

ADV-veileder 5: Kartlegging av parkering

Målgruppe: Personell som skal kartlegge data om parkering i basisår. Kartleggingen kan også gjennomføres av folk som ikke selv opererer dataløsningen i ADV. Rammer for arbeidet, begreper og bruk av resultater er forklart i ADV-veileder 1: «Innføring i arealdataverktøyet».

Versjon 3.01 – 14.08.2020

Muligheten til å få parkert påvirker hvor mange som velger bil på reiser. Denne veilederen beskriver hvordan en kan hente inn aktuelle data om parkering til bruk i trafikkberegninger i byområder der ADV brukes sammen med transportmodell (RTM/DOM). Kartleggingen omfatter pris for- og tilgang til destinasjonsparkering, elbilfordeler og mulighet til å parkere ved egen bolig.

Veilederen gir en trinnvis beskrivelse av arbeidet med å hente inn grunnlagsdata om parkering i eksisterende situasjon (basisår). Kartleggingen kan gjennomføres uten bruk av dataløsningen i ADV. Men det er også mulig å legge data direkte inn i ADV, dere finner da nødvendig veiledning inne i selve dataverktøyet. I tillegg til det statlige parkeringsregisteret har kommunene selv i ulik grad samlet og systematisert data om parkering. Kommuner som fra før har mye og godt systematiserte data får en enklere jobb, men veiledningen vil også fungere for kommuner som fra før ikke har egne registre etc.

Veilederen her benyttes for basisår. Inne i ADV kan det i tillegg legges inn forventede parkeringsforhold i fremtidige analyseår (referansebane), og ulike tiltaksbaner. Sistnevnte vil være resultat av mulige tiltak som påvirker parkeringsforholdene i fremtidige analyseår. For referansebane vil tolkning av arealplaner og vurdering av øvrig vedtatt parkeringspolitikk stå sentralt. Tiltaksbaner kan omfatte endrede parkeringsbestemmelser og arealer avsatt til parkering i arealplan, men også endringer i øvrig parkeringspolitikk, f.eks. pris på kommunale plasser. Dette kan også omfatte tiltak på private plasser, f.eks. at det gjøres avtale med eier om pris eller tidsbegrensing.

Hent og vurder parkeringsdata

Grunnlagsdata samles for parkering i dagens situasjon (basisår). Alle byene skal bruke samme basisår, som vil bli angitt sentralt ved oppstart av arbeid med referansebane.

Hvilke parkeringsdata skal vi samle inn og systematisere ved hjelp av ADV.

ADV benytter data om destinasjonsparkering dvs. på arbeidsplass eller ulike steder folk besøker i løpet av dagen. Hvis nullutslippskjøretøyer har prisfordel ved destinasjonsparkering («elbilfordeler») kan dette legges inn. Videre kan det legges inn data om andel som har parkering ved egen bolig.

I transportmodellene og ADV skiller vi mellom to typer destinasjonsparkering

- **Korttidsparkering** (ca. 0-4 timer) har mest betydning for besøksreiser med bil, dvs. at noen oppsøker f.eks. butikker, tjenesteyting offentlige kontorer og fritidsaktiviteter. Vi kartlegger:
 - antall plasser reservert for korttidsparkering.
 - hva det (i gjennomsnitt) koster pr. time å parkere.
- **Heldagsparkering** (ca. kl. 8-16) har mest betydning for arbeidsreiser med bil. Vi kartlegger

- antall plasser hvor det er mulig å stå parkert en hel arbeidsdag. Vi legger til grunn at plasser for heldagsparkering også kan benyttes til korttidsparkering.
- hva det (i gjennomsnitt) koster pr. dag å parkere.

Det tas bare hensyn til forholdene på dagtid hverdager.

Det er foreløpig ikke mulig å beregne effekt av innfartsparkering eller sykkelparkering, og således ikke nødvendig å samle inn slike data til ADV. Plasser for å ta på-, eller sette av bilpassasjerer ("Kiss & Ride") regnes heller ikke med. ADV omfatter kun persontransport, så data om parkering knyttet til godstransport, varelevering mm benyttes heller ikke i beregningene.

Datakilder

Følgende kilder må alltid tas med som underlag for vurderingen:

- [Statens vegvesen sitt register](#) omfatter data om vilkårsparkering, dvs. mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår. Registeret har data om antall plasser, men ikke pris. Det ble opprettet i 2017, og de første årene må en regne med at data kan være ufullstendige.
- Egne kartlegginger/registre lokalt/regionalt, inkludert registre tilhørende kommunale parkeringselskap. Det finnes ingen standard for slike registre, så dere må selv vurdere hva som er registrert, kvalitet på data, og om data kan/bør systematiseres, f.eks. på grunnkrets. Unngå dobbelttelling med Vegvesenet sitt register.

Dersom nevnte kilder ikke gir gode nok data, kan dere supplere med data fra kart, satellittbilder etc. Det kan være særlig behov for å supplere med data om reservert parkering for ansatte/besøkende. Noen ganger vil det være behov for registreringer i felt og/eller å kontakte eier av parkeringsplassene. For noen bedrifter/ næringsområder er det laget mobilitetsplaner etc. som kan ha informasjon om parkering (både pris og antall plasser). Når vi i første omgang skal kartlegge dagens situasjon, trenger vi ikke ta hensyn til arealplaner, de vil bare regulere endringer som skal skje i fremtiden, og gi effekt i referanse- og tiltaksbaner.

Angi motstandskretser og nabokretser

Der prisene er lave, og folk lett finner plass påvirker ikke parkering valg av destinasjon/ reisemiddel nevneverdig. Med hensyn til ADV behøver dere derfor ikke bruke tid på å samle/ vurdere data om destinasjonsparkering i slike områder. Velg derfor ut grunnkretser med betydelig parkeringsmotstand. Andel som har parkering ved egen bolig tas ikke med i vurderingen her.

Som «motstandskretser» anbefaler vi å ta med områder der bilister i gjennomsnitt, anslagsvis bruker mer enn ca. 2-3 minutter på å finne parkeringsplass (letetid) og/eller at det koster mer enn ca. 10 kr/time, 30-50 kr for en arbeidsdag (8-16). Dersom en betydelig del av plassene er korttidsplasser som arbeidstakere i praksis ikke vil/kan benytte, bør det uansett angis motstandskrets. I tillegg anbefales det å ta med kretser med mange besøkende, vurder bl.a. [SSBs handels- og servicesoner](#).

Folk som skal på arbeid i-, eller besøke en grunnkrets kan sette fra seg bilen i en nabokrets, f.eks. et boligområde, hvis det er enklere/billigere å parkere der. En krets kan ha et tilstrekkelig antall gratis plasser dersom plassene bare ble brukt av dem som skal reise til nettopp denne grunnkretsen. Men plassene kan likevel bli fylt opp med «fremmedparkering» fra reisende til andre grunnkretser i gangavstand. Antall plasser i slike nabokretser må derfor kartlegges, og nabokretsene angis.

Når dere skal vurdere hva som er motstands- og nabokretser anbefalers bruk av grunnkretskart. Det er normalt tilstrekkelig å gjøre en skjønnsmessig vurdering. Hvis dere er i tvil kan dere i første omgang angi en krets som motstandskrets, og vurdere aktuelle data. Det er ikke nødvendig å begrunne

hvorfor hver enkelt krets ikke har parkeringsmotstand, men noter gjerne hvilke vurderinger dere samlet sett har gjort for disse kretsene. Ved behov kan en i dataløsningen i ADV seinere gå tilbake og angi flere motstands- eller nabokretser, selv om dette ikke ble gjort i kartleggingen på forhånd.

Hvis ADV har vært i bruk for byområdet tidligere, bør dere starte med motstandskretsene og nabokretsene som ble angitt i forrige referansebane. Dersom de som skal gjennomføre kartleggingen ikke selv opererer dataverktøyet må aktuelle data da hentes ut herfra, f.eks. med utskrift av kart, og tabeller etc. med pris og antall plasser pr. grunnkrets.

Grunnkretser der det i framtiden kan være aktuelt å innføre parkeringsrestriksjoner kan gjerne angis som motstandskretser, selv om det i dag (basisåret) er lite/ingen parkeringsmotstand. Spesielt gjelder det hvis kommunen uansett har gode data om pris og antall plasser i disse kretsene. Alternativt må slik kartlegging gjøres som del av arbeidet med en tiltaksbane som omfatter parkeringstiltak.

Legg inn ca. antall parkeringsplasser i basisår

Angi cirka antall parkeringsplasser i hver grunnkrets (motstandskretser og nabokretser) i basisåret, og hvor mange av disse som kun kan benyttes til korttidsparkering.

Ta med alle plasser som kan benyttes til destinasjonsparkering, med eller uten avgift. Både plasser som er offentlig tilgjengelige (med eller uten vilkår) og plasser reservert for ansatte/besøkende tas med. Innfartsparkering tas bare med dersom plassene også kan benyttes av bilister som ikke skal videre med kollektivtrafikk. Parkering ved egen bolig eller reservert for bosatte tas ikke med her. Konsentrer innsatsen om kretsene med antatt størst parkeringsmotstand og/eller der det er flest arbeidsplasser/ besøkende, samt nabokretser til slike grunnkretser.

Hvordan skille mellom heldags- og korttidsplasser?

På heldagsplasser er det mulig å stå en hel arbeidsdag, ca. kl. 8-16 hverdager. Slike plasser blir mest brukt i forbindelse med arbeidsreiser. Det tas ikke hensyn til eventuelle begrensninger i parkering ut over 12 timer. Antall angis uavhengig av pris, slik at det f.eks. kan være dyrt å parkere, men samtidig rikelig med heldagsplasser.

Korttidsplasser kan (i praksis) bare brukes i maks 2-4 timer på dagtid, hverdager. Begrensningen kan være knyttet til skilting/forbud, reservert kundeparkering eller at prisen for å stå en hel dag blir for høy for de fleste. Slike plasser brukes mest ved besøk til virksomheter/steder. Antall angis uavhengig av pris, slik at det f.eks. kan være gratis å parkere, men samtidig få plasser. Hvis det er få/ingen plasser med slik tidsbegrensning angis alle plasser som heldagsplasser.

Forslag til fremgangsmåte

Hvis det finnes en grundig/helhetlig registrering av parkering lokalt kan dere ta utgangspunkt i denne, deretter korrigerer/supplerer dere med andre kilder. Vurder da om dere samtidig skal oppdatere det lokale registret, og evt. tilpasse det slik at det i fremtiden blir enklere å legge inn data i ADV.

Hvis lokale registreringer er begrensede eller mangler gjør dere i stedet følgende:

1. Start med [Statens vegvesenets sitt register](#), det omfatter bare vilkårparkering. Korriger og evt. suppler registerdata ved behov.
2. Legg inn evt. parkeringsplasser uten vilkår (fri parkering) på gategrunn eller andre steder. Aktuelle datakilder er kart, flyfoto/gatebilder (f.eks. Google Street View), befaring eller andres registreringer. I noen byområder kan det også finnes kommersielle registreringer knyttet til

kartløsninger for bilister. Normalt vil det være lite vilkårsfri parkering (utenom reserverte plasser) i kretser med betydelig parkeringsmotstand.

3. Legg inn antall plasser reservert for ansatte/besøkende, inkl. bakgårder, kjellere, etc. Bruk kart/foto, eiendomsdata, data fra gårdeiere, egen kartlegging o.a. For ansattparkering kan det evt. gis anslag basert på antall plasser pr. ansatt.

Bruk [Vegnormalene](#) for å anslå antall plasser basert på areal.

Hvis det i nabokretser er svært få/ingen plasser som kan brukes til destinasjonsparkering («fremmedparkering») angir dere null plasser. Det kan f.eks. gjelde grønnstruktur eller kretser der de fleste plassene kun kan brukes av ansatte/ besøkende til virksomheter som ligger i samme grunnkrets. Plasser kan også være reservert for beboere bl.a. fordi de er på privat grunn eller gjennom «beboerparkering». Ved boligsoneparkering kan plassene også brukes av andre. Her anslår dere hvor mange av plassene som vil være tilgjengelige for ansatte/besøkende, f.eks. ved å sammenligne antall parkeringstillatelser med totalt antall plasser.

Noter hvilke grunnlagsdata som er benyttet, og gjør gjerne en vurdering av kvaliteten på registreringene. Noen ganger kan det være nyttig/nødvendig å knytte kommentarer til enkeltgrunnkretser. I dataverktøyet i ADV er det både mulig å legge inn kommentarene manuelt, eller å laste opp dokumenter/regneark som inneholder kommentarer. Dette kan komme til nytte neste gang data om parkering i kommunen skal oppdateres.

Legg inn ca. gjennomsnittspris for parkering

Angi cirka gjennomsnittlig prisnivå for destinasjonsparkering pr. grunnkrets i basisåret:

- Pris pr. time for korttidsparkering (inntil ca. 4 timer)
- Pris pr dag for heldagsparkering (ca. kl. 8-16).

Samtlige parkeringsplasser som dere la inn da dere anga antall plasser tas med i grunnlag for gjennomsnittsprisen, også evt. gratis plasser. Prisene skal avspeile hvilket parkeringstilbud ansatte og besøkende *typisk* vil møte. Husk vektning, slik at prisene i store parkeringsanlegg med mange plasser teller mer enn små anlegg (få plasser).

Både plasser som er offentlig tilgjengelige (med eller uten vilkår) og plasser reservert for ansatte/besøkende tas med. Innfartsparkering med avgift tas bare med dersom plassene også kan benyttes av bilister som ikke skal videre med kollektivtrafikk. Parkering ved egen bolig eller reservert for bosatte tas ikke med i vurderingen her.

Konsentrer innsatsen om kretser der dere vil anta at parkeringsmotstanden er størst og/eller der det er flest arbeidsplasser/besøkende. Prisdata legges ikke inn for nabokretser, men hvis dere likevel finner grunn til å legge inn prisdata kan dere omdefinere kretsen til motstandskrets. Dere kan gjøre felles vurderinger for flere grunnkretser med om lag samme prisnivå.

Forslag til fremgangsmåte

Det er ikke nødvendig å kartlegge pris på alle parkeringsplasser og beregne et nøyaktig gjennomsnitt, men benytt selvsagt det dere måtte ha av registreringer fra før. Det er vanligvis tilstrekkelig å ta

«stikkprøver» fra et representativt utvalg av parkeringsplasser i kretsen/ kretsene vurderingen gjelder. Legg mest arbeid i grunnkretsene med høyest prisnivå, og gjør grovere anslag der gjennomsnittsprisen er lav. Nøyaktigheten vil avhenge av

- hvor mange- og representative stikkprøver av prisnivå dere innhenter
- hvor mange grunnkretser som vurderes samlet, sett i sammenheng med hvor stor utstrekning disse kretsene til sammen har.

Det vil som regel være parkeringsplasser med ulikt prisnivå, og disse må vektes mot hverandre for å finne et gjennomsnitt. Prisene i parkeringsanlegg med mange plasser må selvsagt telle mer enn prisene i anlegg med få plasser. Husk å ta med evt. avgiftsfrie plasser i gjennomsnittsprisen; hvis det er mange plasser uten avgift, vil det trekke gjennomsnittlig prisnivå ned. Husk også reserverte plasser, ofte er disse gratis, men de kan også ha avgift, f.eks. der ansatte eller kunder må betale for parkering.

Noen ganger kan pris pr. time ikke hentes inn direkte, f.eks. der det er ulik pris pr. time avhengig av om en står i 1 eller 4 timer. Bruk da gjennomsnittspris for 0,1-4 timer. For heldagsparkering brukes gjennomsnittsprisen for å stå parkert fra ca. kl. 8-16.

Siden det ikke finnes nasjonale registre med priser må dere ta utgangspunkt av det som måtte finnes av lokale registreringer, og supplere med egen kartlegging og andre kilder. Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser der det kreves avgift er pr. definisjon vilkårsparkering, og slike plasser skal inngå i [Statens vegvesen sitt register](#). Registeret angir om en plass har avgift, men ikke prisen. Noen ganger kan priser leses fra skiltplanen (pdf) som skal være angitt for hver parkeringsplass.

Priser for kommunale plasser bør være enklest å finne, deretter kan en innhente priser fra private aktører (vilkårsparkering og/eller reserverte plasser) evt. benytte lokalkunnskap. Om det ikke finnes andre muligheter kan en ta stikkprøver ved befarings.

Noter hvilke grunnlagsdata som er benyttet, og gjør gjerne en vurdering av kvaliteten på registreringene. Noen ganger kan det være nyttig/nødvendig å knytte kommentarer til enkeltgrunnkretser. I dataverktøyet i ADV er det både mulig å legge inn kommentarene manuelt, eller å laste opp dokumenter/regneark som inneholder kommentarer. Dette kan komme til nytte neste gang data om parkering i kommunen skal oppdateres.

Legg in evt. parkeringsfordeler for nullutslippskjøretøyer

Nullutslippskjøretøyer, primært elbiler, vil noen ganger kunne parkere til redusert pris. I aktuelle motstandskretser kartlegger dere

- antall plasser med fordeler for nullutslippskjøretøyer («elbilfordeler»)
- gjennomsnittlig prisfordel som nullutslippskjøretøyer oppnår på disse plassene (eksempelvis 20% eller 50% av normal pris)

Ofte vil samme takstregime gjelde for alle kommunale parkeringsplasser. For byer som ikke har elbilfordeler behøver dere ikke å legge inn noe her. I dataløsningen i ADV ligger det som standard inne 0% plasser med elbilfordeler, og 100% av ordinær parkeringspris. Hvis ADV har vært i bruk for byområdet tidligere, starter dere med fordelene som ble angitt i forrige referansebane.

ADV gir foreløpig ikke mulighet til å ta hensyn til data om plasser reservert for nullutslippskjøretøyer eller lademuligheter. Det er heller ikke mulig å legge inn eventuelle fordeler for hybridbiler etc.

Angi andel av bosatte som har parkering ved egen bolig

Gi et grovt anslag for hvor mange prosent av de bosatte som har mulighet til å parkere ved egen bolig. Dette gjøres uavhengig av om grunnkretsen er definert som motstandskrets eller nabokrets. I utgangspunktet legger ADV til grunn at alle (100%) har parkering ved bolig.

Det er vanligvis i svært tettbygde strøk andelen kan være lavere og det således er aktuelt å legge inn lavere prosentverdier, for eksempel i områder som ble bygd ut før bilen var allemannseie, eller i ny bebyggelse med maksnormer for parkering. Prosentandelen tar ikke hensyn til hvor mye det evt. måtte koste å eie/leie parkeringsplass ved bolig. Hvis ADV har vært i bruk for byområdet tidligere, starter dere med andelen som ble angitt i forrige referansebane.

Opplasting til ADV – dataformat.

I dataløsningen for ADV er det mulig å manuelt legge inn data for hver grunnkrets. Dette anbefales spesielt hvis det er få motstandskretser i deres byområde. Selv om det er litt arbeid, får dere da fortløpende gjort en dobbeltsjekk at dataene.

Det er også mulig å legge inn parkeringsdataene i kommaseparert CSV-fil. Hvis dere laster opp CSV-fil, overskrives tidligere ADV-data i alle felter. Det er laget en mal for hvordan en slik fil skal formateres, malen kan lastes ned [her](#), slett først eksempeldataene som ligger inne i tabellen. Filen må inneholde følgende kolonner

grunnkrets_id	grunnkrets_navn	type_krets	antall	korttid	andel_elbiler	pris_kort	pris_heldag	pris_elbil	parkering_egen_bolig

Feltene skal ha følgende innhold:

grunnkrets_id	Grunnkretsnummer, 8 siffer – dette feltet må alltid være utfyllt, og grunnkretsinndelingen nøyaktig den samme som benyttes i ADV
grunnkrets_navn	Dette feltet importeres ikke til ADV, men kan være nyttig for dem som legger inn data. Men kolonnen må uansett være med.
type_krets	motstandskrets eller nabokrets . Tomt felt indikerer ingen parkeringsmotstand.
antall	Totalt antall plasser for destinasjonsparkering i grunnkretsen, både korttidsplasser og heldagsplasser.
korttid	Antall korttidsplasser i grunnkretsen (kan ikke benyttes til heldagsparkering)
andel_elbiler	Antall plasser med prisfordeler for nullutslippskjøretøyer. MERK! Feltnavnet her er litt misvisende, men det er <u>antall plasser</u> som skal legges inn (ikke prosentandel etc.)
pris_kort	Gjennomsnittlig pris for korttidsparkering i grunnkretsen (kroner pr. time)
pris_heldag	Gjennomsnittlig pris for heldagsparkering ca. kl. 08-16 (kroner pr. dag)
pris_elbil	Gjennomsnittlig prosentdel (0-100) av normal pris som nullutslippskjøretøyer betaler på plasser som har prisfordeler for slike. Tomt felt innebærer at elbiler mm betaler 100% av normal pris.
parkering_egen_bolig	Prosentdel (0-100) av de bosatte i grunnkretsen som har tilgang til parkering ved egen bolig, Tomt felt innebærer at 100% av de bosatte som kan kjøre bil, kan parkere ved egen bolig.

Dere kan starte med et vanlig regneark (Excel etc.) med disse kolonnene. Når alt er klart for opplasting til ADV velger dere «lagre som CSV-fil». Inne i dataverktøyet bruker dere knappen **import**, som dere finner like under kartet til venstre, så velger dere den aktuelle CSV-filen.

Slik opplasting av parkeringsdata er særlig nyttig der det er mange grunnkretser med parkeringsmotstand og/eller når dere kan hente ut data fra deres egne registre. Vurder da om dere samtidig skal oppdatere evt. eget parkeringsregister som dere har i kommunen, og evt. tilpasse det slik at det i fremtiden blir enklere å eksportere data til ADV.

Beregninger som skjer i dataløsningen for ADV

Hvis det tidligere er laget referansebane for det aktuelle byområdet, vil dere i dataløsningen for ADV finne parkeringsdata som inngikk i forrige referansebane. Hvis dere laster opp CSV-fil, overskrives de gamle dataene. I begge tilfelle kan dere manuelt redigere parkeringsdata inne i ADV, dere finner veiledning for dette inne i dataverktøyet.

Når dere i dataløsningen trykker "**beregn parkeringsmotstand**" behandles data om destinasjonsparkering som til nå er lagt inn, de aktuelle beregningene skjer da automatisk. Data om parkering ved egen bolig inngår ikke i beregningene, og beholdes uendret. I kartløsningen kan dere blant annet vise

- prisnivå - fordelt på korttids og heldags parkering
- tilgang - fordelt på korttids og heldags parkering
- samlet parkeringsmotstand - fordelt på korttids og heldags parkering
- andel av bosatte som har parkering ved egen bolig

Tilgang til parkering er avhengig av antall tilgjengelige plasser og hvor mange som potensielt vil reise med bil til grunnkretsen. Tilgang beregnes uavhengig av pris. Beregning i ADV gjøres automatisk ved å kombinere antall plasser med data fra RTM om forventet antall bilreiser til grunnkretsen (og nærliggende grunnkretser). Tilgang til korttidsparkering beskriver hvor lett det er å finne en slik plass på hverdager (maks 2-4 timer). Hvis det er få/ingen plasser med slik tidsbegrensning blir antall plasser den samme som for heldagsparkering. Tilgang til heldagsparkering beskriver hvor lett det er å finne en plass der en kan stå parkert en hel arbeidsdag (ca. kl. 8-16).

Transportmodellene håndterer foreløpig ikke separate data om pris for og tilgang til parkering. Verdiene regnes derfor om til en «generalisert» parkeringskostnad, som beskriver en kombinasjon av pris og tilgang; sonedata KPARK og LPARK for hhv. korttids- og heldags parkering.

RTM-brukere kan være vant til betegnelsen «langtidsparkering» for LPARK, men dette kan forveksles med hensetting av biler over flere dager, slik folk f.eks. gjør på flyplasser. I ADV bruker vi derfor den mer presise betegnelsen «heldagsparkering».

For både KPARK og LPARK vil verktøyet i utgangspunktet beregne standardverdier for P-kostnader for ulike kombinasjoner av tilgang og pris. Den høyeste prisen skal angi at det i praksis er umulig å finne parkering. Deretter faller prisene raskt, slik at de avspeiler hva man reelt betaler, justert for hvor vanskelig det er å få parkert. Første versjon er basert på grove estimater, som er felles for alle byområder. Dette vil uansett gi langt bedre vurdering av parkering, enn det som tidligere har inngått i transportmodellene. Etter hvert kan estimatene forbedres og tilpasses de ulike byområdene.

I ADV-VEILEDER 7 – Metode og tallgrunnlag er det gitt en mer detaljert beskrivelse av beregningene som gjøres i ADV.

Referansebane og tiltaksbaner

I ADV-veileder 1 forklares hva referansebane og tiltaksbaner innebærer. Basisåret er felles for disse, og når dere har fullført kartlegging og innlegging som beskrevet over, er nødvendige parkeringsdata for basisår på plass. Det gjenstår da å legge inn data om forventede parkeringsforhold i de analyseårene som inngår i referansebanen for byområdet. Deretter kan dere legge inn tiltaksbaner som omfatter parkeringstiltak i de samme analyseårene.

Veiledning for å legge inn data om parkering i referansebane og tiltaksbaner er gitt inne i selve dataverktøyet. Arbeidet omfatter de samme deloppgavene som er beskrevet i veilederen her.