

# Parkering som virkemiddel i arealplanlegging

Møte i ledergruppen for bybåndssamarbeidet

Jomar Lygre Langeland, Civitas  
Digitalt møte på Teams, 10. juni 2021



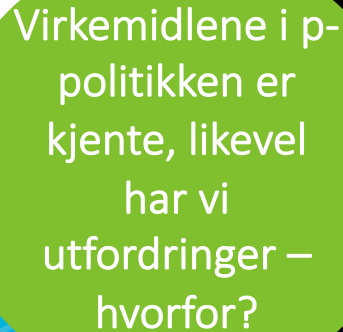
=> En aktiv parkeringspolitikk kan ha stor virkning for et sted!

# Fase 2 - Leveranse del 1

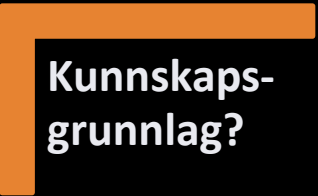
# Leveranse og konkrete resultater

- Prosjektrapport:
  - 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?



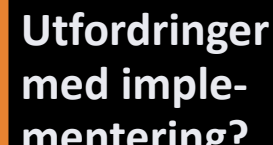
Kunnskapsgrunnlag?



Kunnskapsformidling?




Målkonflikter?



Utfordringer med implementering?



Loverk og forskrifter



Hvilke barrierer er viktigst for din kommune?

# Hvordan brukes parkering som virkemiddel i dag



Maksimumsnormer



Tidsbegrensing



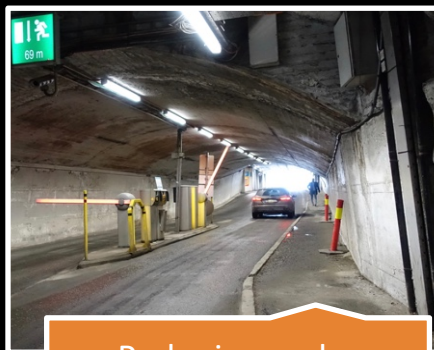
Parkeringsregulering



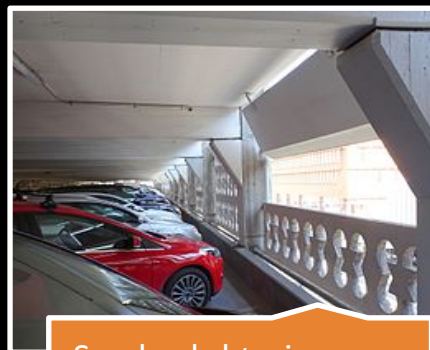
Differensierte  
parkeringsavgifter



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, Hydrogenbilparkering – lading/påfylling
Pendlerparkering, innfartsparkering, knutepunktparkering	Parkeringsanvisning, skilting, oppmerking, parkeringskommunikasjon	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 trafikantergrupper etterspør areal

Tungtransport

Varebiler

Privatbil

Buss

Trikk

Sykkel

Sparkesykler

Gående

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

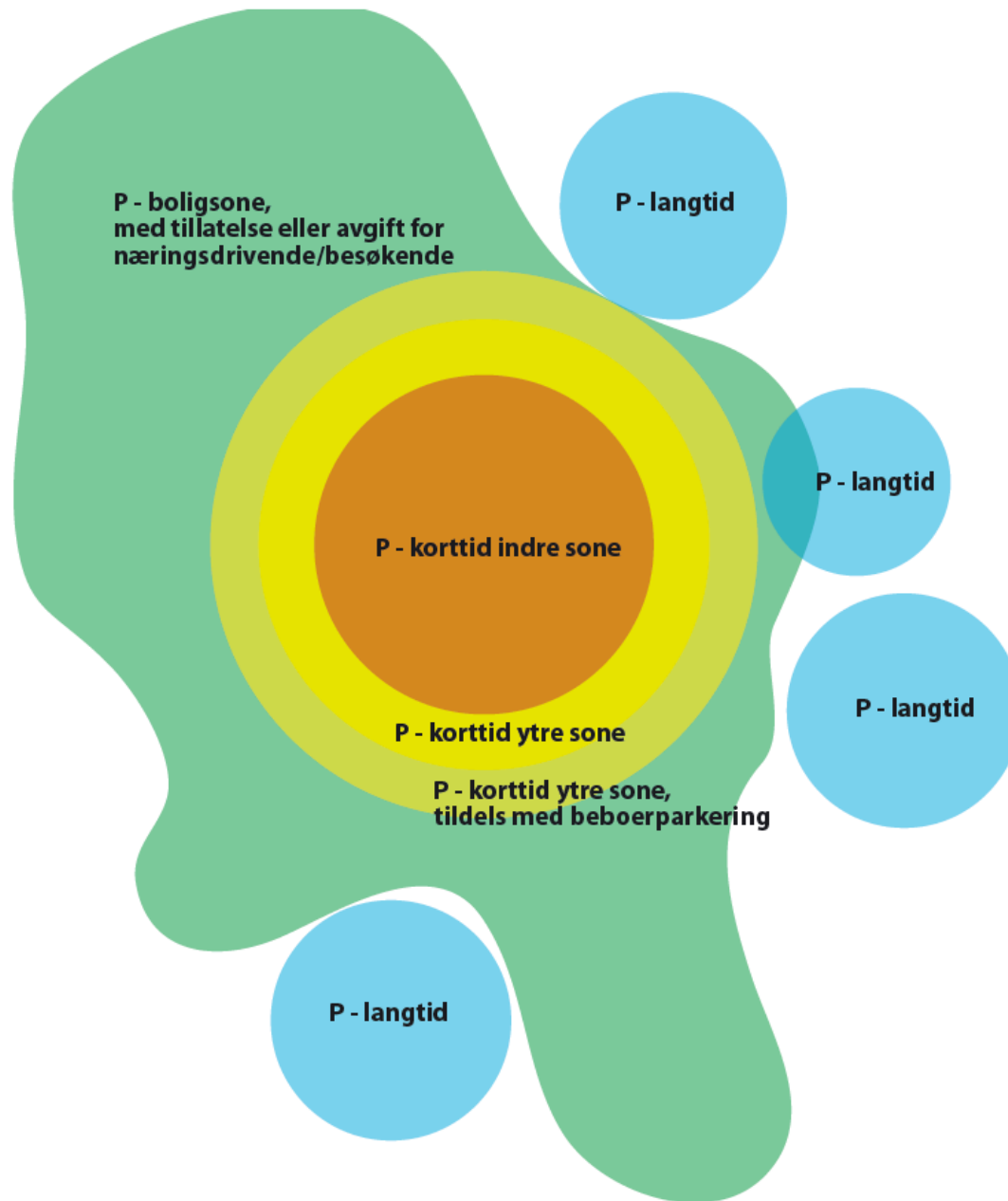


# Kontekst Viken

	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 boligsoneparkering 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

# Fase 2 - Leveranse del 2

# Leveranse og konkrete resultater

- Prosjektrapport:
  - I del 2 analyseres eksempler og et utvalg case fra kommunene i Akershus. Denne delen a) redegjør for kommuners praksis, b) dokumenterer 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: Asker, Holtet, Ski, Strømmen
  - Vi har altså inkludert en kommuneomtale av alle deltagende kommuner i prosjektet

Egenskaper	Forklaring
Parkeringskommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ikke søkt</li> <li>1 = Har planer om å søke</li> <li>2 = Har søkt</li> <li>3 = Er parkeringskommune</li> </ul>
Parkeringsstrategi	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ikke vedtatt p-strategi</li> <li>1 = P-strategi for deler av kommunen</li> <li>2 = Pågår arbeid med p-strategi for hele kommunen</li> <li>3 = Har vedtatt p-strategi for hele kommunen</li> </ul>
Tidsbegrensning	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ingen bruk på offentlige p-plasser</li> <li>1 = Lite</li> <li>2 = Middels</li> <li>3 = Brukes på en stor andel</li> </ul>
Avgiftsparkering offentlig veggrunn	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ikke avgiftsparkering på offentlig veggrunn</li> <li>1 = Lave avgifter</li> <li>2 = Middels avgifter</li> <li>3 = Høye avgifter</li> </ul>
P-avgift kommunale arbeidsplasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ikke avgiftsparkering på kommunale arbeidsplassparkeringer</li> <li>1 = Liten andel med avgift eller lave avgifter</li> <li>2 = Middels andel/avgifter</li> <li>3 = Høye andel/avgifter</li> </ul>
Parkeringsnormer for bil	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ingen p-normer</li> <li>1 = Høye maks- og lave minimumsnormer</li> <li>2 = Middels maks- og minimumsnormer</li> <li>3 = Lave maksimumsnormer, lave eller ingen minimumsnormer</li> </ul>
Parkeringsnormer sykkel	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ingen p-normer</li> <li>1 = Lave minimumsnormer</li> <li>2 = Middels minimumsnormer</li> <li>3 = Høye minimumsnormer</li> </ul>
Beboer/boligsone-parkering	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Nei</li> <li>1 = Vedtak om å utrede</li> <li>2 = Innført i begrenset grad/mindre områder</li> <li>3 = Innført i større områder</li> </ul>
App-betaling offentlige p-plasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Nei</li> <li>1 = For noen p-plasser</li> <li>2 = For mange</li> <li>3 = For alle</li> </ul>
P-kompetanse/ kapasitet i kommunen	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Lite</li> <li>1 = Middels</li> <li>2 = Høy</li> <li>3 = Svært høy</li> </ul>
Kartlagt bruken av p-plasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 = Ingen</li> <li>1 = Oversikt antall p-plasser</li> <li>2 = Foreligger periodevise tellinger av belegg</li> <li>3 = Kontinuerlig kartlegging av belegg, parkeringstider mv</li> </ul>





**Figur 4: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Asker kommune. III: Civitas**

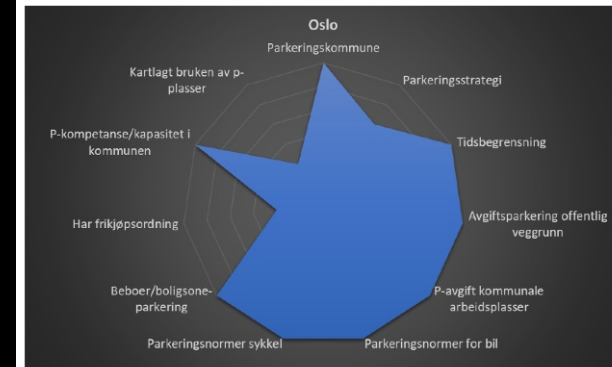
# Komparativ sammenstilling av p-politikk i kommunene



Figur 4: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Asker kommune. Ill: Civitas



Figur 6: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Bærum kommune. Ill: Civitas



Figur 7: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Oslo kommune. Ill: Civitas



Figur 8: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Lørenskog kommune. Ill: Civitas



Figur 9: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Lillestrøm kommune. Ill: Civitas



Figur 11: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ullensaker kommune. Ill: Civitas



Figur 13: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Eidsvoll kommune. Ill: Civitas



Figur 14: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Nordre Follo kommune. Ill: Civitas

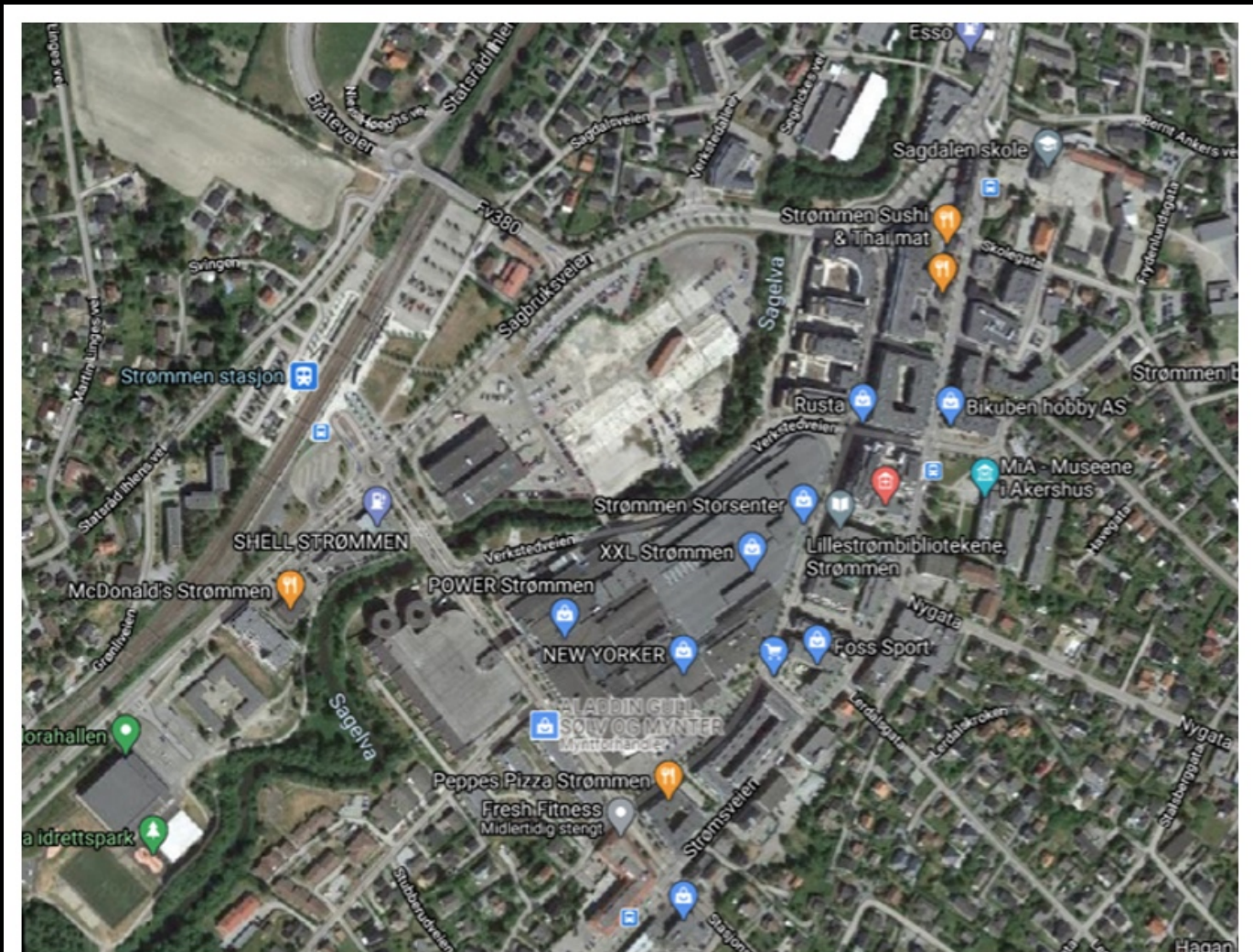


Figur 15: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ås kommune. Ill: Civitas

# 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.

# Eks Case Strømmen sentrum



**Figur 25: Strømmen ligger i det prioriterte vekstområdet i Lillestrøm kommune. Området domineres av Strømmen Storsenter.**



# Eks Case Strømmen sentrum



**Figur 32: Flere pågående plan- og utbyggingsprosesser: Lengst vest; Bane NOR Eiendom sin plan for stasjonsområdet. Nord-vest for Strømmen storsenter. Storsenteret sine planer for verkstedsområdet om kombinert formål med gangbro over til storsenteret. Lengs øst; Pågående områderegulering for Strømmen øst.**

## Konklusjon:

- Aktørene i området er interessert i å snakke sammen, bidra til en positiv utvikling av området. Med en god og åpen prosess kan aktørene finne felles løsninger for parkering og sambruk som alle aktører vil være tjent med.

## Premisser for videre prosess:

- Det synes klart at Strømsveien som prioritert kollektivtrasé må forutsettes i det videre arbeidet. Traséen er høyt prioritert av fylkeskommune og er av viktig regional betydning – dvs viktig for flere kommuner.
- Det bør vurderes nærmere hvordan Strømsveien skal utformes for å sikre kollektivtrafikken optimal framkommelighet samtidig som tilgjengeligheten til næringsdrivende i Strømmen øst kan sikres.
- Plansituasjonen i området er kompleks. Det fremstår som et behov for å utarbeide en områdeplan for Strømmen og med en transportanalyse som vurderer hvordan vei- og gatenettet i området kan sikre tilgjengelighet til eiendommer, sikre gjennomkjøring for øvrig trafikk og uten for store negative virkninger for lokalmiljøet.
- Strømmen storsenter fremstår som «for stort» til å være et lokalsenter for Strømmen. Inntrykket fra informantene er også at kunder kommer fra store deler av Romerike. En så stor «regional destinasjon» skaper tidvis trafikale utfordringer i området. Det stilles spørsmål ved om ytterligere regionale destinasjoner, som badeland m.m. heller burde lokaliseres til Lillestrøm sentrum – en destinasjon med langt bedre forutsetninger for å kunne direkte betjenes med kollektivtrafikk fra et større omland.
- Gitt at Storsenteret nå er etablert, kan det være aktuelt å utvikle området med et større innslag av boliger. Dette kan innebære at de pågående planene bør vurderes endret til i større grad å legge til rette for boliger. Dette vil også generere kunder og potensiale for byliv og næring på gateplan i utvalgte gater.

Det er for tidlig nå å konkludere om hvilke parkeringsvirkemidler som bør etableres, men følgende kan være aktuelt:

- I større grad sambruksløsninger når det gjelder parkering, samarbeid mellom Bane NOR, Strømmen storsenter og Lillestrøm kommune om forvaltning av parkeringsareal.
- Regulering av gateparkering; fortrinnsvis korttidsparkering.
- Dersom Strømmen øst skal bestå som handels- og næringsområde kan et p-hus etableres i dette området.
- Utrede muligheten for økt sambruk av parkering i eksisterende parkeringsanlegg som Bane NOR Eiendom og Olav Thon Gruppen disponerer.
- Regulering av parkering i boliggger med prioritet for beboere.

Videre arbeid:

1. Starte en felles prosess med aktørene i området
2. Vurdere om eksisterende planer i området er i tråd med ønsket utvikling.
3. Gjennomføre en transportanalyse med sikte på å utvikle en gatebruksplan for Strømmen.
4. Kartlegge framtidig parkeringsbehov gitt ønsker for utvikling av området.
5. Etablere et samarbeid om parkeringsløsninger, med sambruk og stordriftsfordeler, felles informasjonsopplegg om regulering av tidsbegrensning og takster.
6. Konkludere i en strategi med handlingsplan. En utfordring er at ikke alle tiltak skjer samtidig, dette må det finnes løsninger for.



# Fase 2 - Leveranse del 3

# 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:
  - 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

Ikke parkeringskommune, men p-  
normer for nybygg

I prosess med å bli p-  
kommune, flere p-virkemidler

P-kommune og  
mange p-virkemidler

# Prinsipper i moderne parkeringspolitikk

## Oppsummering fra tidligere erfaringer:

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

# Fase 3 – Utviklingsprosjekt & videreføring?

# 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.
- Eksempler fra andre byområder, vurdering av videreføring av parkeringsnettverk i Oslo og Viken.

# Fremdriftsplan og prosessplan fase 2 og 3

- Alle 3 delrapporter foreligger før sommeren
  - Del 1: Ferdig kvalitetssikret
  - Del 2: Ferdig kvalitetssikret
  - Del 3: Under kvalitetssikring
- Høsten 2021: Utviklingsprosjekt kan starte opp i kommunene. Nettverkssamling der flere kommuner i Viken kan delta. Lærdom fra parkeringsprosjektet kan videreformidles. Videreføring av parkeringsnettverk kan drøftes.
- 2022: Felles klimasats-søknad for å gjennomføre utviklingsprosjekt om parkeringspolitikk i kommunene?





Jomar Lygre Langeland  
© AS Civitas 2021