

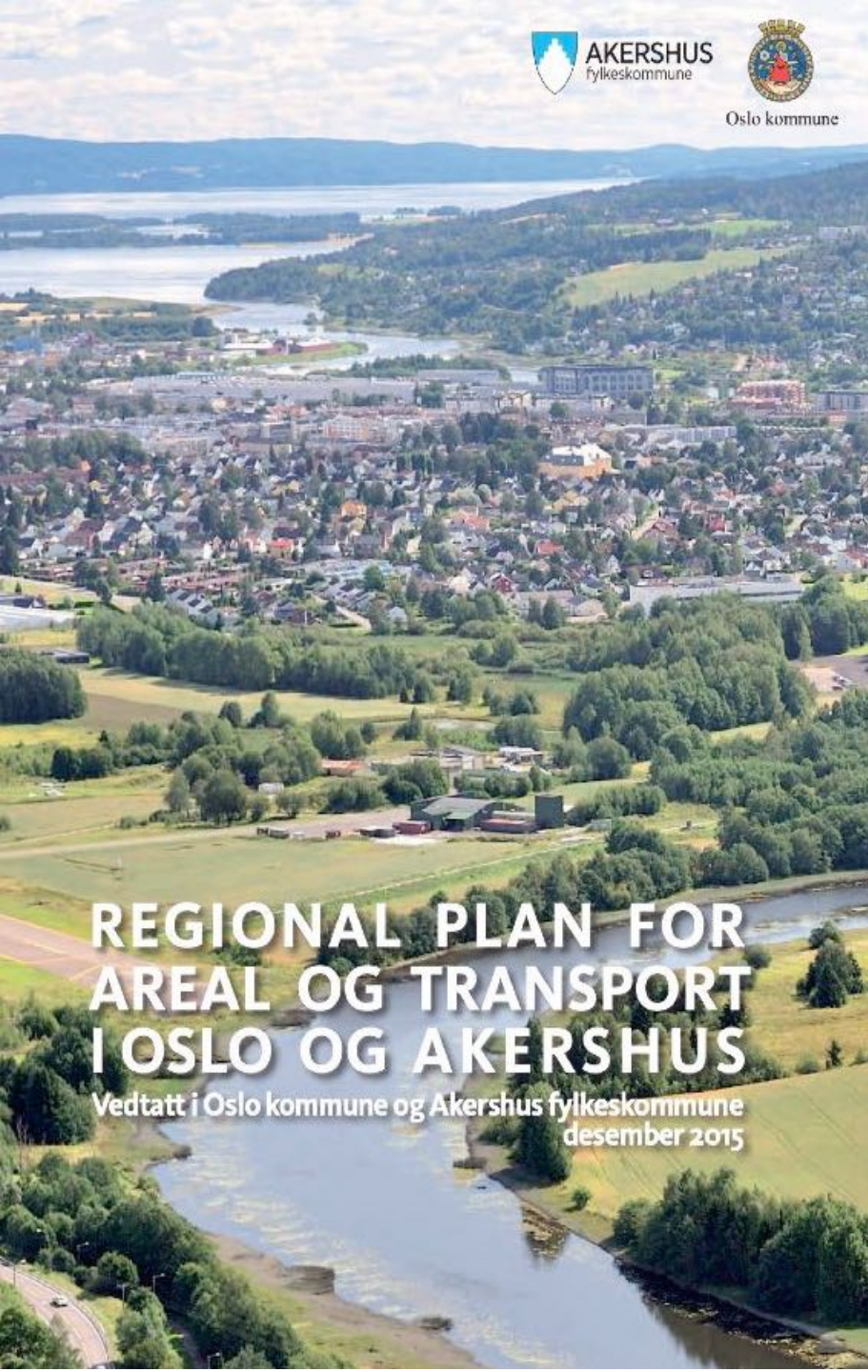
Parkering som virkemiddel i arealplanlegging

Møte i ledergruppen for bybåndssamarbeidet

Introduksjon ved Erik Dahl + Jomar Lygre Langeland, Civitas
Digitalt møte på Teams, 11. desember 2020



=> En aktiv parkeringspolitikk kan ha stor virkning for et sted!



REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
desember 2015

Retningslinjer Parkering Regional plan

Parkering

R15

Samordnet parkeringspolitikk

Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan.

R16

Innfartsparkering

Innfartsparkering i regionen skal utvikles i henhold til Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.

Strategier innfartsparkering Oslo og Akershus



Samarbeid mellom Oslo og Viken

- Prosjektmidler fra KMD
- Viken har prosjektledelsen
- Prosjektet består både av generell kunnskapsoppbygging og arbeid med case og utviklingsprosjekt valgt av den enkelte kommune
- Deltagelse fra både Oslo, kommuner i Viken og faginstanser
- Civitas er engasjert som konsulenter

Leveranser og prosess

Leveranse og konkrete resultater

- Prosjektrapport med 3 deler:
 - Del 1 gjør opp status og peker på trender innen temaer relatert til parkering, samt sørger for en oppdatert problem- og behovsforståelse om parkering som virkemiddel. Parkeringspolitikk bør settes inn i en helhetlig sammenheng – i forhold til samfunns mål; klima, miljø, attraktiv stedsutvikling m.m.
 - Barrierer for å iverksette parkeringspolitikk identifiseres.

Barrierer mot bruk av parkeringspolitikk?

Virkemidlene i p-politikken er kjente, likevel har vi utfordringer – hvorfor?

Kunnskapsgrunnlag?

Kunnskapsformidling?

Målkonflikter?

Utfordringer med implementering?

Lovverk og forskrifter

Hvilke barrierer er viktigst for din kommune?

Leveranse og konkrete resultater

- Prosjektrapport med 3 deler:
 - I del 2 analyseres eksempler og et utvalg case fra kommunene i Akershus. Denne delen bør a) redegjøre for utvalgte kommuners praksis, b) dokumentere hvordan kommunene jobber med parkering som virkemiddel for å nå overordnede areal-, klima- og transportmål, og c) inneholde en gap-analyse mht ambisjon og praksis.
 - Utvalg av hensiktsmessige case og eksempler: Asker, Holtet, Ski, Strømmen,

Kommune	Case	Avgrensning	Kapasitet	Arbeidsform	Case & gr.
Asker (Olav)	Asker	Pendler-p og Bane NOR	Begrenset før jul	Minst mulig arbeidskrevende	Asker, Gr 1 Olav
Bærum (Olav)	Sandvika	Samspill senter og gateparkering	Begrenset før jul	Undergrupper OK	Gr 1
Oslo (Olav)	Holtet	Restrikt. p-norm, uregulert ellers	Begrenset før jul	Undergrupper OK	Holtet, Gr 2 Olav
Eidsvoll (Olav)	Eidsvoll sentrum	Ikke bestemt	Nei	Ikke aktuelt	Utgår fra prosjektet
Ullensaker (Olav)	Jessheim – overordnet p-strategi	Mye p-areal, lite pendlerpark.	Begrenset kapasitet	Undergrupper OK	Gr 3
Lillestrøm (Jomar)	Strømmen sentrum	Sentrums-problemstillinger	Ja	Undergrupper OK	Strømmen Gr 3 Jomar
Lørenskog (Jomar)	«Sentrum» - sentralområdet	Kjøpesenter, lite off. plasser	Svært begrenset	?	Gr 3
Nordre Follo (Jomar)	Ski sentrum	Sambruk, transf. fra overflate-p til p-hus og torg	Ja	Undergrupper OK	Ski, Gr 4 Jomar
Ås (Jomar)	Ås sentrum	Sentrums-problemstillinger	Ja	Undergrupper OK	Gr 4
Moss (-)	Boligsone-	Utforme reg.	Ja	Undergrupper	Gr 2

Vurderinger og innspill fra kommunene

- 4 utvalgte case...(men alle kommunene får omtale i case-rapporten)
- ...belyser følgende 6-10 problemstillinger:
 1. Pendlerparkering (Asker)
 2. Regulering av p-areal (Holtet)
 3. Boligsoneparkering (Holtet)
 4. Overordnet p-strategi (Strømmen)
 5. P-normer (Strømmen)
 6. Sentrumsutfordringer inkl kjøpesenter (Strømmen)
 7. Sambruk (Ski)
 8. Frikjøp (Ski)
 9. Transformasjon fra overflate til by / p-hus (Ski)
 10. M.m.

Leveranse og konkrete resultater

- Prosjektrapport med 3 deler:
 - Del 3 konkretiserer prinsipper for hvordan kommunene kan jobbe systematisk med parkering, konkretisere steg og tiltak kommunen kan gjøre, hvilke aktører som må bidra i prosessen, samt hvilke rutiner som må på plass.
 - Del 3 vil være anbefalinger basert på del 1 og 2 og basert på konsulentens erfaringer fra praktisk utvikling av parkeringspolitikk i andre byer og tettsteder.

Leveranse og konkrete resultater

- Prosjektrapport med 3 deler:
 - Vi foreslår at del 3 bygges opp som en meny av muligheter innen parkeringspolitikken der kommunene, uansett hvor de er i dag, kan ta nye steg/trinn/grep for i større grad enn i dag å få økt kunnskap om egen situasjon, å nå egne definerte mål i kommunen eller felles overordnede mål for regionen.
 - Del 3 vil kunne ha form som en veileder for kommunene med metode-beskrivelser og aktuelle tiltak.

Parkeringsstrappen for Viken-
kommunene

Kom i gang

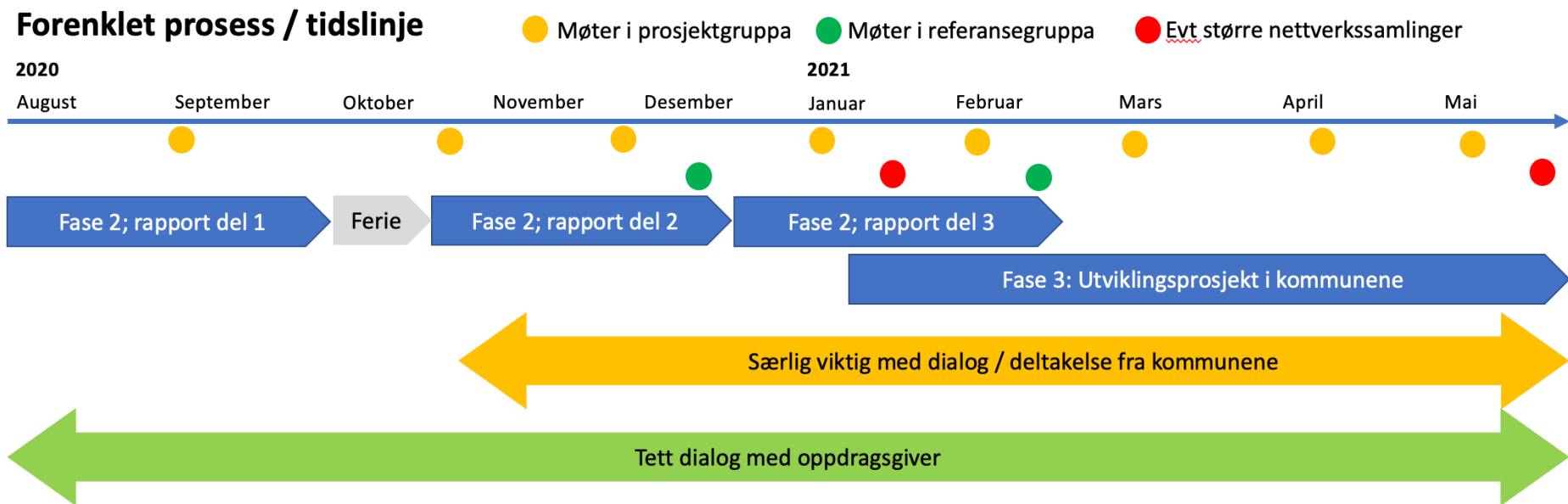
For viderekomne

Avansert

Leveranse og konkrete resultater

- Fase 3: Forberede utviklingsprosjekt (2021)
- Forslag til oppfølging og utviklingsprosjekt med kommunene:
 - 1) Behov for tilrettelegging for parkering i ulike områder gitt ulike situasjoner for arealutvikling og transporttilbud
 - 2) Muligheter for sambruk og felles parkeringsløsninger på områdenivå inkl. juridiske og økonomiske forutsetninger
 - 3) Oversikt over den mangfoldige verktøykassen innen parkeringspolitikken inkl. frikjøpsordning for felles p-system
 - 4) Offentlig / privat samarbeid om parkering
 - 5) Metoder for å kartlegge parkeringsbelegg
 - 6) Virkningen av ulike modeller for parkeringsavgifter.

Fremdriftsplan og prosessplan fase 2 og 3



- Oppgaver mellom hver samling
- Kommunenes «akademiske kvarter» på hver samling

Innhold i prosjektmøtene våre

Våre forventninger til prosjektgruppa

1. Prioritere deltakelse på prosjektgruppemøter
2. Være forberedt til møtene, lese sakspapirer og forberede innspill
3. Være aktive i møtene, kommentere i chat, stille spørsmål, komme med innspill
4. Bidra med deres kunnskap – dere har mye å bidra med av erfaringer. Andre kan lære av deres spørsmål og innspill.

Prosjektgruppas forventninger til konsulenten

1. Agenda i god tid før prosjektgruppemøtene (minst en uke i forveien)
2. Mulighet til å påvirke innhold i delrapporter og møter
3. Mulighet til å påvirke prioritering av tema

Innhold i prosjektrapporter, del 1, del 2 og del 3

- Identifisere steg som kommunene kan ta for helhetlig p-politikk som
 - a) Bidrar til å nå nullvekstmålet
 - b) Gir sammenheng mellom kommunenes arealstrategi og andre strategier
- Bli relevant for kommunene i Viken
- Kommuniserer godt faglig og overfor folkevalgte

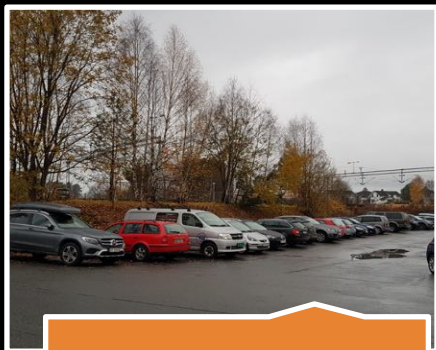
Spesialtema

- Kartleggingsmetodikk
 - Manuelle metoder
 - Automatiske metoder
- Hvordan vi fagfolk snakker om parkeringspolitikk; en pedagogisk inngang til konstruktiv politisk diskurs.
- Hvordan gjøre sentrum mer attraktivt / begrense antall biler i sentrumsområder, men samtidig gjøre sentrum tilgjengelig med bil for de som trenger det?

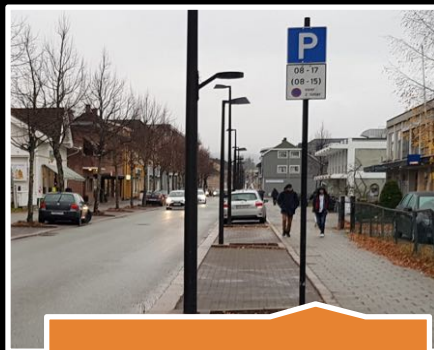
Akademiske kvarter

- Innlegg fra kommunenes pågående arbeid:
 - Bærum
 - Ski
 - Ås

Hvordan brukes parkering som virkemiddel i dag



Maksimumsnormer



Tidsbegrensing



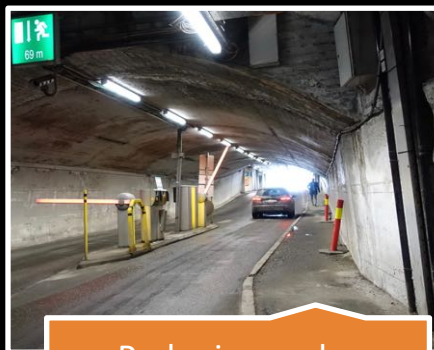
Parkeringsregulering



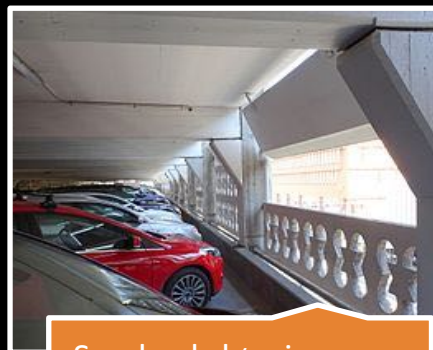
Differensierte
parkeringsavgifter



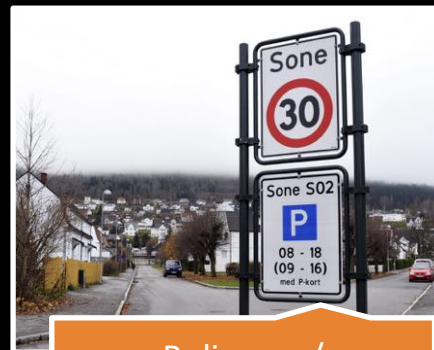
Parkering adskilt fra
bolig eller arbeid



Parkering under
terreng



Sambruksløsninger og
frikjøp



Boligsone/
beboerparkering

Parkeringspolitikk før og nå

Gammel parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering et sosialt gode	Parkering ingen rettighet
Etterspørsel er gitt	Avhengig av plasser og pris
Flere plasser er bedre	For mange like galt som for få
Greit at kostnadene skjules	Brukerbet. reflekterer kostnad
Tradisjonelle løsninger	Innovasjon («Apper « o.l.)
P-styring siste utvei	Styring fremmer effektivitet
Prising så kapasitet utnyttes	Prising så det alltid er ledig plass
Tidsbegrensning for turnover	Prismekanismen for turnover

Kilde: Virke/livablecities.org

Ulike brukergrupper som har behov for / etterspør parkering – behov for prioritering

Bolig og bil	Arbeidsplass og bil	Tilgjengelighet til byen med bil	Fremkommelighet for kollektivtrafikk og sykkel	Elbilparkering, Hydrogenbil-parkering – lading/påfylling
Pendlerparkering, innfartsparkering, knutepunkts-parkering	Parkeringsanvisning, skilting, oppmerking, parkerings-kommunikasjon	Parkering i hus, på plasser og i gater	Parkeringstider og parkeringsavgifter	Varelevering
HC-parkering, MC-Parkering, Sykkelparkering	Hente- og bringeplasser	Park & Ride	Bildeling	Betalingsystemer

=> Hvilke brukergrupper skal prioriteres, gitt mål for parkeringspolitikken?

Ulike trafikantgrupper etterspør areal

Tungtransport	Varebiler	Privatbil	Buss
Trikk	Sykkel	Sparkesykler	Gående

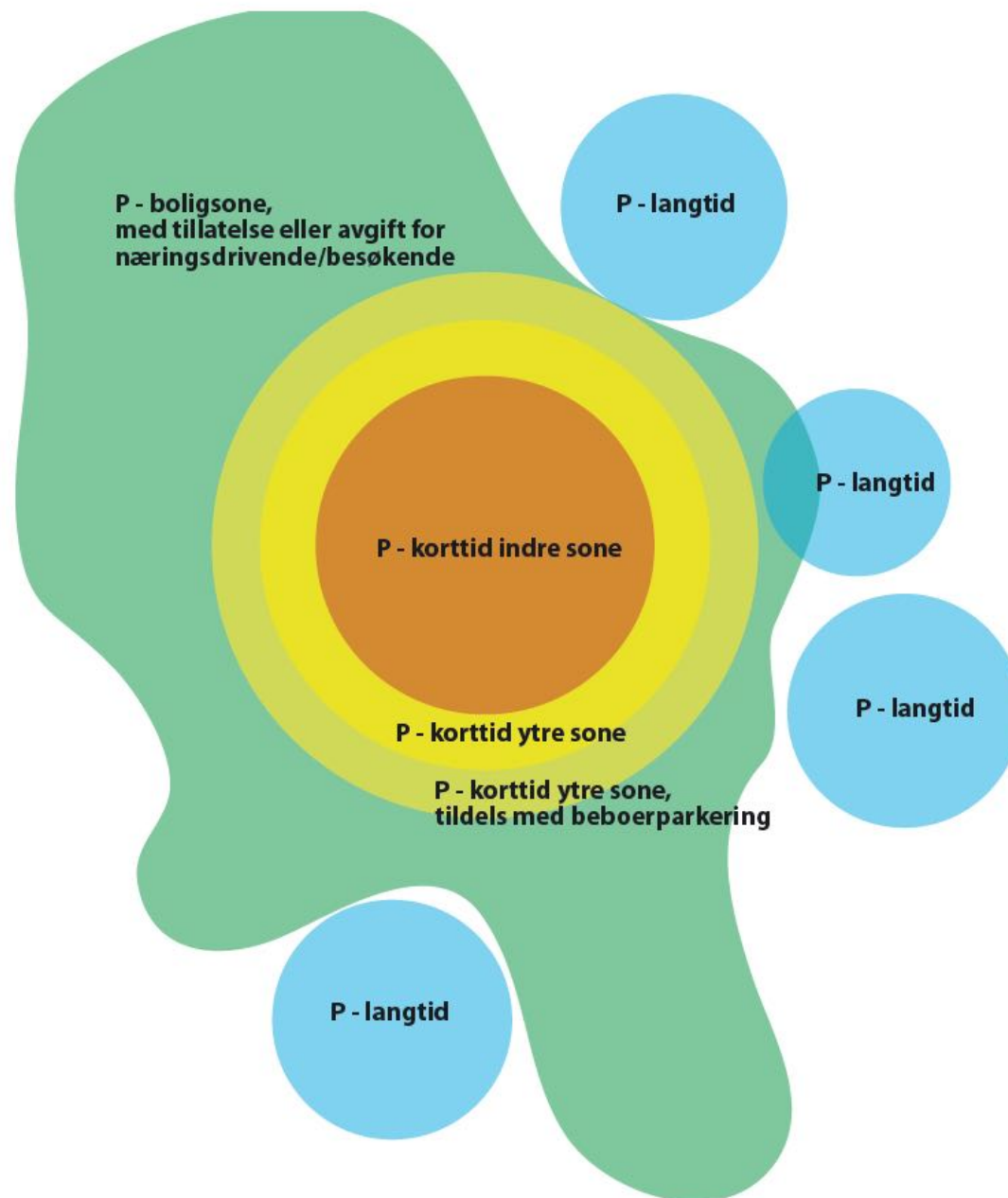
=> Hvilke trafikantgrupper skal prioriteres, gitt mål for byutviklingen?

Kontekst Viken

	Stort kommunesenter	Lite kommunesenter
Senter / stasjonsby	Drammen	Hokksund
Parkeringskommune	Ja	Nei
Korttidsparkering	Ja	Delvis
Avgiftsparkering	Ja, progressivt	Nei
Ideologi	Parkering rettighet for noen!	Parkering rettighet for alle?
Overflateparkering	Fjernet i stor grad (p-hus)	I stor grad (ingen p-hus)
Pendlerparkering	Lite	Nok
Tilgjengelighet for innpendlere	Må betale	Gratis
Tilgjengelighet for besøkende	God med avgift	Kan oppleves fullt, gratis
Kollektivtilbud buss	Godt	Begrenset
Byutvikling	Knapphet på areal, fortetting pågår	Stort fortettingspotensiale

Brukergrupper - kontekst - virkemiddel - konflikter

Brukergruppe	Mål	Kontekst	Rådende ideologi faglig	P-grep / virkemiddel	Konflikt-potensiale
Beboere / gjester	Dekke behov	Øvrig mobilitetstilbud	Fra min-krav til varierte krav	P-norm, beboer-p, boligsone-p., sambruk / gategrunn, frikjøp	Pendlere, besøkere
Innpendlere	Begrense	Kollektivtilbud til sentrum	Begrense tilbudet	Tidsbegrensning, avgifter, p-regulering, p-norm	Beboere, besøkere
Utpendlere	Dekke behov	Kollektivtilbud til sentrum	Riktig prising så det er ledig plass	Avgifter, p-regulering, sambruk	Beboere, besøkere
Besøkere / handlere / hente / bringe	Dekke behov	Parkerings-kommune eller ei	Riktig prising så det er ledig plass. Fra overflate til under bakken / p-hus	Tidsbegrensning, avgifter, p-hus, sambruk	Pendlere, beboere
Håndverkere / hjemmehjelp	Dekke behov	Øvrig p-regulering (skilting)	Legge til rette	P-bevis utstedt av kommunen / forhåndsbetalt, men må håndteres / forvaltes	Alle andre
HC	Dekke behov	Øvrig p-regulering	Legge til rette	P-bevis utstedt av kommunen	Alle andre
Varelevering	Dekke behov	Øvrig p-regulering	Smart logistikk	P-regulering, fysiske tiltak	Alle andre
Syklister	Dekke behov	Øvrig mobilitetstilbud	Minimums-krav og med krav til utforming	P-norm, tilrettelegging	Annen arealbruk, bilister
Bil-pool	Legge	Øvrig mobilitetstilbud	Stimulere til redusert	Legge til rette p-norm	Bilhold annen



Prinsippskisse for parkeringssoner og avgiftsnivå

Brukerscenarier – gitt dagens virkemiddelbruk

	Stort kommunesenter	Lite kommunesenter
Senter / stasjonsby	Drammen	Hokksund
Besøkere / handelsstand	Etterspør gratis parkering i helger og etter arbeidstid på hverdager	Besøkere ønsker bedre tilgjengelighet / handelsstand etterspør p-regulering / håndheving
Beboere	Etterspør bolig-soneparkering og beboerparkering for å parkere i off. gate	Løser parkering på egen grunn
Innpendlere	Må betale i p-hus eller reise kollektivt, sykle eller gå	Parkerer gratis hele dagen også der det er korttidsparkering
Utpendlere	Godtar å betale, men etterspør flere plasser	Ønsker ikke å betale og har flere muligheter
Utbyggere	Ønsker å styre p-kravet selv	Må forholde seg til minimumskrav

Prinsipper i moderne parkeringspolitikk

Oppsummering fra tidligere erfaringer:

1. Klare mål – politisk forankret
2. Skaff kunnskap om dagens situasjon
3. Utvikle strategier i prosess med næringsliv og andre – god forankring
4. God kommunikasjon til alle berørte før tiltak iverksettes



Jomar Lygre Langeland
© AS Civitas 2020