. Vurdering tar utgangspunkt i en kvalitativ tilnærming med utgangspunkt i beskrivelsen av tiltaket.

⁹ Transportøkonomisk Institutt (2015): Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. TØI-rapport 1439/2015.

¹⁰ Frikjøp er en frivillig ordning. Kommunen og utbygger inngår en avtale som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplasser i samsvar med vedtatt norm mot å innbetale et gitt beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes.

Tiltak	Potensial for reduksjon bilbruk	Potensial for sentrums-utvikling	Kostnader for kommunen	Behov for supplerende tiltak
Sonebasert parkeringsnorm	Høy	Høy	Lav	Middels
Innføring av maks parkeringsnorm	Middels	Høy	Lav	Lav
Frikjøp	Middels	Middels	Middels	Middels
Sambruk	Lav	Middels	Lav	Lav
Konsolidering av parkeringsplasser	Lav	Høy	Lav	Høy

Tabell 2-1: Vurdering av tiltakenes effekt knyttet til langsiktige tiltak for regulering av nye plasser etter ulike kriterier. Grønn – positiv; gul – negativ.

2.2. Tiltak for regulering av eksisterende plasser

For allerede eksisterende kommunale parkeringsplasser har kommunen virkemidler i vegtrafikkloven for å regulere bruken.

Kommunen har begrenset mulighetsrom til å styre bruken av lovlig anlagte private parkeringsplasser. Tiltak for å styre eksisterende parkeringsplasser som ikke driftes av kommunen kan derfor ha begrenset effekt i områder med høy andel privat eide parkeringsplasser.

Avgiftsparkering og tidsbegrensning

Avgiftsparkering har dokumentert god effekt som et trafikkreduserende tiltak, men vil miste effekten dersom det finnes mye gratis parkering i nærområdet. Det samme vil gjelde for tidsbegrenset parkering. Dersom disse tiltakene innføres på kun noen få parkeringsplasser, vil reisende heller velge nærliggende gratis alternativer dersom det er ledig kapasitet. Å ha mange forskjellige kombinasjoner av tids- og prisregulering innenfor et område kan gjøre det vanskelig for brukerne å orientere seg i tilbudet, og kan bidra til at enkelte plasser blir underutnyttet og andre overutnyttet.

De fleste private parkeringsplasser i Larvik sentrum er i dag avgiftsbelagt. På de private plasser som i dag er gratis er det vanskelig for kommunen å innføre parkeringsavgift eller tidsbegrensning på plasser som er lovlig anlagt.

Endre antall plasser

Å redusere antall parkeringsplasser er enkelt å gjennomføre på offentlig grunn, men som for avgiftsparkering og tidsbegrensning er det vanskelig å fjerne private parkeringsplasser. Om det ikke ble inngått avtaler i forbindelse med utbyggingen, kan kommunene heller

ikke endre hvordan de lovlig etablerte, private plassene brukes. Her bør kommunen komme i dialog med private eiere og stimulere til færre parkeringsplasser gjennom insentiver.

Reservering av plasser

Eier av parkeringsarealet har myndighet til å reservere plasser til bruk for visse grupper, eksempelvis elbiler, ansatte eller kunder. Dette vil i praksis redusere antallet tilgjengelige parkeringsplasser til allmenn bruk. Dette tiltaket påvirker i liten grad arealbeslaget fra parkeringsplasser, og stimulerer i liten grad til sentrumsutvikling.

Boligsoneparkering

Vegtrafikklovgivningen gir kommunene mulighet til å vedta tilsvarende reserveringer for visse grupper for parkeringsplasser på offentlige ferdselsårer innenfor et nærmere angitt område, for eksempel gjennom boligsoneparkering. Boligsoneparkering brukes i dag primært i byområder, men kan innføres alle steder man ønsker å begrense trafikk og parkering skapt av andre enn dem som har direkte tilhørighet til et område (fremmedparkering). Innføring av boligsoneparkering kan fremme bedre bomiljø fordi det reduserer fremmedparkering og kan redusere den trafikken fra letekjøring, men har ingen direkte effekt på sentrumsutviklingen.

Bosatte vil med gyldig bevis kunne parkere i den respektive boligsonen. Kommunen kan gi bosatte i boligsonene gratis tilgang til gateparkering, eller kreve en måneds-/årsavgift per kjøretøy. Tiltaket kan gi effekt i form av økt bilhold og bilbruk blant bosatte i et område dersom det blir enklere å finne plass ved retur til boligen.

I Tabell 2-2 er effekt av de ulike tiltak for styring av eksisterende plasser vurdert. Vurdering tar utgangspunkt i en kvalitativ tilnærming basert på beskrivelsen ovenfor.

Tiltak	Potensial for reduksjon bilbruk	Potensial for sentrums-utvikling	Kostnader for kommunen	Behov for supplerende tiltak
Tidsbegrensning	Middels	Middels	Ingen	Lav
Avgift	Høy	Ingen	Lav	Høy
Endring i antall plasser	Høy	Høy	Lav	Lav
Reservering av plasser	Middels	Ingen	Middels	Høy
Boligsoneparkering	Lav	Lav	Lav	Lav

Tabell 2-2: Vurdering av tiltakenes effekt knyttet til tiltak for styring av eksisterende plasser etter ulike kriterier. Grønn – positiv; gul – negativ.

2.3. Indirekte tiltak på bruk av parkeringsplasser

Utover tiltakene skissert i kapittel 2.1 og 2.2, som omfatter tiltak direkte mot parkering, kan andre tiltak ha en indirekte effekt på parkeringsbruken. Disse tiltakene kan være viktige som alternativer eller tillegg til direkte parkeringstiltak.

Dialog med private aktører

På private parkeringsområder har kommunen svært få muligheter til å direkte påvirke parkeringen eller innføre parkeringstiltak. For å ha en samordnet og brukervennlig parkeringspolitikk kan det være lurt at kommunen har en dialog med eierne av parkeringsplasser som ikke eies eller forvaltes av kommunen.

Dialog med private aktører kan gi mulighet for innføring av tiltak beskrevet i delkapittel 2.2 på områder som kommunen ikke har myndighet over. For de private aktørene kan ulike tiltak gi følgeboder, for eksempel inntekter fra avgiftsparkering, økt sirkulering på parkeringsplassene som gir økt handelsaktivitet, og frigivelse av parkeringsarealer til andre formål. Dialog og samarbeid mellom offentlige og private aktører antas å være det viktigste suksesskriteriet for å gjennomføre tiltak på kortere sikt. Merk at konkurranse-loven kan sette begrensninger på aktørers mulighet til å samordne pris og andre vilkår på parkeringstilbudet¹¹.

Tiltak for kollektiv, sykkel og gange

Kollektivtiltak og tiltak for sykkel og gange har som hovedformål å øke konkurransekraften for disse transportmidlene sammenlignet med bilen. Ved å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt kan man overføre reiser fra bil til andre transportmidler. Det er dokumentert at slike tiltak har størst effekt dersom de gjennomføres sammen med restriktive tiltak for bil.

I Tabell 2-3 Tabell 2-1 er effekt av de ulike indirekte tiltak vurdert. Vurdering tar utgangspunkt i en kvalitativ tilnærming basert på beskrivelsen ovenfor.

Tiltak	Potensial for reduksjon bilbruk	Potensial for sentrums-utvikling	Kostnader for kommunen	Behov for supplerende tiltak
Dialog med private aktører	Middels	Middels	Lav	Lav
Kollektivtiltak	Middels	Lav	Høy	Middels

¹¹ Lov om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (lovdata.no)

Tiltak for sykkel og gange	Lav	Lav	Middels	Middels
-----------------------------------	-----	-----	---------	---------

Tabell 2-3: Vurdering av tiltakenes effekt knyttet til indirekte tiltak etter ulike kriterier. Grønn – positiv; gul – negativ.

2.4. Prismodeller for parkeringsavgift

Som beskrevet i kapittel 2.2 er parkeringsavgift et viktig virkemiddel knyttet til parkering. Avgifter kan synliggjøre at parkering har en kostnad og samtidig begrense etterspørselen etter parkering. Formålet med å avgiftsbelegge parkering kan både være å få inn inntekter, redusere biltrafikken, men også bidra til sirkulasjon og tilgjengelighet av parkeringsplasser. Parkeringsavgift kan i tillegg bidra til å avvise besøk til stedet, eller stimulere til valg av annet transportmiddel.

For at parkeringsavgiften skal ha den ønskede effekten bør alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i et område avgiftsbelegges. En innføring av parkeringsavgift bare i ett eller noen parkeringsområder vil redusere effekten parkeringsavgiften har. Besøkende vil da i større grad velge parkeringsområder der det er gratis å parkere bilen.

For parkeringsavgiften bør en velge en prismodell som gir fordeler til brukergrupper man ønsker at skal ha tilgang til parkering. Dette kan f.eks. være korttids- eller langtidsparkerende. Under er det beskrevet ulike prismodeller og hvordan de påvirker parkering.

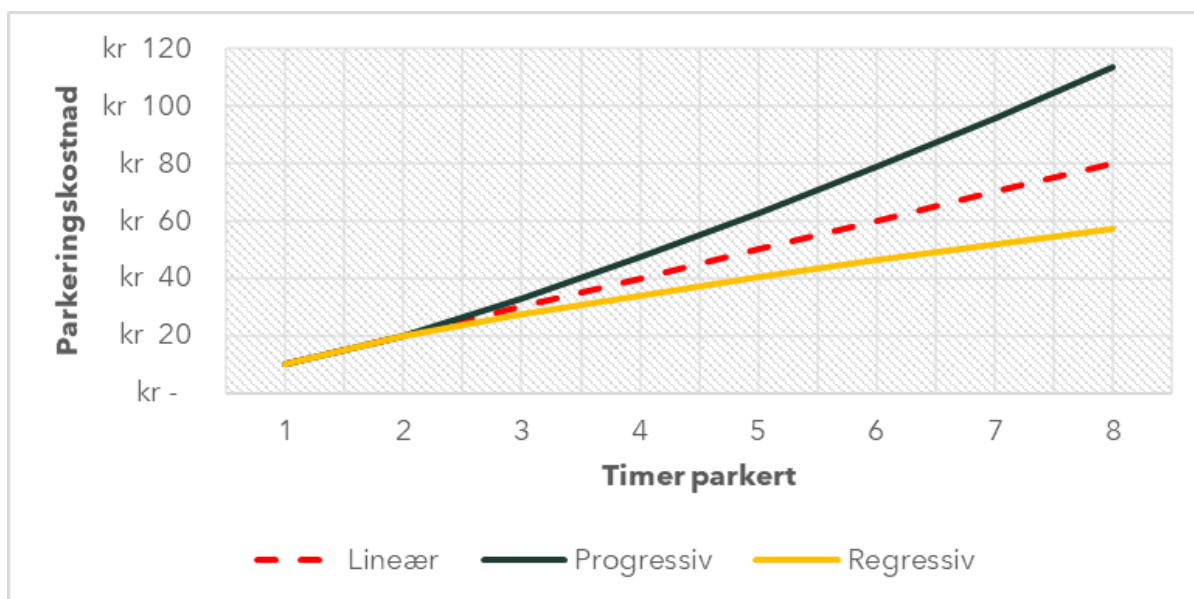
Prismodell	Prinsipper og virkning
Lineær	En lineær modell er den enkleste prismodellen, og sannsynligvis den mest utbredte. Her øker prisen med samme sats per time. Denne modellen er egnet dersom man ikke har noen spesielle målsettinger med inntjening eller ønsker å tilgodese enkelte grupper. For en lineær prismodell kreves ingen spesiell infrastruktur

Regressiv	Den regressive modellen har et avtagende tillegg i pris per tidsenhet (f.eks. per time). Denne modellen gjør altså at det man betaler ekstra per time avtar. Jo sterkere prisøkningen avtar, jo mer regressiv er prismodellen. Modellen er aktuell dersom man ønsker å prise slik at de som står kort betaler mer, mens det samtidig skal være en viss begrensning i hvor mye man betaler totalt. Dette kan f.eks. være ut fra hensyn til spesielle grupper, eller bruk av parkeringsplasser, men hvor man samtidig ønsker å oppnå en viss inntekt, selv om inntekten vil være lavere sammenlignet med en lineær prismodell. Man må forvente en økning i antall arbeidsreiser som står parkert med denne modellen. Dette skyldes at man får en større rabatt jo lenger man står parkert, sammenlignet med den lineære modellen. For øvrige reiser kan man også forvente en økning i antall reiser, men denne vil trolig være svakere enn for arbeidsreiser. Dette begrunnes med at øvrige reiser ofte har kortere parkeringstid, slik at de får mindre «rabatt». For en regressiv modell kreves samme type infrastruktur som for en lineær prismodell.
Progressiv	Denne modellen er mest hensiktsmessig dersom man ønsker å fremme kortere parkeringstid. En begrunnelse kan være å øke gjennomstrømmingen av antall parkerende, f.eks. i forbindelse med handel. Et annen kan være å begrense antallet arbeidsreiser som parkerer for å sikre tilstrekkelig kapasitet til reisende med andre ærend. Modellen vil kanskje passe best i sentrumsområder der mange ønsker tilgang samtidig, samt områder med nærhet til handel. I sentrumsområder kan det være forskjellige typer reiseaktivitet med ulikt parkeringsbehov. Større press på etterspørselen vil også bety at de som står lenge vil begrense parkeringsmulighetene for de som står kortere. Man kan forvente en reduksjon i antall arbeidsreiser som står parkert med denne modellen. Dette skyldes at man får en større prisøkning jo lenger man står parkert, sammenlignet med den lineære modellen. For øvrige reiser kan man forvente en reduksjon i antall reiser, men denne vil trolig være svakere enn for arbeidsreiser. Dette begrunnes med at øvrige reiser trolig har kortere parkeringstid, slik at de får en lavere ekstrakostnad. Med en progressiv modell vil man kunne forvente en økning i inntekt. Det kreves samme type infrastruktur som for en lineær prismodell.

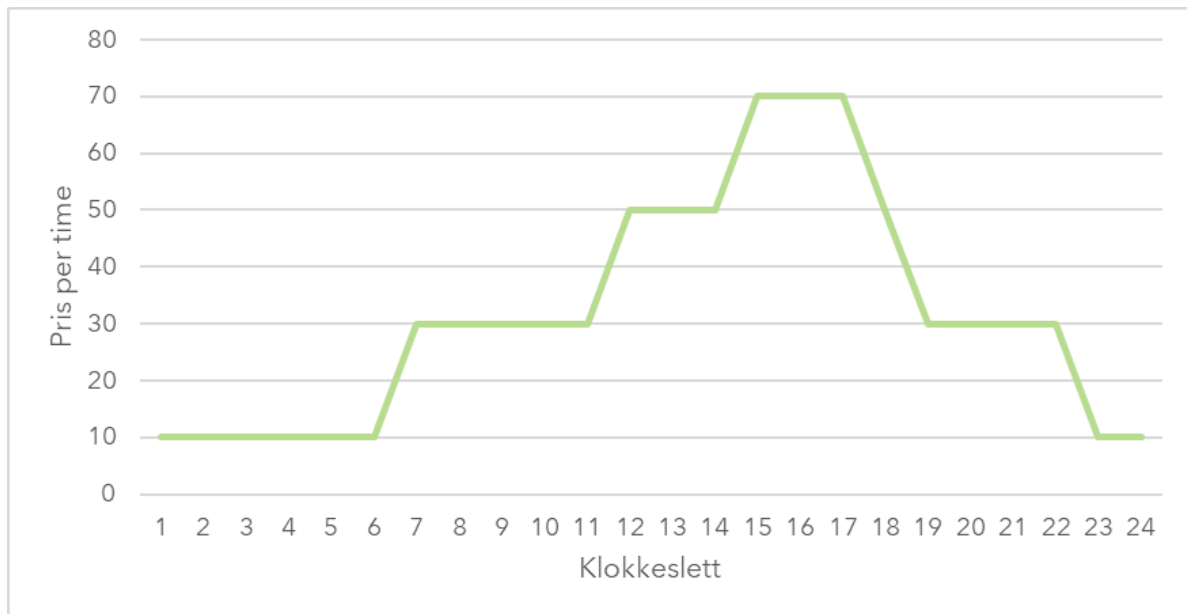
Dynamisk	Dynamisk prising er per definisjon pris som forandrer seg over tid etter et forhåndsbestemt mønster. Med «tid» menes i denne sammenheng ulike tidspunkt på dagen, og da gjerne en høyere pris i rushtiden hvor etterspørselen er høyest. Begrunnelsen for denne typen prising er ofte at kapasiteten er begrenset i gitte perioder. Fra et samfunnsøkonomisk ståsted, skal dermed prisen økes slik at de med høyere betalingsvillighet for parkering får tilgang til parkering, før de som er villige til å betale mindre. Med dynamisk prising vil en dermed redusere antall reiser i perioder med høyere belastning. Dynamisk prising kan også være en metode for å øke inntektene, uavhengig av trengselsproblemer – altså en ren bedriftsøkonomisk motivasjon. Både antall arbeidsreiser og øvrige reiser vil reduseres om man øker prisen i perioder med høyere belastning. For en dynamisk prismodell er det noe høyere krav til teknisk infrastruktur enn lineær modell, da man må beregne, formidle og ha et betalingssystem som kan differensiere prisen etter tidsperiode.
----------	---

Tabell 2-4: Utvalgte prismodeller for parkering.

Figur 2-1 og Figur 2-2 illustrerer prising for de ulike modeller beskrevet i Tabell 2-4.



Figur 2-1. Sammenligning av prisutvikling over tid med for forskjellige prismodellene.



Figur 2-2: Eksempel på dynamisk prising med høyest timepris på ettermiddagen.

2.5. anbefalte tiltak

I dette delkapittel anbefales det et utvalg av tiltak knyttet til parkering for Larvik sentrum. Hovedmålene med anbefalte tiltak er følgende:

- Reduksjon i generell bilbruk
- Reduksjon av biltrafikk i boligområder
- Reduksjon av letetraffic
- Mer effektiv og rasjonell arealutnyttelse
- Økte inntekter for kommunen/private eiere
- Fremme handel i sentrumskjernen

Tiltak for regulering av nye parkeringsplasser

For Larvik sentrum anbefales det å innføre en sonebasert parkeringsnorm som er mer restriktiv knyttet til etablering av nye parkeringsplasser, sammenlignet med det som ligger i gjeldende kommuneplan og gjelder de prioriterte tettstedene. Med utgangspunkt i at det i dag er en overkapasitet av parkeringsplasser kan en ha maks krav for bilparkering som er lavere enn gjeldende krav (se kapittel 2.1).

Utbyggere burde gis mulighet til å frikjøpe seg fra parkeringskravene. Dette gir kommunen mer kontroll over bruken av plassen og lokalisering av disse.

Dersom en utbygger gjennom utbyggingsprosjekt etablerer nye parkeringsplasser bør kommunen oppmuntre til at det legges til rette for sambruk. Mobilitetsplaner som utarbeides i forbindelse med utbyggingsprosjekt bør en vurdere potensiale for sambruk.

Anbefalte tiltak vil først og fremst føre til:

- Reduksjon i generell bilbruk
- Reduksjon av biltrafikk i boligområder
- Mer effektiv og rasjonell arealutnyttelse

Tiltak for regulering av eksisterende parkeringsplasser

Det anbefales å innføre avgiftsparkering på offentlige plasser. Da de fleste private plasser allerede i dag vil en innføring av avgiftsparkering på offentlige plasser har god effekt. Som resultat vil tilnærmet all parkering i Larvik sentrum være avgiftsbelagt. Effekt på innføring av avgiftsparkering er nærmere analyser i notat «Analyse av parkeringsavgift»¹².

¹² Asplan Viak AS (2025): Notat Analyse av parkeringsavgift.

Da det i dag er registrert en overkapasitet på parkering bør kommunen vurdere å redusere antall offentlige parkeringsplasser. Dette vil være samfunnsnyttig og frigir parkeringsarealer til andre formål i sentrumsområdet.

Innføring av boligsoneparkering i boligområdene tett på sentrum. Kostnader for bosatte å parkere bør for første bil være lav, men burde øke med bil nr. 2 og 3 per husstand. Eventuell kan en vurdere allmenparkering mot avgift.

For å redusere letetrafikken bør en etablere et dynamisk parkeringssystem. Dvs. skilting ved de viktigste innfartsårene som viser antall ledige plasser i de viktigste parkeringsanleggene. I tillegg bør de viktigste parkeringsanleggene skiltes fram til anlegget.

Anbefalte tiltak vil først og fremst føre til:

- Reduksjon i generell bilbruk
- Reduksjon av biltrafikk i boligområder
- Reduksjon av letetrafikk
- Mer effektiv og rasjonell arealutnyttelse
- Økte inntekter for kommunen

Indirekte tiltak på bruk av parkeringsplasser

Det anbefales at kommunen går i dialog med private eiere av parkeringsplasser for å ha en samordnet og brukervennlig parkeringspolitikk. På private plasser, som i dag ikke er avgiftsbelagt, bør kommunen oppfordre eiere til å avgiftsbelegge dem.

Med utgangspunkt i overkapasitet på parkering bør kommunen i tillegg stimulere til en reduksjon i antall parkeringsplasser gjennom incentiver. Kommunen kan f.eks. tillate andre arealformål på eksisterende parkeringsarealer.

En bør fokusere på økt sirkulering på parkeringsplassene som gir økt handelsaktivitet, og frigivelse av parkeringsarealer til andre formål.

Anbefalte tiltak vil først og fremst føre til:

- Mer effektiv og rasjonell arealutnyttelse
- Økte inntekter for private eiere
- Fremme handel i sentrumskjernen

Prismodeller for parkeringsavgift

I sentrumskjernen anbefales det en progressiv prismodell som vil føre til kortere parkeringstid og øke gjennomstrømmingen av antall parkerende. Dette vil fremme handel i sentrumskjernen.

I områder utenfor sentrumskjernen kan en innføre en regressiv prismodell. Her kan det være aktuelt å prise slik at de som står kort betaler mer, mens det samtidig skal være en viss begrensning i hvor mye man betaler totalt. Dette vil fremme langtidsparkering, f.eks. knyttet til arbeidsreiser.

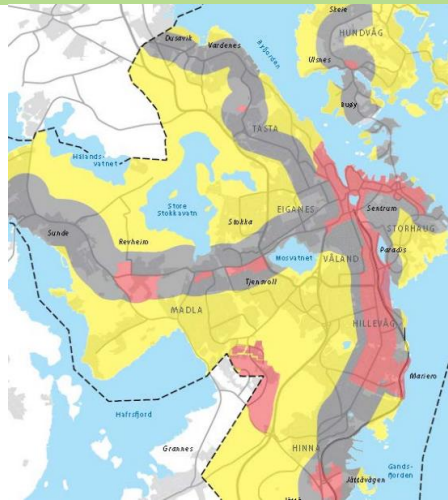
Anbefalte tiltak vil først og fremst føre til:

- Reduksjon i generell bilbruk
- Fremme handel i sentrumskjernen

3. Vedlegg til kap. 2 - Eksempelsamling

3.1. Langsiktige tiltak for regulering av nye plasser

Tiltak: Sonebasert parkeringsnorm og innføring av maksnorm



Eksempel på parkeringssoner for virksomheter i Stavanger kommune.
Kilde: TØI-rapport 1493/2016.

Beskrivelse av tiltak: kommunen stiller krav til antall parkeringsplasser i tilknytning til et nytt bygg. Det finnes ulike normvarianter: minimumsnorm, maksimumsnorm, kombinasjon av minimums- og maksimumsnorm og fastnorm. Normene kan være ulike for ulike soner i kommunen.

En sonebasert maksimumsnorm for sentrumsområdene kan utformes slik at det ikke åpnes for nye parkeringsplasser i disse områdene.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Drammen, Stavanger, Oslo

Juridiske og administrative hensyn: Middels, forutsetter at det utarbeides og vedtas en parkeringsnorm.

Kostnader: Lave

Sentrumsutvikling: Maksimumsnormer i sentrumsområdene vil kunne frigi plass til andre formål, og gi mer effektiv arealutnyttelse.

Behov for supplerende tiltak: Ved restriktive normer kan etterspørselen øke for omkringliggende områder.

Tiltak: Frikjøp



Illustrasjonsfoto. Ved frikjøp av parkeringsplasser påtar kommunen seg ansvaret for et hensiktsmessig parkeringstilbud.

Beskrivelse av tiltak: Kommunen gir utbygger mulighet til å inngå en avtale som fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplassene kommunen krever eller tillater mot å innbetale et fast beløp til kommunen for hver plass kommunen normalt vil kreve i samsvar med sin vedtatte parkeringsnorm.

Kommunen påtar seg ansvaret for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for et område.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Drammen

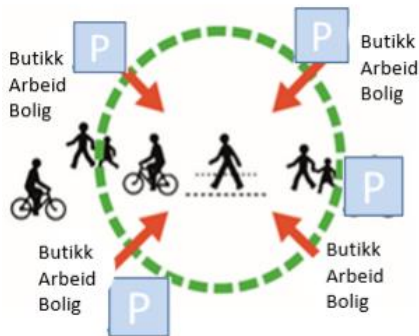
Juridiske og administrative hensyn: Lave. Frikjøpsordningen må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen.

Kostnader: Lave, driftsinntekter fra markedsbasert utleie vil kunne dekke differansen mellom frikjøpsbeløp og eventuelle utbyggingskostnader for kommunen.

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

Behov for supplerende tiltak: En frikjøpsordning forutsetter normer som stiller minimumskrav eller faste krav til parkering.

Tiltak: Sambruk



Illustrasjon på lokalisering av parkeringsanlegg i sentrumsranden.
Kilde: TØI-rapport 1493/2016

Beskrivelse av tiltak: Parkeringstilbudet for ulike formål håndteres samlet når det skal bygges nye bygg eller når parkering for flere formål samles i ett anlegg. Sambruk innebærer at for eksempel parkeringsplasser tilknyttet bedrifter tillates brukt til fritidsparkering eller beboerparkering om kvelden og natten.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Mjøndalen, Drammen

Juridiske og administrative hensyn: Kommunen kan sette krav om sambruk etter plan- og bygningslovens §§ 11-8 og 11-9. Praksisen kan fremmes gjennom bestemmelser eller retningslinjer.

Kostnader: Utbyggingskostnader kan holdes lave, ettersom antallet nye plasser som skal etableres blir redusert.

Sentrumsutvikling: Sambruk kan redusere behovet for å anlegge parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene. Etablering av parkeringshus gjør det mulig å begrense parkeringens samlede arealbeslag.

Behov for supplerende tiltak: Parkeringsnormer må være tilpasset slik at det stilles krav til at ny parkering skal løses i allerede opparbeidede parkeringsanlegg.

Tiltak: Konsolidering av parkeringsplasser



Lindeberg, Oslo. Det blå feltet viser arealet for parkering. Beboere har ikke parkering på egen tomt og må gå til parkering. Kilde: TØI-rapport 1493/2016

Beskrivelse av tiltak: Kommunen kan stille krav til utforming og lokalisering av nyetablerte parkeringsplasser, og kan stille krav til at parkering i visse områder etableres samlet for flere formål. Ligner på sambruk av parkeringsplasser, men fokus på at større parkeringsanlegg kan dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn en rekke mindre anlegg kan.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Stavanger, Bergen

Juridiske og administrative hensyn: Middels, bestemmelser gis i kommuneplanens arealdel.

Kostnader: Lave

Sentrumsutvikling: Samlokalisert parkering kan redusere arealbehovet, som i tur kan fremme tettere utbygging og mer effektiv arealbruk.

Behov for supplerende tiltak: Det må sørges for gode gangforbindelser.

3.2. Tiltak for styring av eksisterende plasser

Tiltak: Avgiftsparkering



Eksempel på avgiftsparkering. Kilde: Google Maps.

Beskrivelse av tiltak: Parkering gjøres mot betaling. Bot ved overskridelse.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Asker, Drammen og Hamar.

Juridiske og administrative hensyn: Både offentlige og private aktører, arbeidsgivere og grunneiere kan benytte tiltaket.

Kostnader: Lave, kun innkreivings- og håndhevingskostnader.

Sentrumsutvikling: Fører til økt sirkulering av plasser, som gir økt handelsaktivitet. Kan påvirke reisemåte og lokalmiljø.

Behov for supplerende tiltak: Håndheving av parkeringsavgiften er nødvendig for at tiltaket skal fungere. Håndhevingen kan selvfinansieres gjennom bøter for overtredelse.

Tiltak: Tidsbegrensning på parkeringsplasser



Eksempel på tidsbegrensning av parkering. Kilde: Google Maps.

Beskrivelse av tiltak: Begrensning i tillatt parkeringstid.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Hokksund

Juridiske og administrative hensyn: Lave, krever kun skiltvedtak.

Kostnader: Lave, krever kun oppsetting av skilt.

Sentrumsutvikling: Fører til økt sirkulering av plasser, som bidrar til økt handelsaktivitet.

Behov for supplerende tiltak: Håndheving av parkeringstiden er nødvendig for at tiltaket skal fungere. Håndhevingen kan selvfinansieres gjennom bøter for overtredelse.

Tiltak: Endring i antall parkeringsplasser



Eksempel på endring i antall parkeringsplasser. Samme gate før og etter fjerning av parkeringsplasser. Kilde: Google Maps.

Beskrivelse av tiltak: Begrense parkeringsomfanget i et område ved å redusere antall parkeringsplasser som tilbys til allmenn bruk. Gjelder for kommunalt eide tomter og parkeringsanlegg.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Oslo

Juridiske og administrative hensyn: For at kommunen skal ha mulighet til å påvirke bruken av parkeringsplassene må det inngås avtaler i forbindelse med utbyggingen.

Kostnader: Lave, med eventuelle kostnader til oppmerking og skilting.

Sentrumsutvikling: Redusert bilbruk kan bidra til triveligere bomiljø, og alternativ bruk av parkeringsareal.

Behov for supplerende tiltak: Innføring av avgiftsparkering i forkant av fjerning av parkeringsplasser kan redusere etterspørselen.

Tiltak: Reservering av plasser



Eksempler på reservering av parkeringsplasser. Kilde: Google Maps.

Beskrivelse av tiltak: Reservasjon av plasser til spesifikke brukere eller formål. Kan gjøres av kommunen og private aktører.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Bærum, Oslo

Juridiske og administrative hensyn: Eier av parkeringsareal, inkludert private aktører, har anledning til å tilby parkeringsplasser til prioriterte brukergrupper.

Kostnader: oppstartskostnader er skilting og oppmerking. For drift av reserverte plasser bør det påregnes kostnader for håndhevelse av reserverte plasser.

Sentrumsutvikling: Liten påvirkning på sentrumsutvikling.

Behov for supplerende tiltak: Må følges opp og håndheves av kommunen eller eier med kontroller. Reservering av plasser til andre formål enn HC-plasser er mest aktuelt i områder der etterspørselen etter parkeringsplass er større enn tilbudet eller at parkeringen er regulert (for eksempel med avgift).

Tiltak: Boligsoneparkering



Eksempel på skilting for boligsoneparkering. Kilde: Google Maps.

Beskrivelse av tiltak: Regulering av parkeringsplasser der kun angitte brukere kan benytte plassene, ofte bosatte i et område.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Oslo, Bergen, Trondheim

Juridiske og administrative hensyn: For private aktører kan eier av tomt regulere hvem som har tilgang til parkering. Kommunen har hjemmel til det samme på parkeringsplasser på offentlige ferdselsårer for et angitt område, gitt med hjemmel i parkeringsforskrifts § 29.

Kostnader: Oppstartskostnad til skilting, og mulig tapte parkeringsinntekter fra de fortrenkte bilene dersom boligsoneparkeringen erstatter avgiftsregulert parkering.

Sentrumsutvikling: Ingen virkning.

Behov for supplerende tiltak: Situasjonen i tilgrensende områder må vurderes ettersom fremmedparkering kan belaste nye områder.

3.3. Indirekte tiltak

Tiltak: Dialog med næringslivet



Beskrivelse av tiltak: Samarbeid mellom kommunen og private aktører om bruk av parkeringsplasser.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Stavanger

Juridiske og administrative hensyn: Kommunen har ikke mulighet til å endre bruken av lovlig etablerte parkeringsplasser, samtidig har private eiere anledning til å innføre avgift, tidsbegrensning og reservering av plasser.

Kostnader: Lave

Sentrumsutvikling: En felles parkeringsstrategi mellom kommunen og næringslivet vil kunne gi mer effektiv utnyttelse av parkeringsplassene, og kan frigi plass til andre formål.

Behov for supplerende tiltak: Ingen kjente

Tiltak: Forbedring av kollektivtransport



Beskrivelse av tiltak: Tiltak som gir kollektivtransporten økt konkurransekraft mot bil, f.eks. økt frekvens/rutetilbud og redusert pris.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Trondheim, Hamar

Juridiske og administrative hensyn: Varierende, avhengig av tiltakets type og omfang.

Kostnader: Det er høye kostnader knyttet til utvidelse av kollektivtilbudet.

Sentrumsutvikling: Flere reisende med kollektivtransport gir færre parkerte biler, som frigir plass til andre formål.

Behov for supplerende tiltak: Ingen kjente

Tiltak: Gang- og sykkelvennlige tiltak



Beskrivelse av tiltak: Tiltak som gir gange og sykkel økt konkurransekraft mot bil. Eksempelvis lavere hastighet for bil, snarveier og trygge gangveier for gående, og trygg parkering og utbygging sykkel felt/-veier for syklende.

Kjente områder med gjennomførte tiltak: Oslo, Trondheim

Juridiske og administrative hensyn: Varierende, avhengig av tiltakets type og omfang.

Kostnader: Varierende, avhengig av tiltakets type og omfang. Lave kostnader ved etablering av snarveier og skilting, høyere kostnader ved behov for regulering av sykkel felt/-vei.

Sentrumsutvikling: Gående og syklende i sentrum bidrar til mer byliv i sentrumsområdet.

Behov for supplerende tiltak: Ingen kjente.