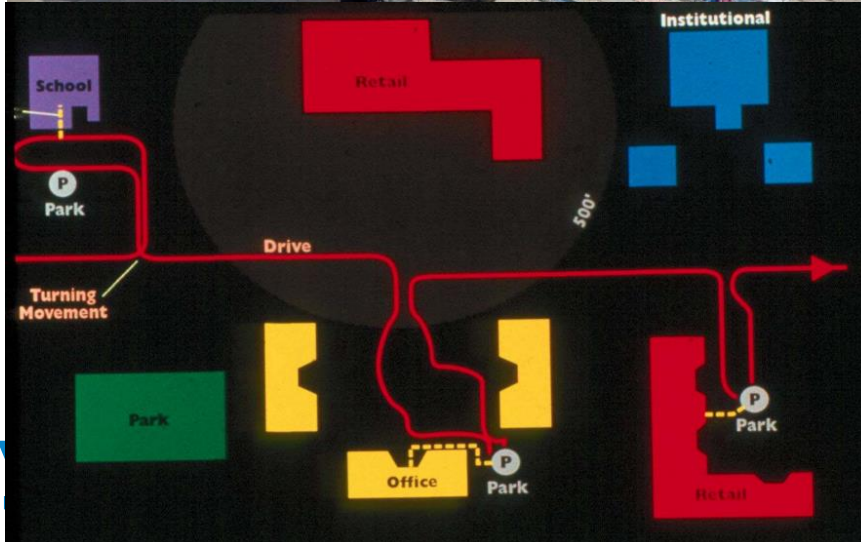


Status for parkeringsprosjektet

Oppfølging av RP-ATP i Oslo og Akershus

P-system er del av et «mobilitets-regime»

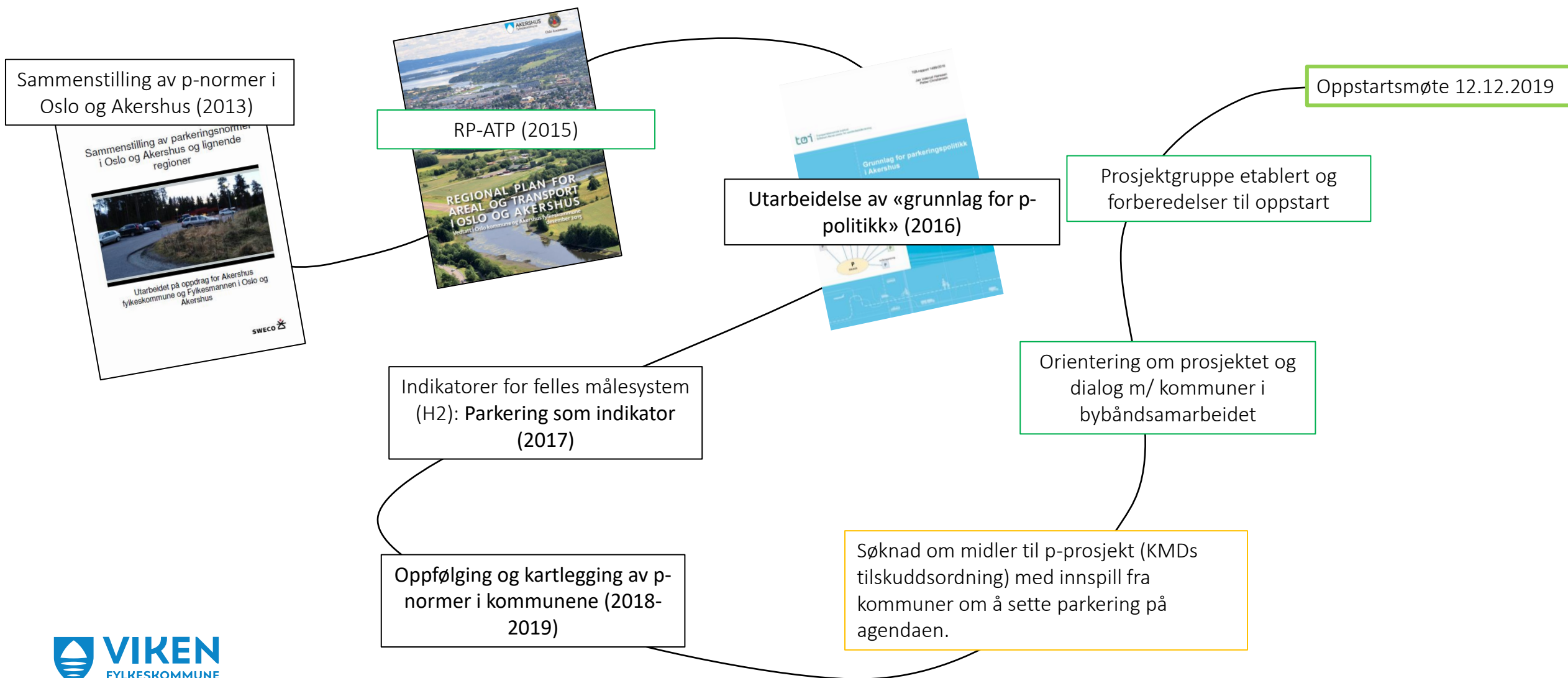
Dagens situasjon?



Ønsket fremtid?

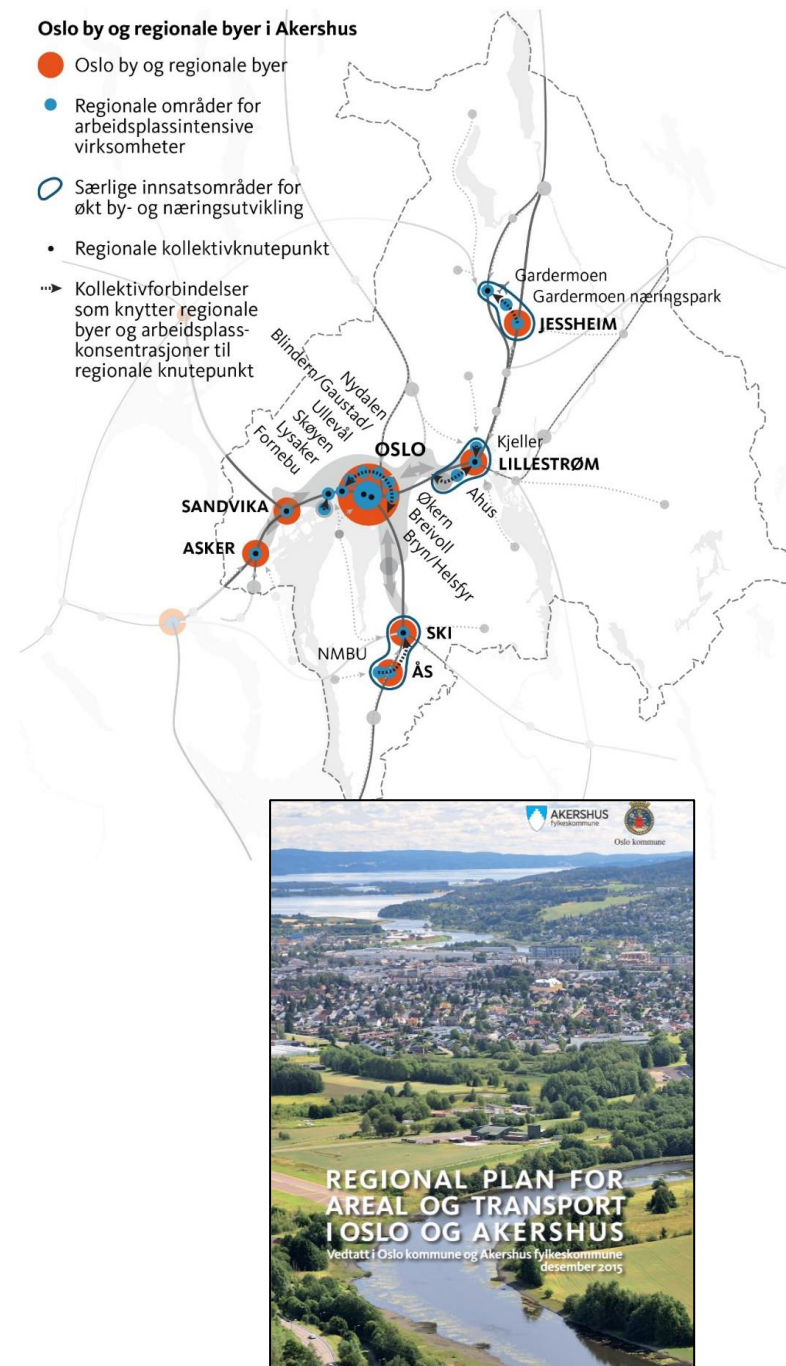


Grunnlag for parkeringsprosjektet



Parkeringsprosjekt tre faser

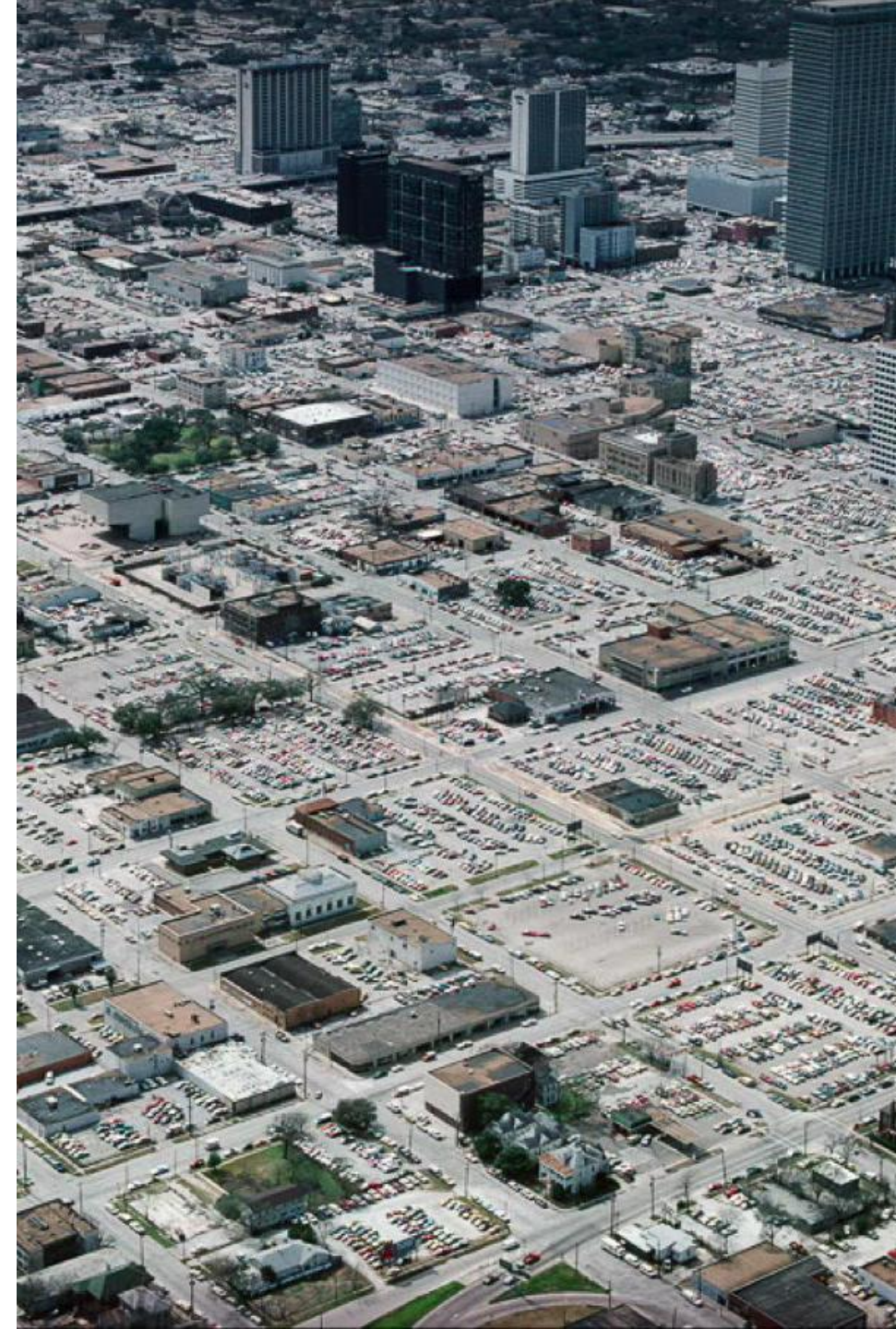
- Innledende fase – Kunnskapsinnhenting (okt 2019 - mai 2020)
 - Kartlegge kommunenes p-normer og rutiner knytter til parkering
 - Hvilke utfordringer har kommunene?
- Utarbeidingsfase - Kunnskapsutvikling (mai 2020 – oktober 2020)
 - Utarbeide en prosjektrapport m/metode som konkretiserer hvilke steg 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.



Fase 1

Møter vinter/våren 2020

- **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 innleiderne
- **Tema 3: Systematisk arbeid og teknologiske løsninger**
~~12.03~~ (4. juni)
- **Innledende møte med konsulent (medio juni)**



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!

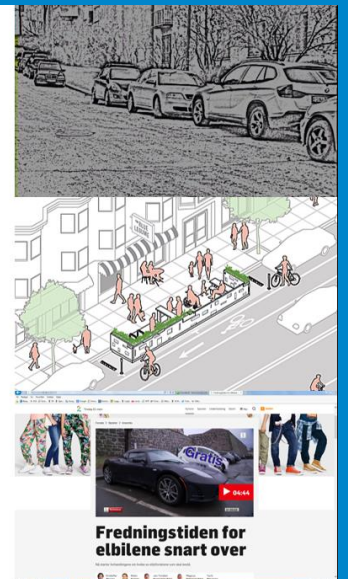


Byutredningene at viser arealbruk er viktig



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 tærskel 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:

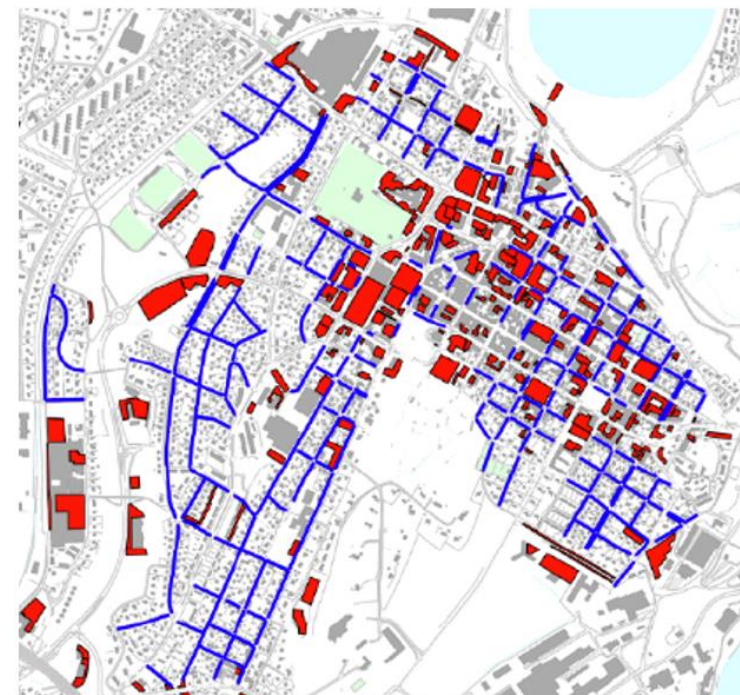
1. Klare mål – politisk forankret
2. Skaff kunnskap om dagens situasjon
3. Utvikle strategier i prosess med næringsliv og andre – god forankring
4. God kommunikasjon til alle berørte før tiltak iverksettes

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



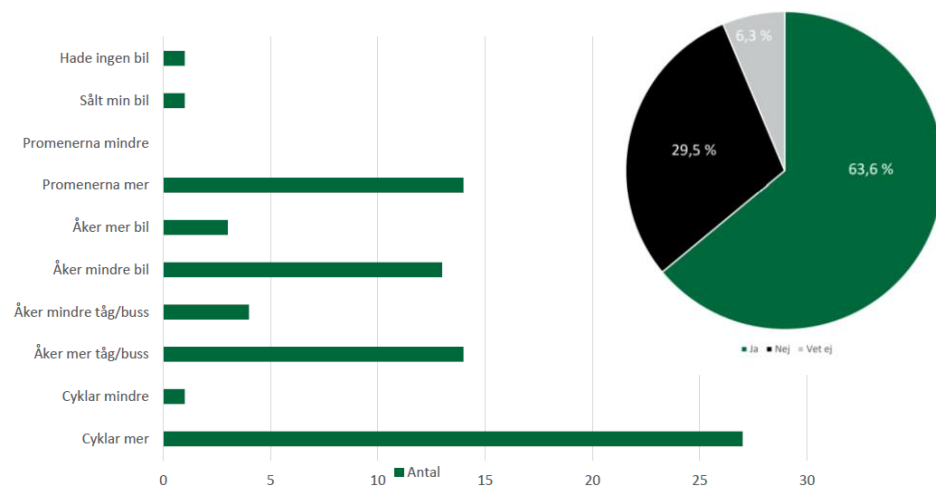
PMalmös uppdrag

- 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



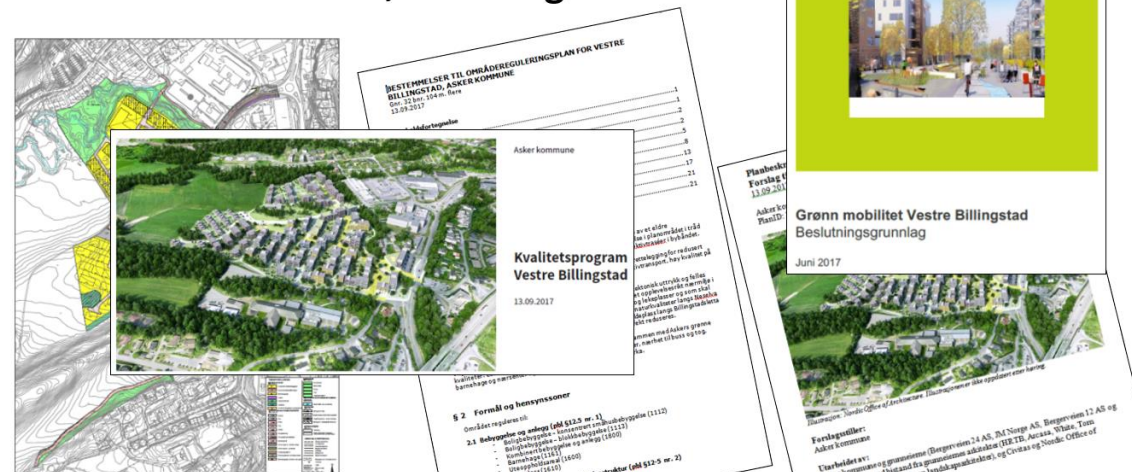
Boligene selges med en integrert "mobilitetspakke" (medlemskap):

- 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 Eiendom



Guri Mette Vestby - NIBR

Erfarer at samarbeid

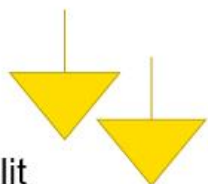
Øker kunnskap om hverandre
ståsted, roller og interesser

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?



Parkeringsaktører

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.

Kommunen

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

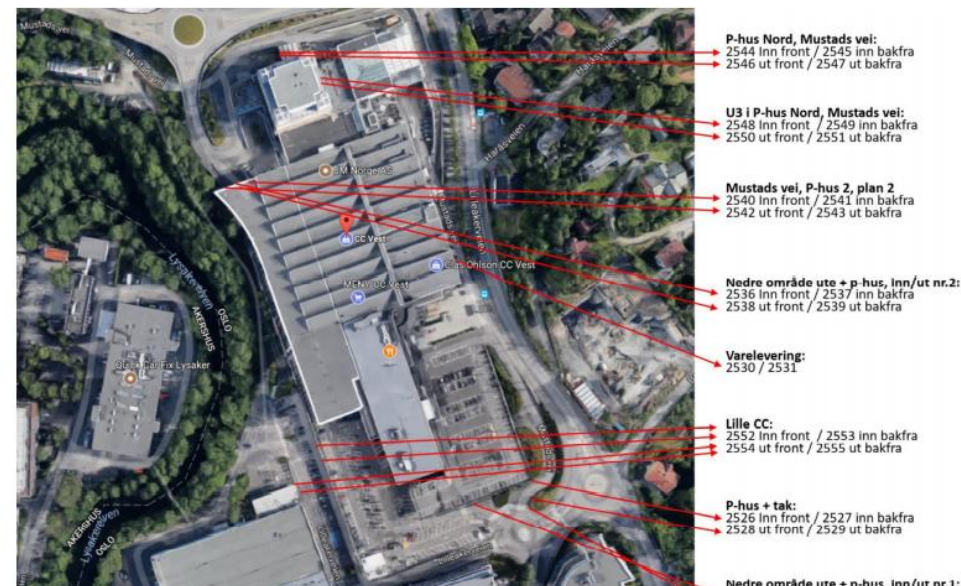
Hva vil konsekvensene være?



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 – Bane Nor Eiendom

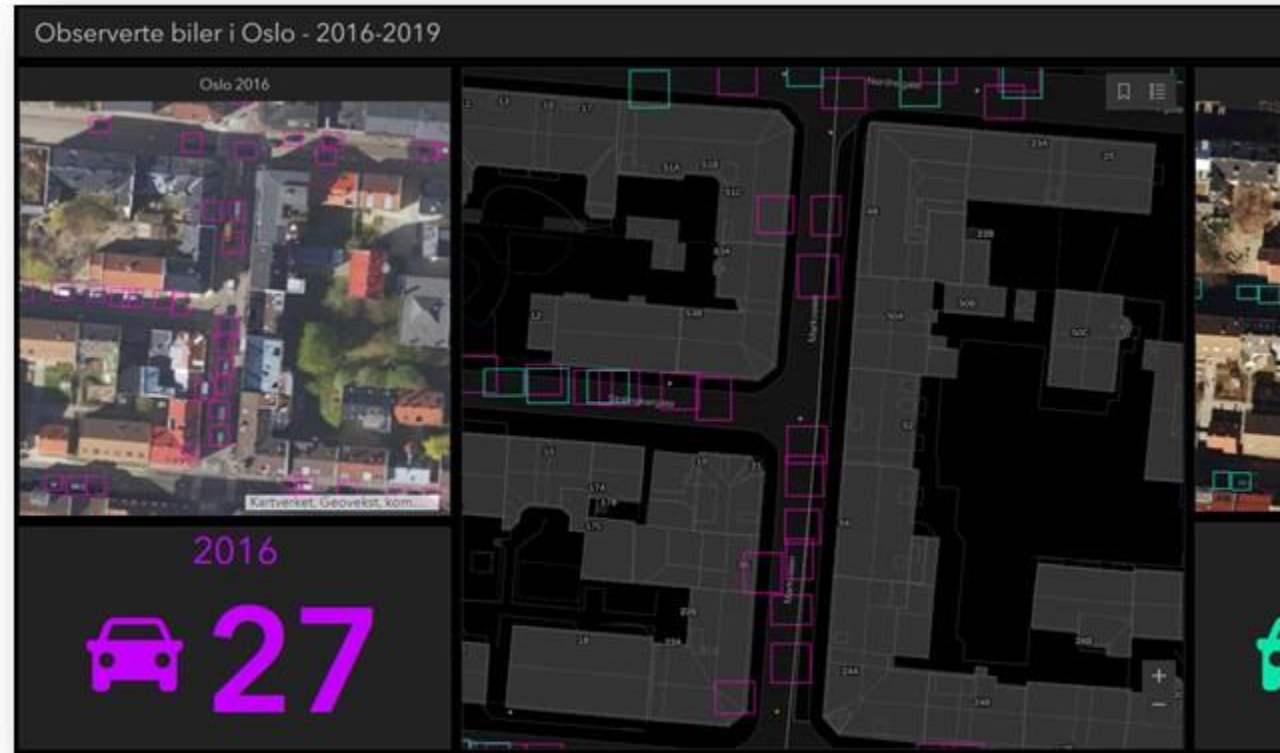
Implementering av ny parkeringsstrategi:

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



Tema 3: Systematisk arbeid med parkering og teknologiske løsninger

- Teknologiske løsninger – Lars Monsen
- Easy park og teknologiske løsninger
- Teknologiske verktøy for parkeringsanalyser- Geodata
- Systematisk arbeid med parkering Trondheim kommune
- Kommunikasjon mot politikere –Lars Monsen



Fremdrift parkeringsprosjekt

	Uke 51	Uke 2–4	Uke 4 (22.01)	Uke 7 (13.02)	Uke 8–10	Uke 11 (12.03)	Uke (16.04)	Uke (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 til etter sommer)									
Prosjektmøte 5 (utsatt til etter sommer)									
Midtveisseminar + prosjektmøte 6 (utsatt til etter sommer)									