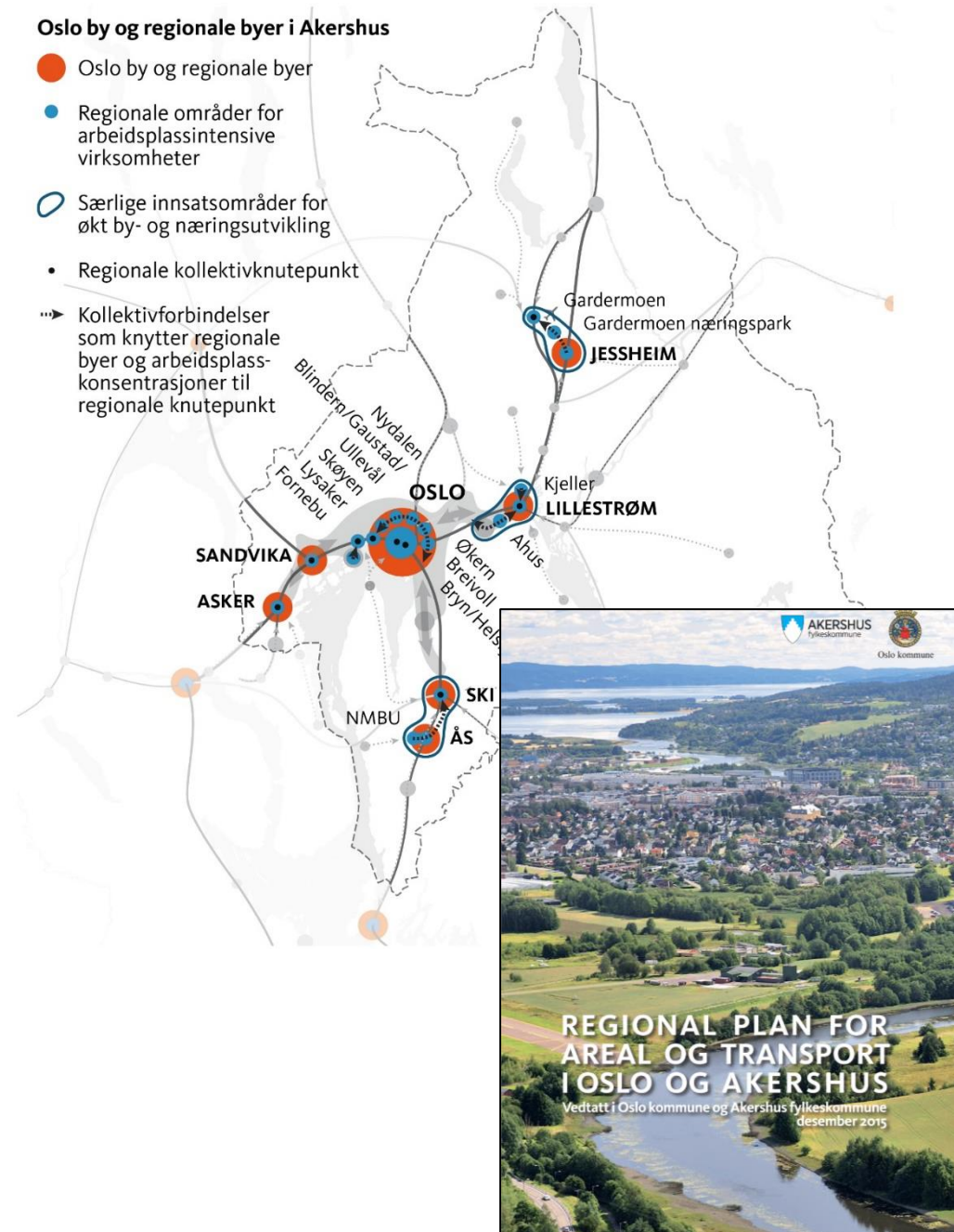


Parkeringsprosjekt knyttet til oppfølging av regional plan for areal og transport

Prosjekt 2:

Hvordan kan koordinering av parkeringspolitikken gjøre det lettere for kommunene å vedta planer som bygger opp under nullvekstmålet i personbiltrafikk, samt sikre en mer systematisk tilnærming til parkering på områdenivå.



Utvikling i parkeringspolitikken siden 2013

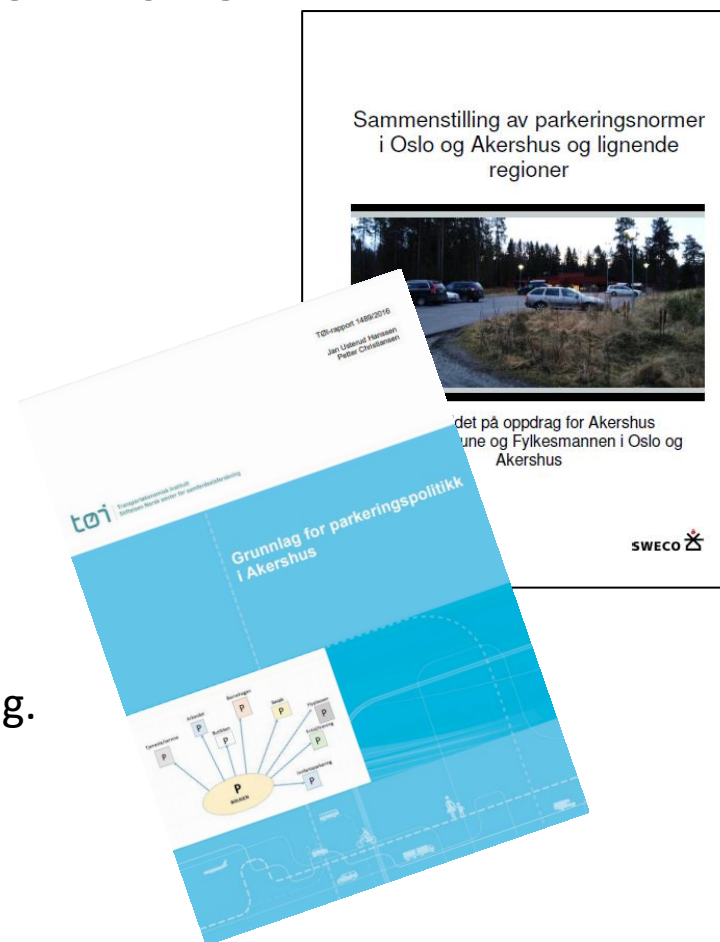
Parkeringsnormene i kommunene er i endring.

Siden 2013 ser vi at:

- Flere kommuner differensierer p-norm etter sentralitet
- Flere kommuner har gått vekk fra bare å benytte minimumsnormer
- Flere kommuner åpner opp for frikjøpsordning mot at det etableres fellesanlegg

2016 grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus:

- Prinsippet om at parkering skal knyttes til boligenhet /kvm bygg er i endring.
- Arealknapphet i sentrumsområdene gjør at bruk av frikjøpsordning og å tilrettelegge for sambruk blir viktig.
- Teknologisk utvikling gjør det lettere å utvikle parkeringsordninger (pris/kapasitet)





AKERSHUS
fylkeskommune



Oslo kommune

By og tettstedsutvikling – kvalitative perspektiv

- RP-ATP: Kompakt byutvikling gir muligheter.
- Lokale tilbud og tjenester i gåavstand / sykkelavstand kan gi høyere livskvalitet og bidrar til en kritisk masse som bygger opp under kollektivtrafikken.



P-politikk er et virkemiddel for å utvikle gode steder

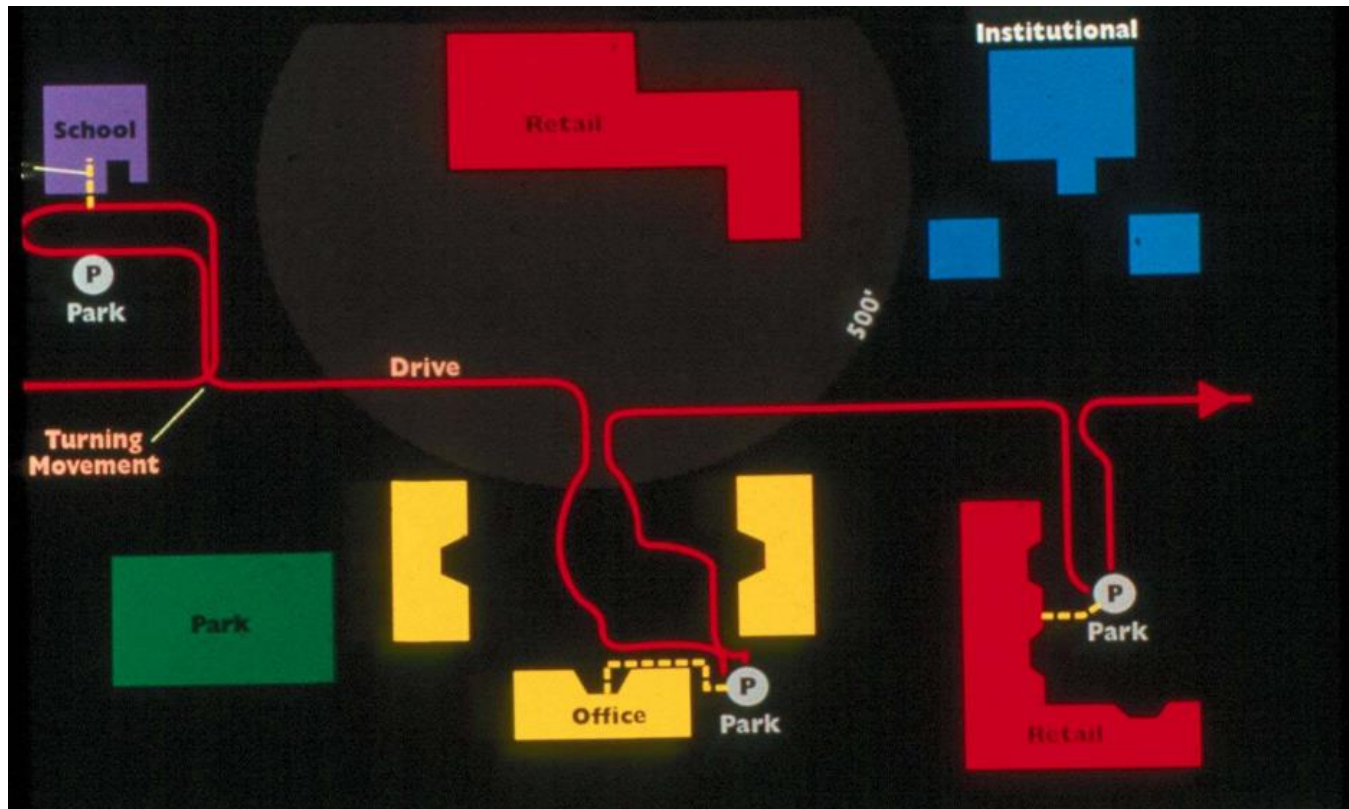


stedskvaliteter



stedskvaliteter

Standard p-normer er etablert for å sikre parkering i monofunksjonelle områder



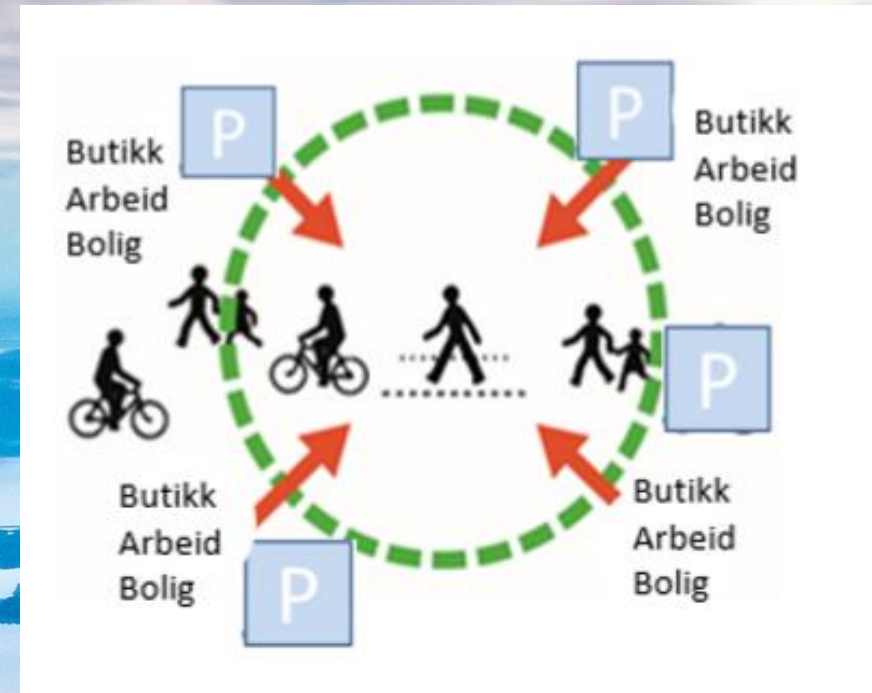


AKERSHUS
fylkeskommune



Oslo kommune

P-politikk med et
områdeperspektiv fungerer best
i flerfunksjonelle områder





AKERSHUS
fylkeskommune



Oslo kommune

Biler er parkert 95% av tiden...

- Det forespeiles en stor endring innen bilhold de neste 15 årene.
- Analytikere mener mobilitet som tjeneste vil vokse!
- Ved utgangen av 2018 var det til sammen 11 selskaper som tilbyr bildeling i Norge (TØI).





AKERSHUS
fylkeskommune



Oslo kommune



Trend:

Går fra å sikre nok parkering.... til å jobbe helhetlig med fremkommelighet.

REINVENTING PARKING

PODCAST ABOUT KEY IDEAS RESOURCES REINVENTING TRANSPORT

How to not worry about abolishing parking minimums

Why parking minimums are a bad idea and what to do about it

FAST COMPANY

DESIGN TECH WORK LIFE CREATIVITY IMPACT AUDIO VIDEO NEWS

Sign up for our daily email. Enter your email address

Architects Re-Imagine New York City Parking Spots As New Housing

What if urban planners started un-paving parking lots and putting up more affordable housing instead?

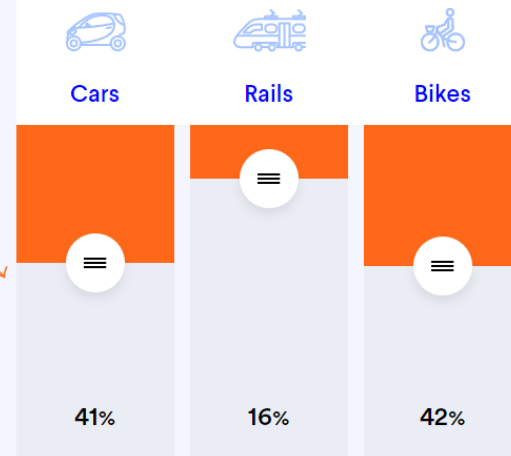


The Mobility Space Report: What the Street!?

About  

Who owns Copenhagen ?↓

City space is limited! What do you think, how much space is allocated to the different ways of moving through the city?

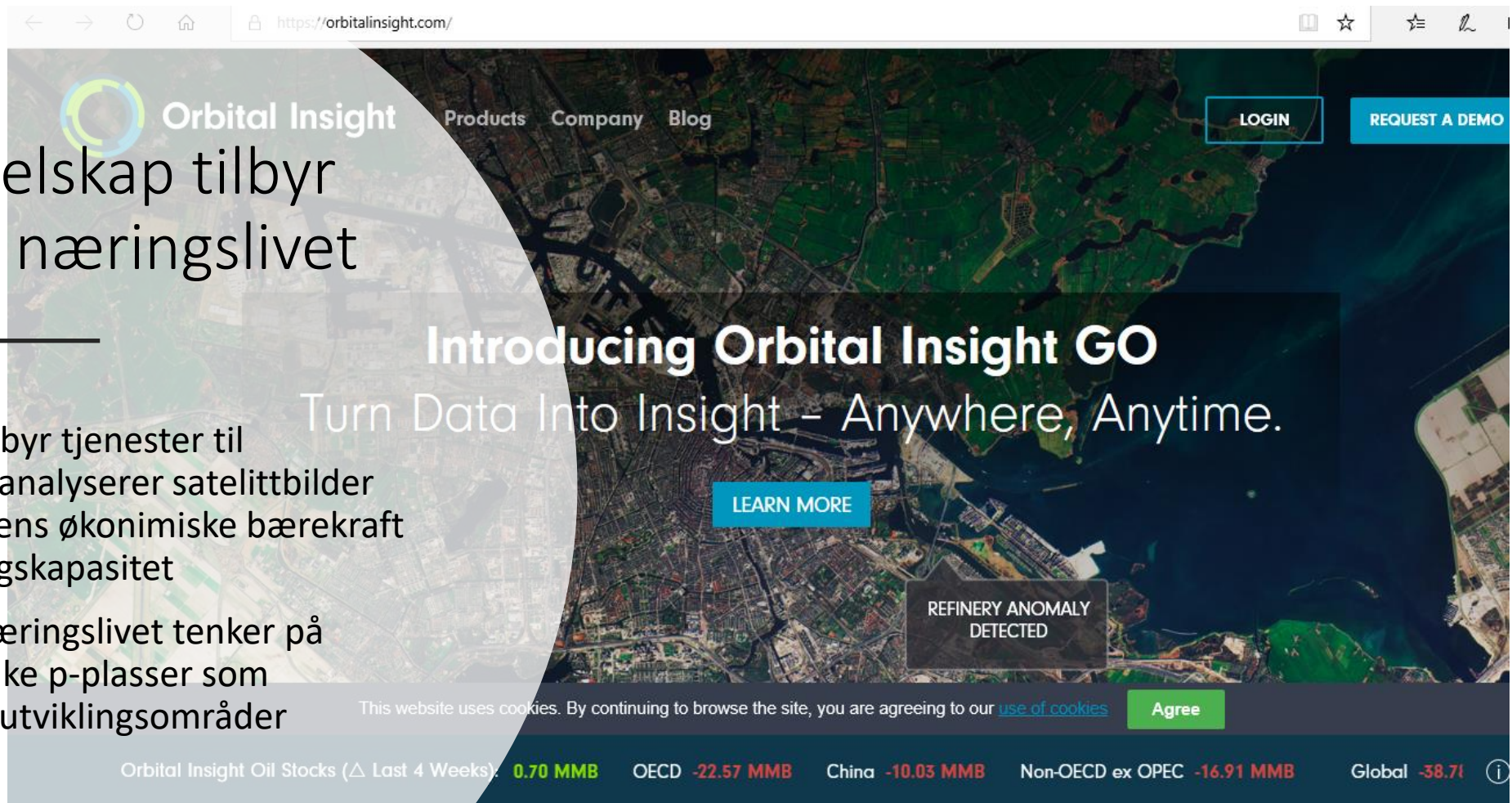


TAKE YOUR
BEST GUESS
BY ADJUSTING THE
SLIDERS

Get Started

Trend: It-selskap tilbyr analyser til næringslivet

- Større teck-firma tilbyr tjenester til bedrifter/butikker; analyserer satelittbilder og vurderer bedriftens økonomiske bærekraft etter ledig parkeringskapasitet
- Påvirker hvordan næringslivet tenker på eiendom – fra å tenke p-plasser som oppstillingsplass til utviklingsområder



Orbital Insight

Products Company Blog

LOGIN REQUEST A DEMO

Introducing Orbital Insight GO

Turn Data Into Insight – Anywhere, Anytime.

LEARN MORE

REFINERY ANOMALY DETECTED

This website uses cookies. By continuing to browse the site, you are agreeing to our [use of cookies](#) **Agree**

Orbital Insight Oil Stocks (△ Last 4 Weeks): **0.70 MMB** OECD **-22.57 MMB** China **-10.03 MMB** Non-OECD ex OPEC **-16.91 MMB** Global **-38.71** ⓘ



AKERSHUS
fylkeskommune



Oslo kommune



Parkeringsaktørene endrer seg:

<https://www.jll.co.uk/en/newsroom/driving-forward-the-future-of-car-parks>



“Car parks themselves are changing, offering chances for the industry to capitalise on emerging trends. Data is crucial in the digital economy, and the data produced by car parks will have a major impact; in fact, it will be worth its weight in gold.”

through apps or by the car’s registration number becoming a ‘virtual ticket’ for all parking transactions.

This will further feed into the data reservoir which, if analysed properly, will lead to car park demand predictions. Historical data can then be used to predict future use patterns within car parks. **Search for**

Mobility as a service

Car park operators may also evolve from straightforward parking providers to mobility services providers. Mobility as a Service (MaaS) is becoming an increasingly familiar theme in urban transport systems on the cutting edge. As cities move towards banning cars to lower emissions and increase walkability, it’s likely that in fewer people will own cars, and will utilise car clubs, ride-sharing and ride-hailing as their preferred mode of transport. Car parks may also become hubs for final mile journeys, be these by bicycle, scooter or foot. This will be further driven by generational change as younger generations adopt new concepts of mobility.



AKERSHUS
fylkeskommune



Oslo kommune

Lanserer ny tjeneste: Vil gjøre parkering enklere i Oslo



Nettavisen satser på parkeringsbransjen med ny tjeneste: Nå kan du leie ut parkeringsplassen mens du er på jobb og tjene tusener av kroner i måneden.

Del

↑ 17.09.19 20:17

↻ 17.09.19 21:04



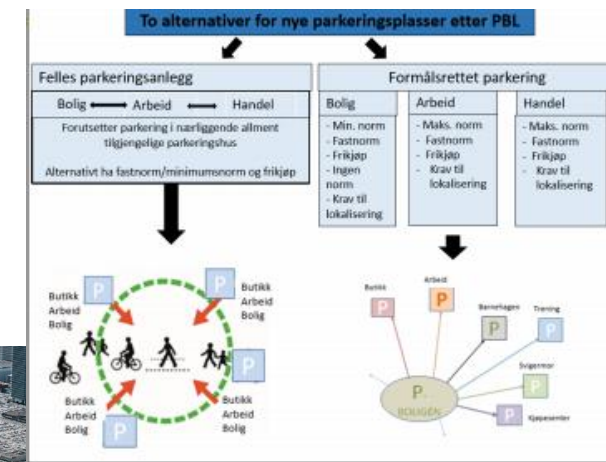
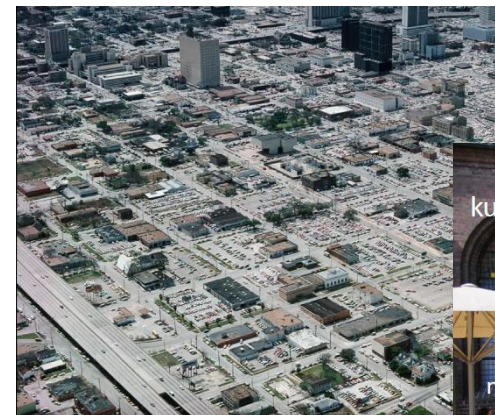
Jan Revfem

Send tips

Ifølge Finansavisen vil Oslo kommune betale inntil 250.000 kroner til Oslo-bedrifter som tilrettelegger for mer klimavennlige jobbreiser for egne ansatte, enten det er reiser i jobben eller til og fra jobb.

Utviklingsarbeid

- Innledende fase – Kunnskapsinnhenting
 - Analysere kommunenes p-normer:
 - Hva er det overordnede målet med p-normene?
 - Oppnår kommunen sine overordnede mål ved å ha disse p-normene?
 - Hva er begrunnelsen for p-normene?
 - Hva er de fysiske konsekvensene?
 - Tillater de utvikling av gode steder?
 - Vurder parkeringstilbud opp mot parkeringsbelegg
 - Hva er utfordringen? Løser mer p-plasser noe?
 - Hvilke ulike formål tjener p-plassene?
 - Vurder om det er et behov for å differensiere p-norm etter sentralitet, kollektivtilbud og beliggenhet?
 - Hva er p-avgiftene i kommunen?
 - Er det formålstjenlig å vurdere prinsipper for samordning på tvers av kommunegrenser?
- Utarbeidingsfase - Felles parkeringsordninger på områdenivå
 - 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 på områdenivå.
- Etablere utviklingsprosjekt
 - etablere et utviklingsprosjekt sammen med en eller flere kommuner basert på funnene fra prosjektfase 1 og 2.



Tentativ tidsplan:

- Prosjektoppstart: oktober/november 2019
- Innledende fase: november/desember 2019 – mars/april 2020
- Utarbeidingsfase: april – oktober 2020
- Etablere utviklingsprosjekt: oktober – februar 2021
- Evalueringsfase: februar/mars 2021

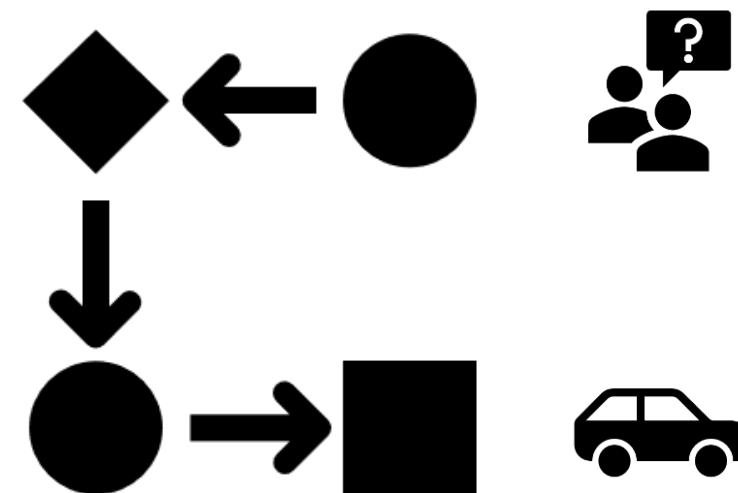


Hva kan kommunene gjøre?

- «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,
Sentrumsutvikling.*

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



Utforske handlingsrommet!

Hva er de viktigste temaene for kommunene?

Hva kan p-prosjektet bidra med?

- Hvilke organisatoriske/juridiske og økonomiske forutsetninger spiller inn for å etablere modeller med felles p-anlegg?
- Hvordan kan kommunene rigge en frikjøpsordning for felles p-system i sentrumsområder/andre relevante områder?
- Benytte tilgjengelig teknologi og utvikle et helhetlig p-system med oversikt over parkeringskapasitet (viser underdekning/overdekning), dynamiske prismodell (variabel parkeringsavgift etter tid på døgnet), i samarbeid med p-aktører i kommunen.
- Etablere rutiner for å jobbe mer systematisk med parkering i områdeplan



Example of Road Side Illegal Car Parking in Mumbai - Courtesy Google Images



Organisering

- **Arbeidsgruppen** møtes maks **1 gang i måneden**:
- Arbeidsgruppen består av kommuner som inviteres til å delta eller har meldt sin interesse ved å spille inn problemstillinger og tema som er relevant. Prosjektgruppen består av 3-6 deltagere. En forutsetning er at deltagere har kapasitet til å legge inn egeninnsats.
- AFK plan (leder prosjektet), 3-6 kommuner fra Akershus, OK (PBE), Transportaktør? SVV?
- **Referansegruppe** består av 3-5 ressurser:
- AFK samferdsel, SVV, ekstern kompetanse/forskning,
- Konsulent.

<i>Totalkostnad:</i>	<i>3 000 000 kr</i>
Egeninnsats Ok og Afk:	1 000 000 kr
Egeninnsats aktuelle kommuner/transportaktører:	500 000 kr
Konsulenttjenester:	1 000 000 kr
Egenfinansiering av andre utgifter:	500 000 kr
Søknadsbeløp:	1 000 000 kr



Internasjonale erfaringer:

- These ten general principles can help guide planning decision to support parking management.
- 1. Consumer choice. People should have viable parking and travel options.
- 2. User information. Motorists should have information on their parking and travel options.
- 3. Sharing. Parking facilities should serve multiple users and destinations.
- 4. Efficient utilization. Parking facilities should be sized and managed so spaces are frequently occupied.
- 5. Flexibility. Parking plans should accommodate uncertainty and change.
- 6. Prioritization. The most desirable spaces should be managed to favor higher-priority uses.
- 7. Pricing. As much as possible, users should pay directly for the parking facilities they use.
- 8. Peak management. Special efforts should be made to deal with peak-demand.
- 9. Quality vs. quantity. Parking facility quality should be considered as important as quantity, including aesthetics, security, accessibility and user information.
- 10. Comprehensive analysis. All significant costs and benefits should be considered in parking planning.

