

# Status for arbeid med parkeringsprosjektet

# Fremdrift parkeringsprosjekt

|                                                                                    | Uke 51 | Uke 2–4 | Uke 4<br>(22.01) | Uke 7<br>(13.02) | Uke<br>8–10 | Uke 11<br>(12.03) | Uke<br>(16.04) | Uke<br>(20.05) | Uke (04.06) |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|------------------|------------------|-------------|-------------------|----------------|----------------|-------------|
| Ferdigstilling av tilbudsinnbydelse og kravspesifikasjon                           |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Tilbudsinnbydelse (konsulent)                                                      |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Frokostseminar + prosjektmøte 1                                                    |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Systematisere kommuneerfaringer                                                    |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Prosjektmøte 2 - offentlige og private samarbeid                                   |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Valg av konsulent                                                                  |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Orientering om prosjektet i bybåndssamarbeidet                                     |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Prosjektmøte 3 og oppstartsmøte konsulent                                          |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| utarbeidingsfase (jevnlig kontakt mellom enkelte i prosjektgruppen og konsulenten) |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Prosjektmøte 4 (utsatt)                                                            |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Prosjektmøte 5 (utsatt)                                                            |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |
| Midtveisseminar + prosjektmøte 6 (utsatt)                                          |        |         |                  |                  |             |                   |                |                |             |

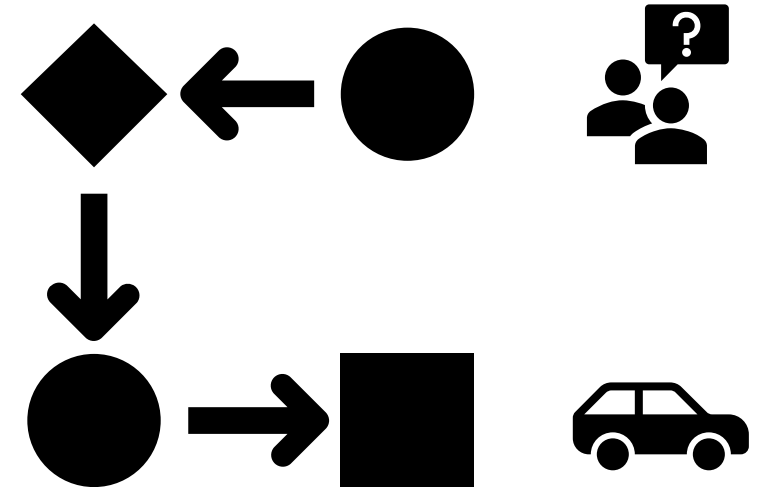
# Parkering: Hva kan kommunene gjøre?

- «I mange byer drives parkeringsanlegg av private firmaer. For å kunne ha en helhetlig parkeringspolitikk er det viktig at kommunen har **et bevisst forhold til disse anleggene**, slik at de får rammebetingelser for driften som stemmer overens med kommunens parkeringspolitikk for sentrum».

*Miljøverndepartementet 2000,*

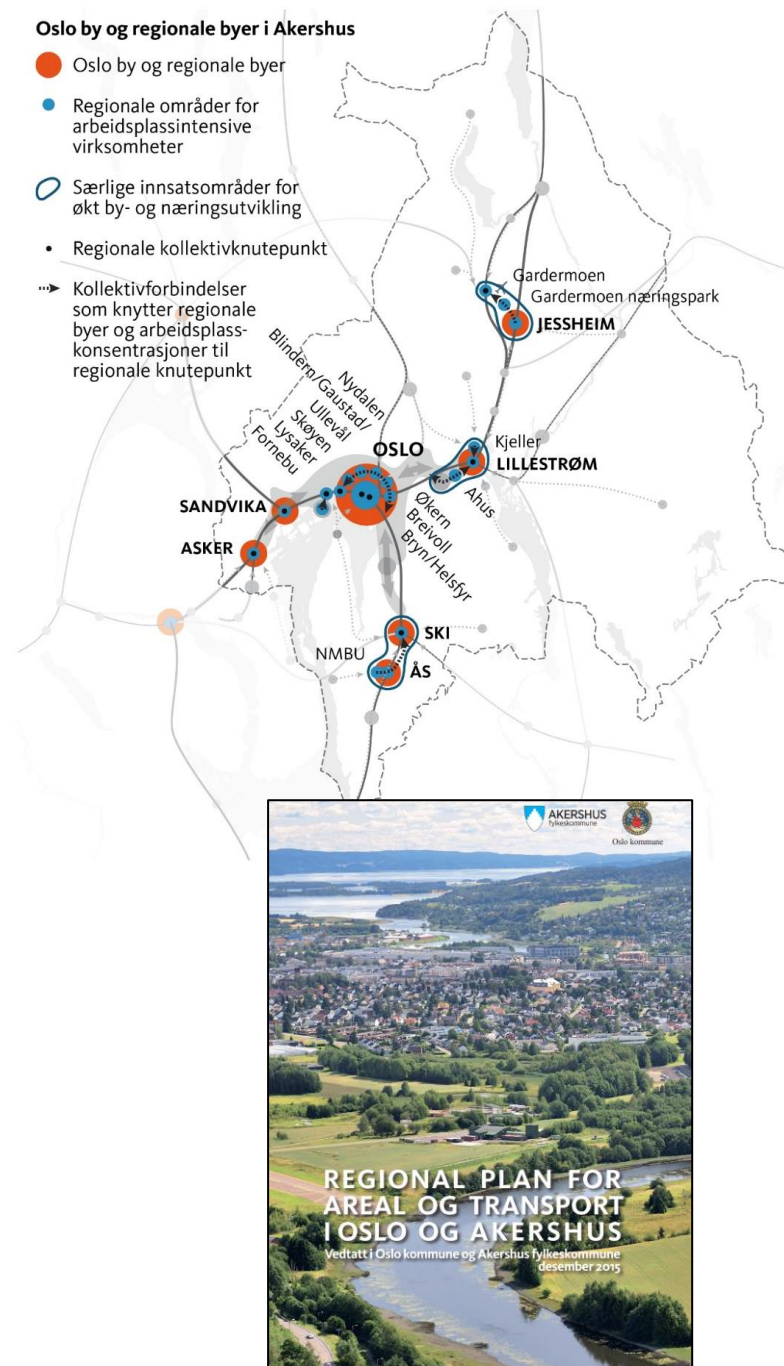
*Råd og eksempler, Sentrumsutvikling.*

- «Regulering av parkering forutsetter at det er etablert et effektivt system»



# Parkeringsprosjekt (oppfølging av RP-ATP)

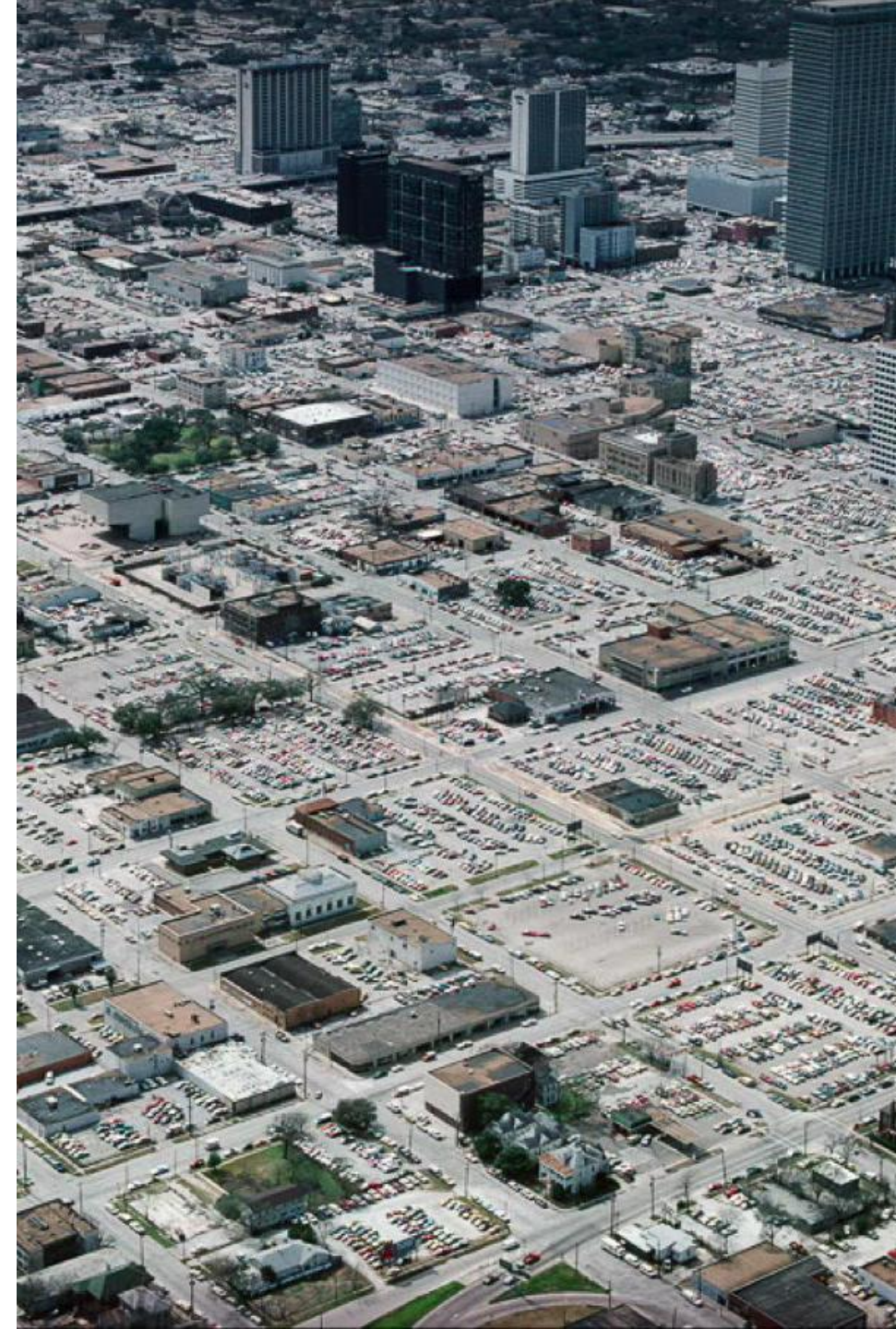
- Innledende fase – Kunnskapsinnhenting (des 2019 - mars 2020)
  - Analysere kommunenes p-normer og rutiner knytter til parkering
  - Hvilke utfordringer har kommunene?
- Utarbeidingsfase - Kunnskapsutvikling (april 2020 – oktober 2020)
  - Utarbeide en prosjektrapport m/metode som konkretiserer hvilke steg og tiltak kommunene må gjøre, hvilke aktører som må bidra i prosessen, samt hvilke rutiner som må på plass for å håndtere parkering som en tjeneste eller jobbe mer helhetlig med parkering på områdenivå.
- Identifisere utviklingsprosjekt som kan settes i gang (oktober 2020 – februar 2021)
  - Identifisere utviklingsprosjekt sammen med en eller flere kommuner basert på funnene fra prosjektfase 1 og 2.



# Møter vinter/våren 2020

## Prosjektgruppen

- **Oppstartsmøte - 11.12**
  - Intro og verksted
- **Tema 1: Parkering på overordnet nivå - 22.01**
  - Åpent frokostseminar
  - Verksted
- **Tema 2: Offentlig-privat samarbeid - 13.02**
  - Dialog med innlevererne
- **Tema 3: Systematisk arbeid og teknologiske løsninger**  
~~12.03~~ (4. juni)
- Innledende møte med konsulent (ultimo mai)



# Tema 1: Parkering på overordnet nivå



Tore Leite, KMD -  
Parkering som tiltak for å  
redusere biltransport

Jomar Langeland, Civitas  
- Hvordan jobbe  
overordnet med  
parkeringsstrategier –

Kari Elisabet Ottestad –  
Viken - Erfaringer fra  
bypakke Nedre Glomma:  
felles parkeringspolitikk i  
Sarpsborg og Fredrikstad

Emelie Petersson -  
Erfaringer fra Malmø  
kommune

Torill Skovli – Erfaringer  
fra Asker kommune

Gert Myhre – Drammen  
kommune

# Tore Leite - KMD:

## Parkering – et virkemiddel for byutvikling som kommunen rår over

- Avgrense parkeringstilbudet
- Bestemme parkeringsavgifter
- Normer for parkeringsplasser ved boliger og arbeidsplasser
- Parkering atskilt fra boligen
- Beboerparkering / boligsoneparkering
- Behovsbasert parkering
- Laste- og losselommer
- Skiltmyndighet



## Hva skal arealdataverktøyet brukes til?

1. Kvantifisere arealplanene til bruk i transportmodellen – lage referansebane
2. Utarbeide scenarier for arealbruk basert på regionale areal- og transportplaner eller strategiske arealkart
3. Vurdere virkning av ulike arealbruk og parkeringsrestriksjoner sammen med transporttiltak

**Formål: Bedre kunnskap om hva som skal til for å nå nullvekstmålet!**

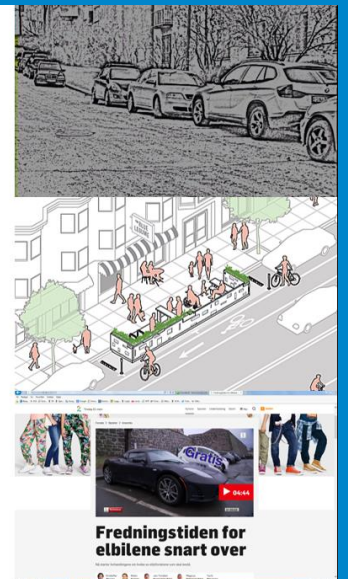


## Byutredningene at viser arealbruk er viktig



## Behov for smarte løsninger vil komme gradvis

- Innføring av smarte løsninger, der hvor det er tradisjonell avgiftsparkering i dag
- Fra gratis gateparkering til avgiftsbelagt parkering / beboerparkering
- Gradvis innføring av avgiftsparkering og tilrettelegging for spesielle behov i flere gater?
- Mer effektiv fysisk parkeringskontroll



# Jomar Langeland - Civitas:

| 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          |

Kan parkeringspolitikken ta levebrødet fra folk?

Frykt?

...det krever litt mot eller is i magen å jobbe med parkeringspolitikk.



PARKERING AUTOMAT: : Trond Gustavsen fortviler over å ha fått Eikers første parkeringsautomat rett utenfor butikkdøren sin. (FOTO: RUNE FOLEKDAL)

## Eikers første parkeringsautomat

Krokstadelva har fått sin første parkeringsautomat. Butikkeier fortviler.

AV: HEGGE ERHOLDT  
PUBLISERT 07.06.2012 12:45  
SIST OPPDATERT 07.06.2012 13:36

NEDRE EIKER: Det er en tanskel å skulle ut og trykke på en knapp for å få en parkeringsbillet, mener butikkeier Trond Gustavsen i

## Gjøvik: Diverse p-regimer



## Utvikling av Parkeringsstrategier

Oppsummering – erfaringer og suksesskriterier:

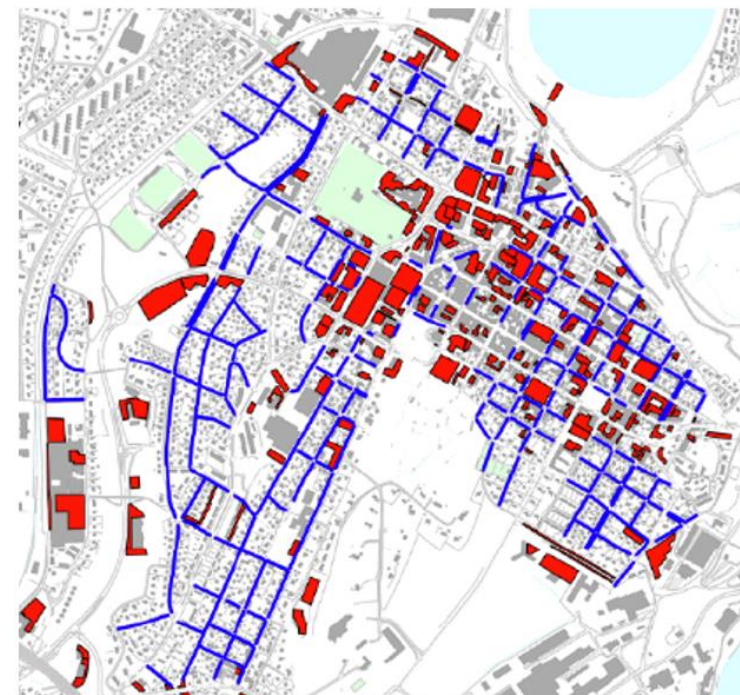
1. Klare mål – politisk forankret
2. Skaff kunnskap om dagens situasjon
3. Utvikle strategier i prosess med næringsliv og andre – god forankring
4. God kommunikasjon til alle berørte før tiltak iverksettes

# Kari Elisabeth Ottestad – Viken FK

## Bakgrunn: Hvorfor felles p-politikk?



- 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler
- Personbiltrafikken skal ha 0-vekst (fra 2013)
- Bedre framkommelighet, miljø og helse
- Bilrestriktive tiltak er nødvendige for at de offensive tiltakene for sykkel og kollektiv skal virke.
- Regional tilnærming til p-politikken
- Være grunnlag for Byvekstavtale



## Kravspesifikasjon/tilbudsgrunnlag

Faser i arbeidet ( 10 mnd)

- Målbeskrivelse
- Parkeringspolitikken i dag
- Utfordringsbilde
- Evaluering av pågående forsøksordninger
- Tilgjengelige virkemidler
- Anbefalt parkeringspolitikk
- Handlingsplan for kort og lang sikt



## Oppfølging – sentrumsplan Sarpsborg

Hovedprinsipper i planbeskrivelsen (inkl. prinsippskisse)

- Plankart
  - Sentrumsformål på flere parkeringsplasser
  - Sikre p-hus/kombinerte formål med p-hus
  - Sikre langtidsparkering i gangavstand fra sentrum
- Bestemmelser
  - Maks.normer
  - Ladeinfrastruktur
  - Krav om parkering i kjeller

# Emelie Petersson – Malmö kommun

## Klippern 4 - Ohboy

- 55 lägenheter
- 31 hotellrum
- 2 mindre butikslokaler
- Bilpoolsmedlemskap
- Cykelpool
- Attraktiv cykelparkering
- Kollektivtrafikkort



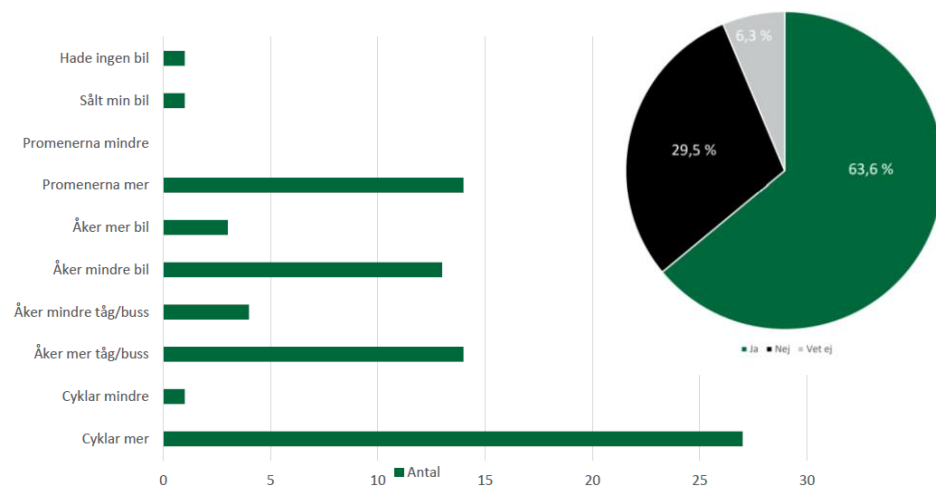
## PMalmös uppdrag

- Erbjuder totala parkeringslösningar i egna anläggningar och för privata fastighetsägare
- I enlighet med Malmö stads utveckling byggs parkeringsanläggningar för att tillgodose stadens behov
- Tillsammans med Malmö stad tas ett aktivt ansvar för en hållbar utveckling



## Uppföljning

Hur har dina resvanor förändrats?



# Torill Skovli – Asker kommune



## Plangrepet på vestre Billingstad



### Urban boform og bokvalitet basert på grønn mobilitet:

- Lokal handel på nærsenteret
- God tilgjengelighet til sjøen, marka og fritidsanlegg
- Lettstelte boliger
- Grønne utearealer og møteplasser
- Rask nedkjøring til P-kjellere gir bilfrie uteområder
- Fotgjengerstrøket er raskeste ferdssåre til kollektiv
- Gangveiforbindelse til skole og barnehage

## Plan for bærekraftig mobilitet:

- Definere grep som gir redusert transportbehov
- Definere tiltak som sikrer et konkurransedyktig mobilitetstilbud i forhold til privatbil-bruk
- Detaljere hvordan tilrettelegging for bil- og sykkeldeling skal gjennomføres



## Mobilitetspakke følger med på kjøpet



Grønn mobilitet



### Boligene selges med en integrert "mobilitetspakke" (medlemskap):

- Bilpool
- Sykkelpool
- Innendørs (trygg) sykkelparkering
- Avtale med sykkelverksted, enkelt å levere/ hente
- Leveringspunkt for hjemlevering av dagligvarer.
- Mulighet for å leie parkeringsplass
- Oversikt over lokale turveier
- Vestre Billingstad APP som omfatter aktuelle servicetilbud
- Informasjonspakke om tilbud og transportmuligheter i nærområdet

8



## Plandokumentene, et utvalg



# Gert Myhren – Drammen kommune

## Solid faktagrunnlag

- Vi brukte konsulent til å bistå oss med å lage et solid faglig grunnlag for den nye parkeringsstrategien med parkeringsveileder
- Faglig grundighet og god dokumentasjon gir troverdighet
- Viktig å dokumentere grunnlaget for forslagene man kommer med (for publikum og for egen del)



## Oppsummering: Tips for en god prosess

- Åpenhet i alle faser
- God politisk forankring – eierskap
- Solid faglig grunnlag
  - Kommunens parkeringsvirksomhet
  - Fagutredere
- Særlig oppmerksomhet for det som er vanskelig/kontroversielt
- Følg med på det som skjer i omgivelsene – tilpass
- Alle skal oppleve å bli tatt på alvor og få et svar



## Alle skal få et svar med en begrunnelse

- Alle spørsmål skal besvares
- Svar skal begrunnes faglig
- Når man jobber med omstridte spørsmål, er det særlig viktig å være åpen og imøtekommende
- De som har gitt innspill skal få informasjon ved neste hendelse i saken

Takk for mail! Å gi tilbakemelding på denne måten etter en høringsprosessen må jeg si er forbildelig. Så flott! En riktig god jul til deg og alle på byplan fra



## Ny parkeringsstrategi – erfaringer så langt



Parkeringsstrategien vedtatt 18.12.2018, gjelder fra 01.02.2019

### Erfaringer så langt:

- Bedre sirkulasjon, lettere å finne ledig parkeringsplass sentralt i Drammen
- Flere benytter parkeringshusene
- Gratisparkeringen i p-husene hverdager fra kl. 16 og lørdager fra kl. 12 blir benyttet og verdsatt
- Langtidsparkerte elbiler har fjernet seg fra parkeringsplassene i gata
- Gjennomsnittlig parkeringstid har gått ned (fra 60 til 50 minutter)



# Tema 2: Offentlig – privat samarbeid



Offentlig-private samarbeid om sentrumsutvikling – Guri Mette Vestby, NIBR



Hva er status for samarbeid om parkering i dag? (Juridisk rammeverk, praksis og utfordringer) - Lars Monsen, Norpark



Fra kjøpesenter til en bystruktur med handel - hvor mye parkering? – Asbjørg Næss, Civitas (på vegne av Mustad Eiendom)



Samarbeid om parkering - Jan Ove Fjællingsdal, Bane Nor



# Guri Mette Vestby - NIBR

## Erfarer at samarbeid

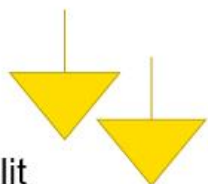
Øker kunnskap om hverandre  
ståsted, roller og interesser

Øker kunnskap om hverandres  
kompetanser

Bygger relasjoner

Minsker skepsis

Gjensidig respekt og tillit



## Fordeler med formaliserte avtaler

- Tydeligere **forventninger** til partene og deres **rolleutøvelser**
- Regulerer **ansvar** og konkrete **forpliktelser**
- Større **forutsigbarhet** for prosess og for økonomiske spleiselag
- Skaper **eierskap** til satsingen blant flere aktører i lokalsamfunnet
- Ikke så **personavhengige** (og sårbart), - men knyttes til prosjekt

- (I) Partnerskap for varig/fast samarbeid
  - (I) Samarbeid gjennom sentrumsforening som aksjeselskap (Asker, Fredrikstad,
- (II) Forpliktende partnerskap rundt flerårige prosjekter
  - (I) Partnerskap (Trondheim Management, Byen vår Drammen)
- (III) Handlingsprogram for 3-årige satsinger
  - (I) Tønsberg, Skien, Moss
- (IV) Samarbeid om utbygging og forvaltning av bygninger og byrom
  - (I) Ulsteinvik, Asker,



# Lars Monsen - Norpark

## Relasjonelle utfordringer?



Har et «snevert» fokus på sin eiendom. (Naturlig nok)

- Kundeparkeringer til et konkret sted (kjøpesenter o.l.)
- Arbeidsplasser.
- Parkering i forbindelse med bolig.
- Helkommersielle parkeringsplasser. (maksimal økonomisk inntjening)

Ønsker som hovedregel lavest mulige kostnader i forbindelse med parkeringsdriften.

Har et helhetsfokus innblandet politisk ideologi

- Samfunnsperspektiv
- Bevisst forhold til parkering som virkemiddel
  - Kommuneplaner (samfunnsdel/arealdel), miljø, areal- og transportplanlegging, avtaler med staten (Bypakker)
- Mange dilemmaer/motstridene interesser
- Svært ulikt fra kommune til kommune
  - Mange «strammer» til. (Bilfritt byliv)
  - Mange «myker» opp. (Sentrum dør – parkeringsordningen får skylda)



# Asbjørg Næss - Civitas

## DIMENSJONERING AV PARKERINGSTILBUDET FOR HANDLENDE

### Dagens situasjon

De handlende har i dag 977 tilgjengelige plasser mandag – fredag og 1 080 tilgjengelige plasser på lørdager.

### Dimensjonering etter parkeringsnormer

Basert på arealbruken i nytt planforslag kan det maksimalt etableres :

- 389 plasser etter gjeldende (midlertidig) parkeringsnorm
- 221 plasser etter forslag til ny parkeringsnorm

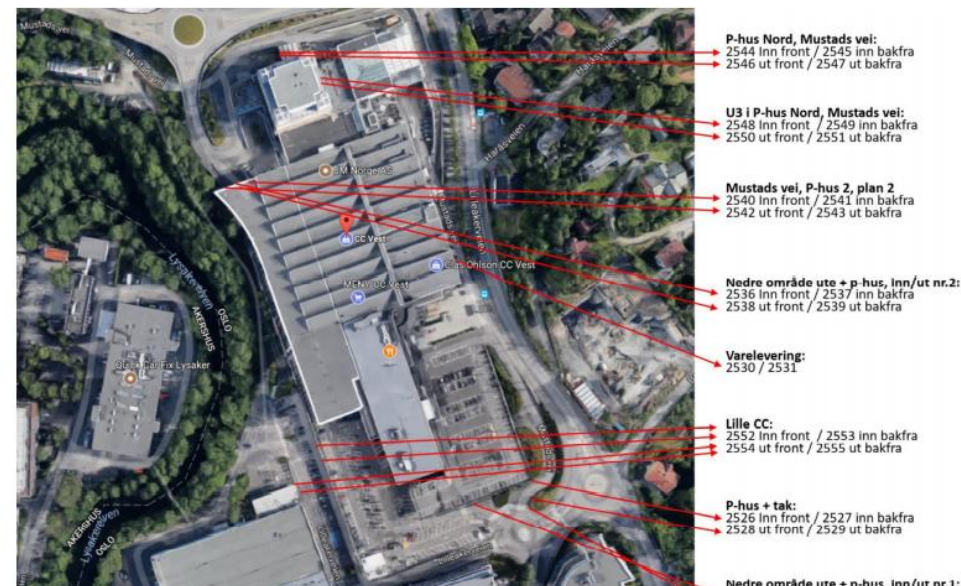
Hva vil konsekvensene være?



## PÅGÅENDE UNDERSØKELSER RELATERT TIL PARKERING

Mustad holder på å analysere:

- P-fordeling over året
- P-fordeling over døgnet
- De ulike formålenes parkeringsbehov (handel, kontor, bolig...)
- Innhold i og effekt av grønne mobilitetspakker
- Sambruksmuligheter parkering
- Behov ut over norm – hvor stort? Hvilke formål?
- Behov for overgangsordninger
- Totalt P-behov før og etter
- Konsekvenser



# Jan Ove Fjællingsdal – BaneNor Eiendom

Implementering av ny parkeringsstrategi for å:

- Redusere antall parkerte biler på fulle stasjoner
- Unngå ikke-reisende som tar opp plasser beregnet for pendlere
- Lokke reisende som bor i nærheten til å sykle eller gå til stasjonen
- Tilby parkeringsmulighet også til dem som tar senere tog
- Tilby parkering til dem som må levere barn før de tar toget
- Få inntekter fra parkeringen som bidrar til å dekke drift og vedlikehold

## Parkerte biler før og etter prisendring

|                | Antall biler før prisendring | Andel biler parkert kun før prisendring | Andel biler parkert både før og etter prisendring | Antall biler etter prisendring | Andel biler parkert både før og etter prisendring | Andel biler parkert både før og etter prisendring |
|----------------|------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Fetsund        | 213                          | 72 %                                    | 28 %                                              | 115                            | 48 %                                              | 52 %                                              |
| Frogner        | 193                          | 60 %                                    | 40 %                                              | 164                            | 53 %                                              | 47 %                                              |
| Holmestrand    | 223                          | 65 %                                    | 35 %                                              | 178                            | 57 %                                              | 43 %                                              |
| Nittedal       | 160                          | 63 %                                    | 38 %                                              | 129                            | 53 %                                              | 47 %                                              |
| Sande          | 161                          | 65 %                                    | 35 %                                              | 165                            | 66 %                                              | 34 %                                              |
| Sonsveien      | 238                          | 63 %                                    | 37 %                                              | 237                            | 63 %                                              | 37 %                                              |
| Stokke         | 101                          | 81 %                                    | 19 %                                              | 60                             | 68 %                                              | 32 %                                              |
| Alle stasjoner | 1 289                        | 66 %                                    | 34 %                                              | 1 048                          | 58 %                                              | 42 %                                              |

- 
1. Prioritering av sykkel, gange og kollektiv i tråd med overordnet mål
  2. Riktig dimensjonering, regulering og prising for å treffe målgruppen for innfartsparkering
  3. Innfartsparkering som gir nye kunder og ikke reduserer gange, sykkel eller kollektiv
  4. God kapasitet og trygge løsninger for sykkelparkering
  5. Et parkeringstilbud til både daglige pendlere og sporadiske reisende
  6. En strekningsvis konkretisering av parkeringsstrategien
  7. Tilpasning til lokale forhold og godt samarbeid med regionale og lokale myndigheter
  8. Mekanismer som legger til rette for fortetting rundt stasjonene der det er aktuelt
  9. Inntekstfinansiert parkering for bil og sykkel

# Oppsummering spørreskjema

## Utfordringer

- Parkering er i mange kommuner vanskelig å jobbe med politisk.
- Parkering krever koordinering av flere sektorer i kommunen og informasjon og oppgaver er fordelt på ulike avdelinger. (fragmentert)
- Kartlegging av p-bruk / p-behov er tidkrevende og gjøres sjeldent. Det gjør at det er lite kunnskap om p-situasjonen i mange kommuner
- Vanskelig å håndheve eksisterende p-plasser i dag.
- Det er lite (ingen) samarbeid på tvers av kommunegrensene om parkering i dag og få etablerte samarbeid med private p-aktører om drift mm.



# Oppsummering spørreskjema

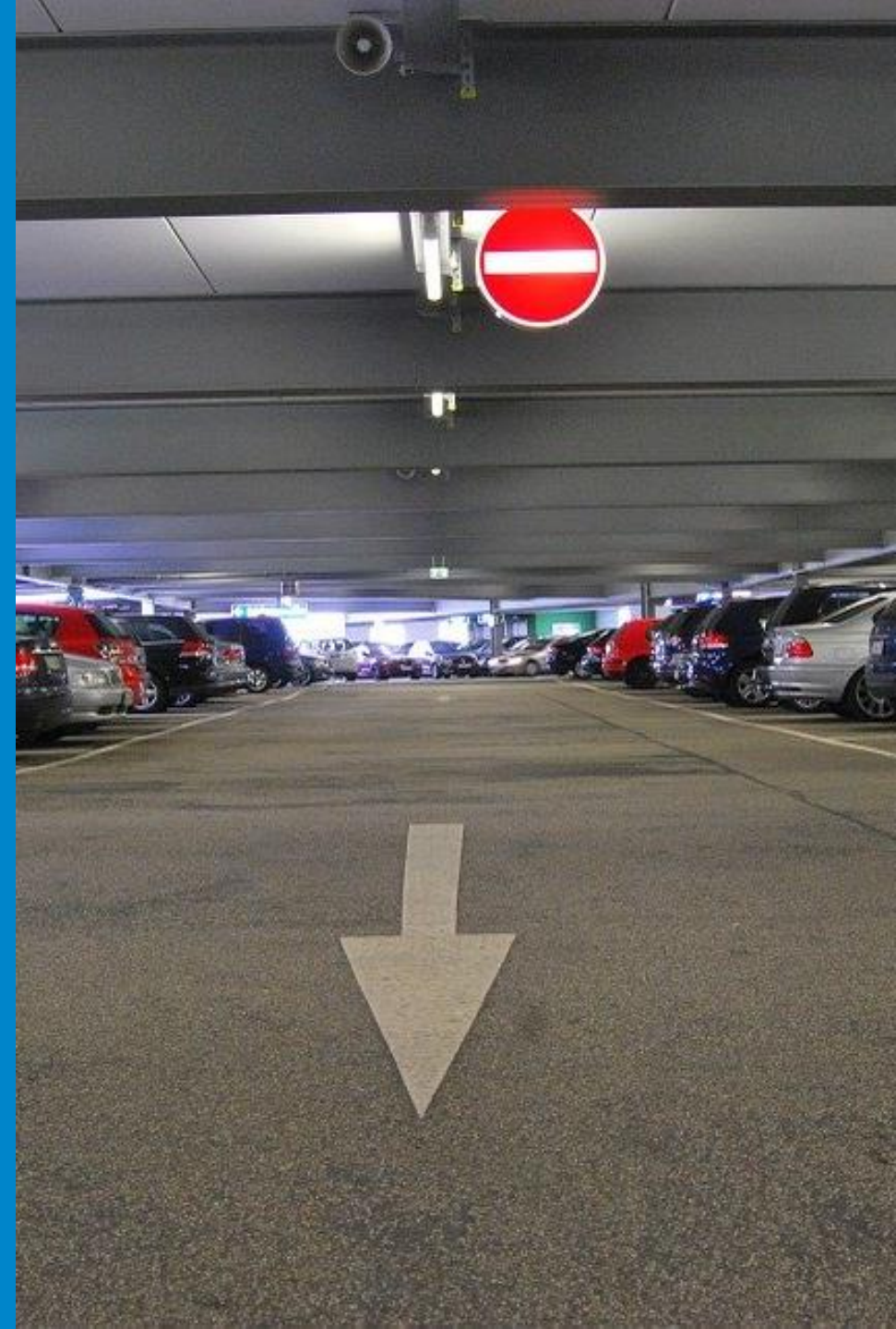
Fortsetter....

- Flere kommuner opplever at det kan være enklere å jobbe med parkering på områdenivå (flere kommuner har aktualisert parkering som tema ved å innarbeide det i områdeplaner.
- Flere kommuner har etablert differensierte p-normer (selv om de opererer med ulike normtall og prinsipper)
- 8 av 9 kommuner har myndighet til å kontrollere gater og vei, og har helt eller delvis regulert parkering med tidsavgrensning

# Oppsummering

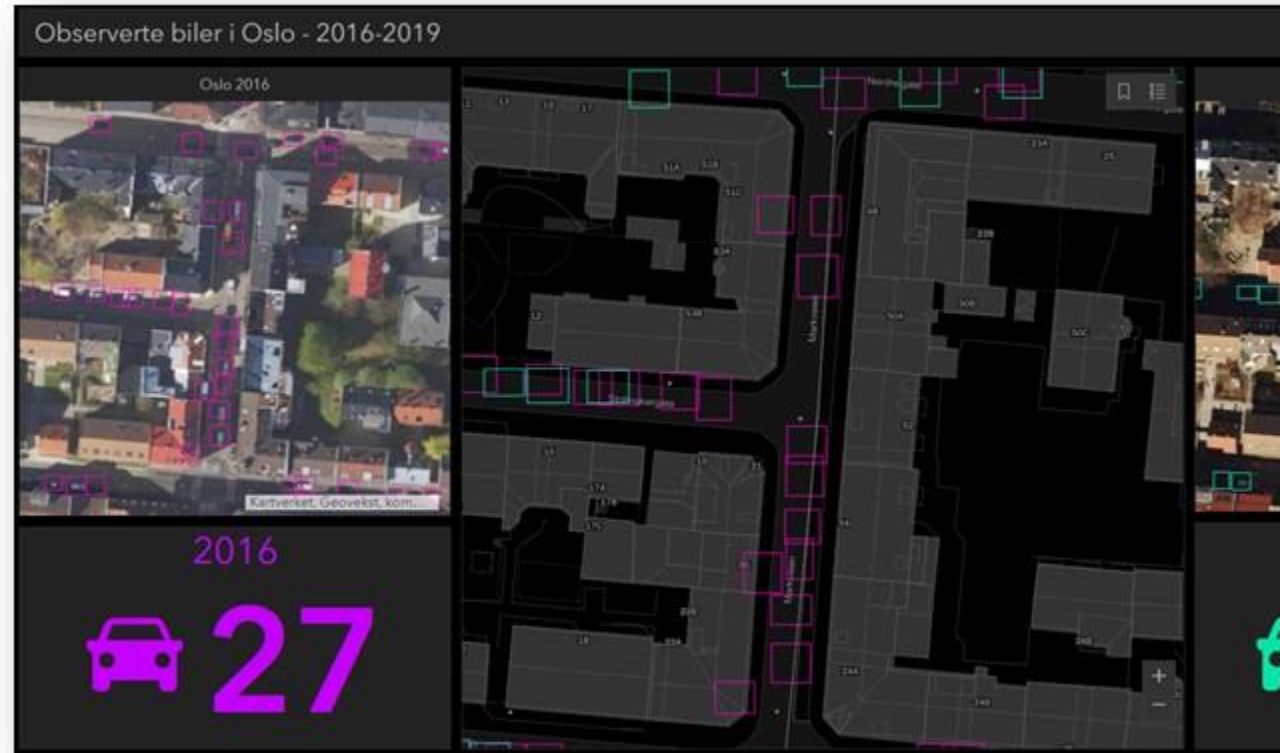
## Fortsetter....

- Flere av kommunene har bestemmelser om frikjøp, få kommuner benytter det.
- De viktigste p-aktørene i kommunene er større kjøpesenter, kommunen selv og større p-aktører går igjen i flere kommuner (europark, q-park, Onepark, Apcoa, mm)
- De fleste kommunene ser på p-politikk som et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet
- Men få har et system for å måle om p-politikken spiller en rolle for å nå nullvekstmålet.



## Tema 3: Systematisk arbeid med parkering og teknologiske løsninger

- Systematisk arbeid med parkering Trondheim kommune
- Easy park og teknologiske løsninger
- Smart parkering - Bærum kommune
- Utvikling av parkeringsregisteret – SVV
- Teknologiske verktøy for parkeringsanalyser- Geodata



# Spørsmål?