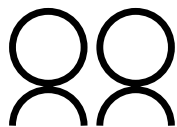


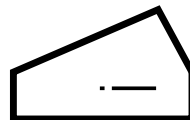


Parkeringspolitikk i tettsteder og mindre byer

Asplan Viak er et av Norges ledende rådgivingselskaper innen plan-, arkitektur og ingeniørfag



**CA. 1000 ANSATTE
OG I VEKST**



**FORDELT PÅ 31 KONTORER
OVER HELE LANDET**



**INTERNASJONALE VIA
NORPLAN AS**

Lokal tilstedeværelse

Arendal

Bergen

Bryne

Drammen

Hamar

Harstad

Haugesund

Jessheim

Kongsberg

Kristiansand

Leikanger

Leknes

Lyngdal

Molde

Notodden

Oslo

Risør

Sandvika

Skien

Sortland

Stavanger

Stjørdal

Stokmarknes

Svolvær

Tromsø

Trondheim

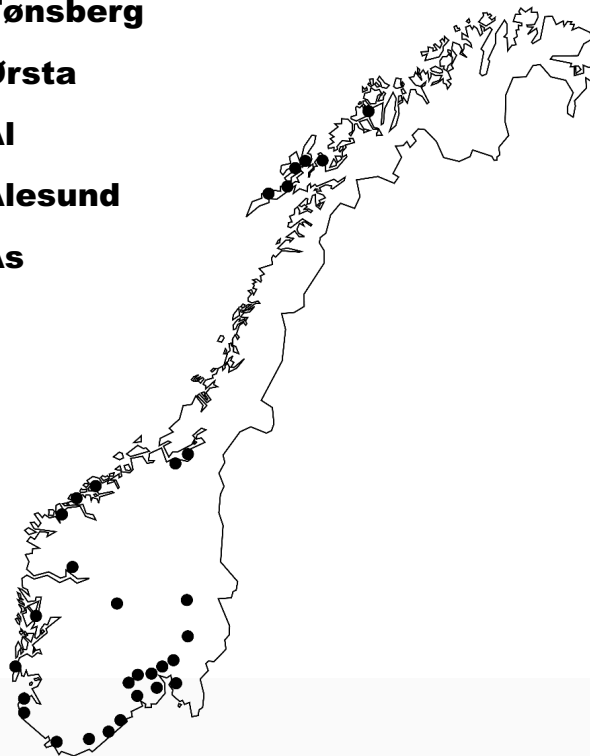
Tønsberg

Ørsta

Ål

Ålesund

Ås



Parkeringsutredning mindre byer og tettsteder de siste årene:

- Bø sentrum (Telemark)
- Vestby sentrum
- Drøbak
- Elverum
- Klepp sentrum
- Vågan:
 - Svolvær
 - Kabelvåg
 - Henningsvær
- Osøyro
- Kleppestø
- Indre Arna
- Knarvik
- Straume
- Akسدal
- Randaberg sentrum
- Solakrossen
- Sandnessjøen
- Brekstad

Hvorfor er det fokus på parkeringspolitikk?

- **Arealknapphet – behov for fortetting – omdisponering av parkeringsareal**
- **Tilgjengelighet – feil bruk av parkeringsressursene hindrer tilgang til servicetilbudet**
- **Framkommelighet og oppholdsarealer for myke trafikanter behov for attraktive arealer**
- **Sikkerhet – konflikt mellom syklende, gående og parkeringstrafikk**
- **Periodevis overbelastning, behov for å relokalisere parkering, kjøretøygrupper**
- **Osv.**

Kommunens roller i parkeringspolitikken

- **Myndighetsutøvelse (hjemmel i lov, «samfunnsoppdrag»)**

Plan og bygningsloven, - rammevilkår for alle aktører.

Planer

Bestemmelser (P-norm, rekkefølgetiltak osv.)

Vegtrafikklov m/underliggende forskrifter

Skiltforskrift

Parkeringsforskrift

- **Grunneier**

Aktør i utbygginger

Bruk av kommunal eiendom

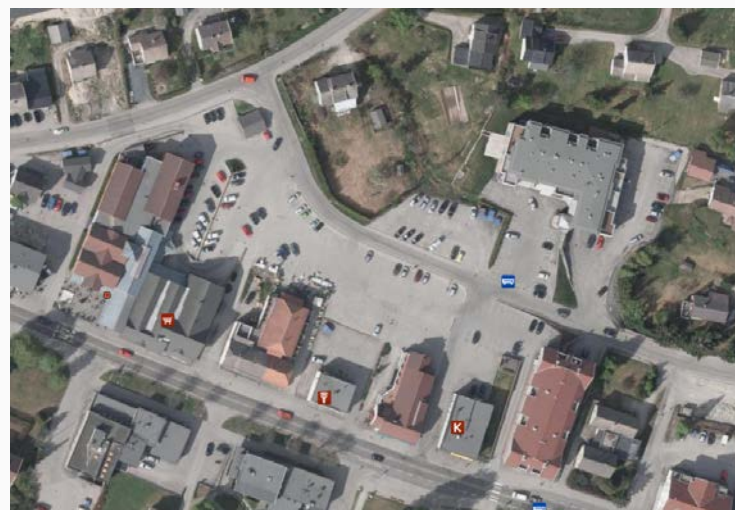
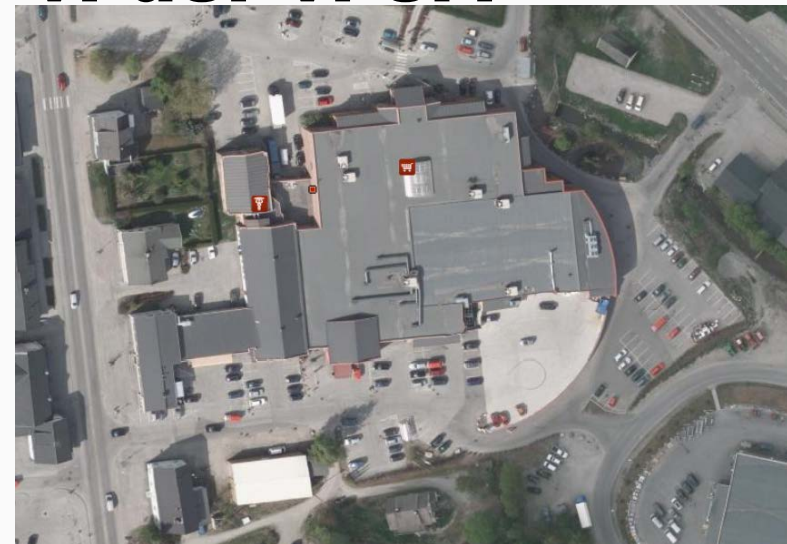
- **Parkeringsdrift (næringsvirksomhet)**

Rammer i Parkeringsforskriften

Arealpolitikken

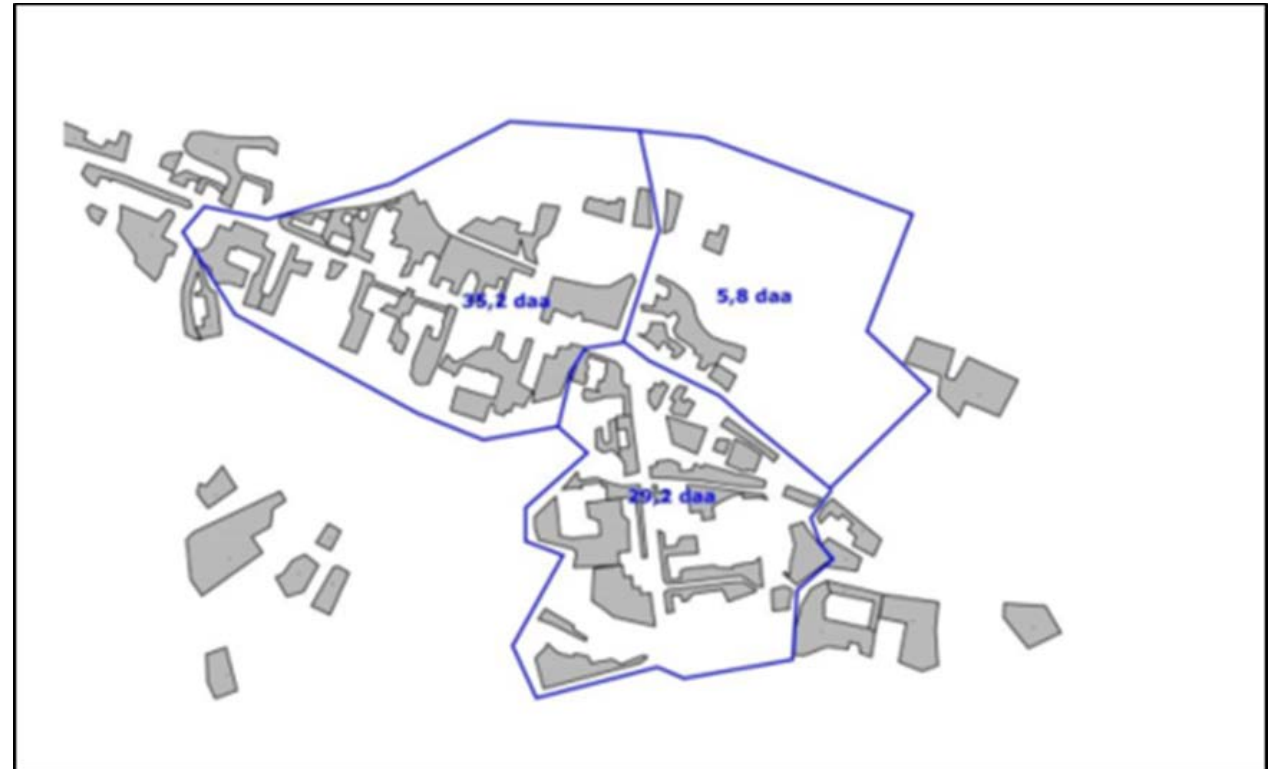
Historikk, (Plb 1965) og hvorfor er vi der vi er?

- Nødvendig utstrekning etableres parkeringsplasser på «den ubebygde del av tomten»
- Man kan si at §69, plasserte mye av den kommunale parkeringspolitikken inne på ”den ubebygde del av tomten”.
- Det er parkeringsplasser knyttet til de aller fleste bebygde eiendommer.
- Etter at vedtak er fattet har kommunene ingen innflytelse på hvordan parkeringstilbudet reguleres/benyttes!
- Den tette koblingen mellom reisemål og reisemiddel har bidratt til å gi bilen en formidabel konkurransekraft selv på veldig korte reiser.



«Den ubebygde del av tomte» eksempel

- **Bø (Telemark), sentrum**
- **3 000 parkeringsplasser, 70 mål parkering**
- **I hovedsak på private tomter**





Endrings-ønsker



www.toi.no



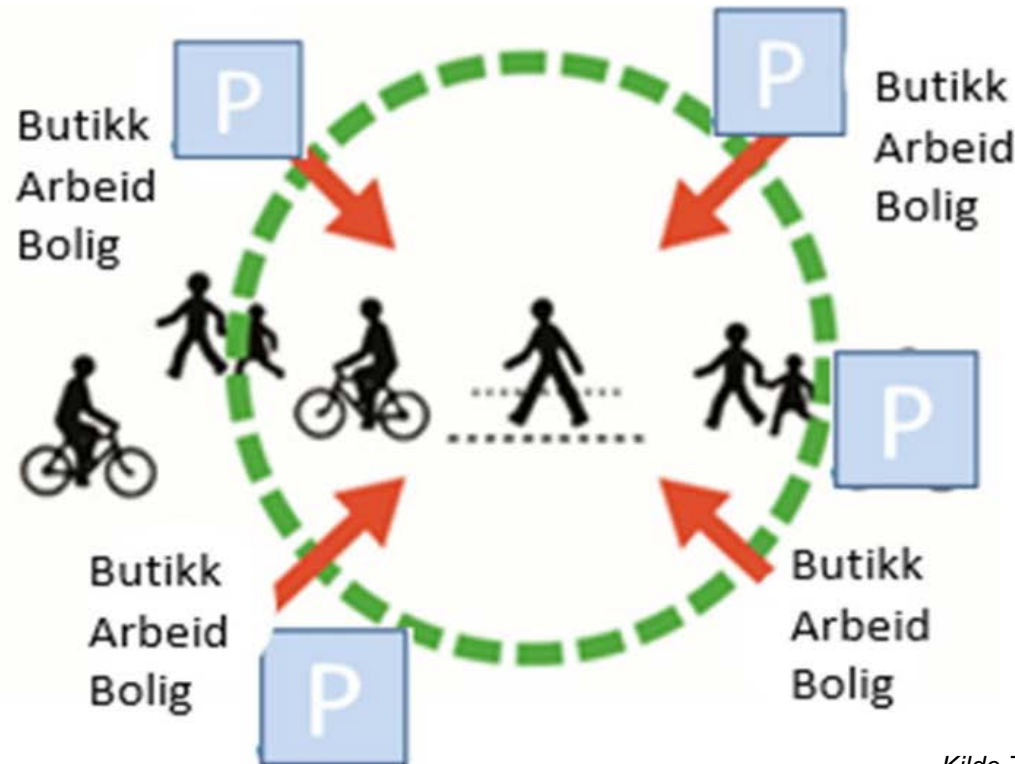
Parkering i arealpolitikken

- **Virkemidler i arealpolitikken**

Bestemmelser og retningslinjer:

- Hva genererer parkeringsbehov, - parkeringsnorm bil og sykkel
- Realisering av felles P-plasser: Frikjøp, bruk av utbyggingsavtaler
- Lokalisering og parkeringskonsepter (hvor, fellesanlegg over/under bakke, realistiske prosjektstørrelser, osv.)
- Adkomstregulering
- Arealverdier – fordeling av kostnader
- Samordnet areal og transport = «mobilitetsplanlegging»
- Sambruk

Aktuell tilnærming



Sambruk

**P-anlegg vekk
fra «tomta»**

**Parkere bilen
ett sted →**

**..for så å bli
fotgjenger i
byen**

Lett med sykkel

Kilde TØI, og Akershus fylkeskommune

Donald Schoup:

To hovedfeil i parkeringspolitikken:

1. Høye minimumsnormer for parkering
2. Å holde gateparkeringen uregulert



Høye minimumsnormer

Parkeringsbehovet øker ikke når en ny forretning etableres. Det øker ett sted og reduseres et annet.

Parkeringsbehovet øker pga. befolkningsvekst og økonomisk utvikling.

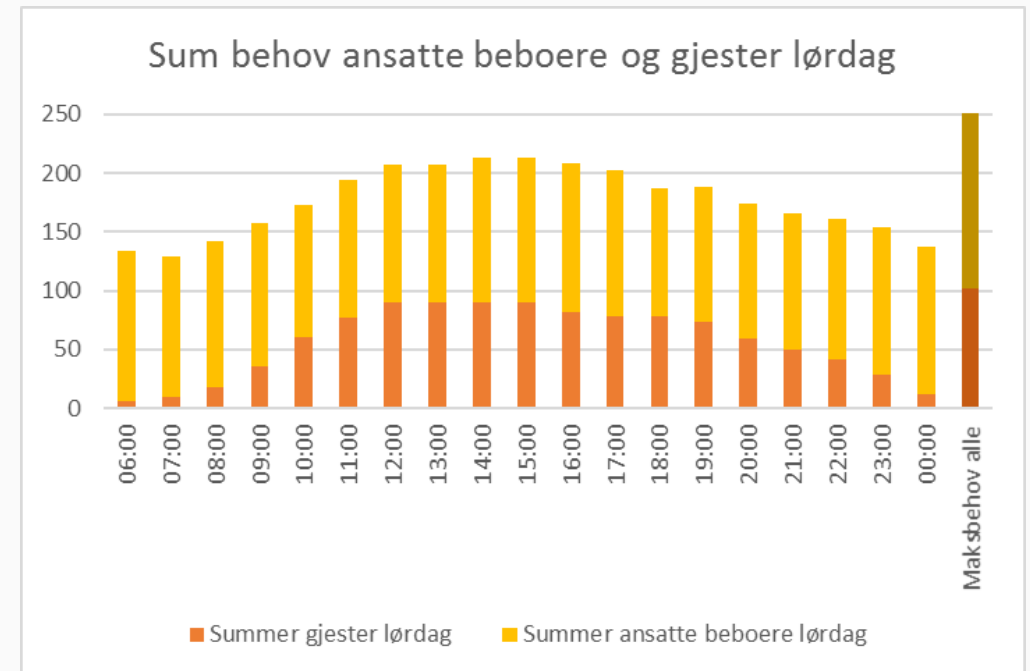
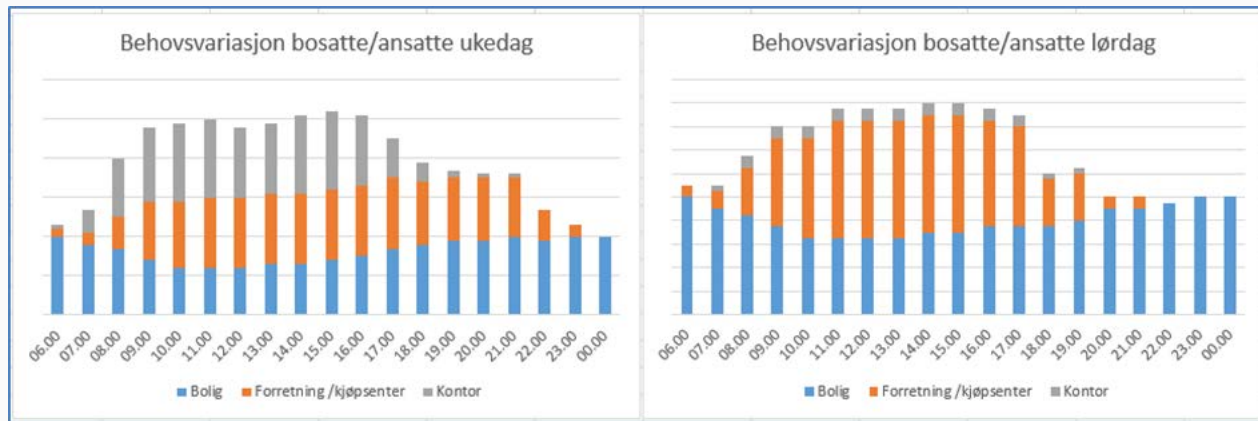
Ved individuellparkering der alle skal dekke sitt antatt maksimalbehov får vi derfor alt for mange P-plasser. Ved fellesløsninger kan man spare mange plasser, og bygge i henhold til etterspørselsveksten ikke etableringsveksten

Fortetting kan i seg selv redusere parkeringsbehovet.

Bosatte foretar i gjennomsnitt en handletur pr dag, hvorav 70% er tilknyttet boligen, og 20% arbeidsplass. Vi kan altså anta at parkeringsbehovet allerede er ivare tatt for de som har en dagligvare der de bor eller jobber (i samme bygg, nabobygg eller bygg innenfor umiddelbar gangavstand.) De trenger ikke å foreta en biltur for å handle.

(TØI-rapport 1080/2010: Handelslokalisering og transport)

Sambruk felles parkering



Parkeringsregulering

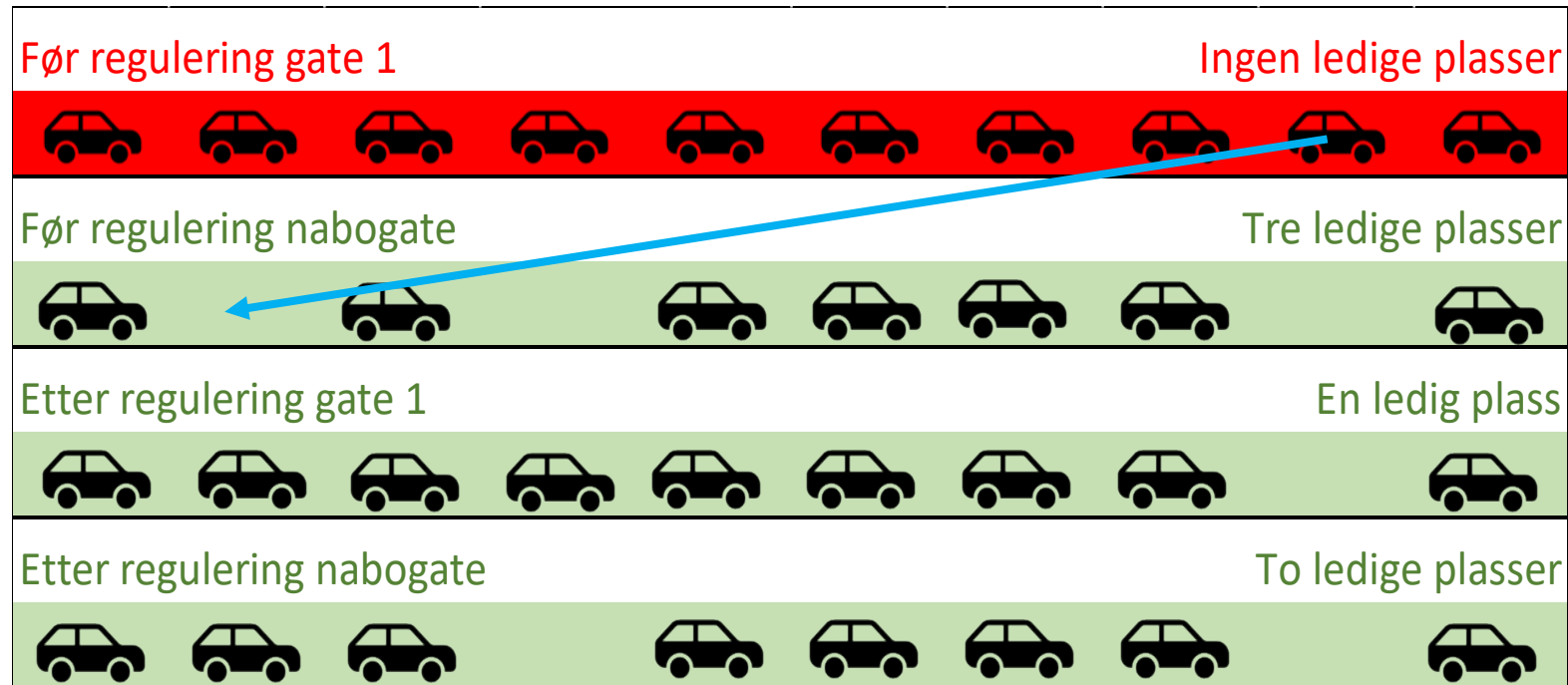
Regulering av parkeringsplasser vegtrafikkloven

Reguler bare der det er et behov for å regulere

Skepsis til parkeringsregulering bunner ofte i redsel for å «overregulere».

- Hva er det konkrete reguleringsbehovet?
 - Sikkerhet
 - Tilgjengelighet
 - Miljø
- Hvor og hvilke typer regulering er aktuelle.
- Ulike problemstillinger:
 - Langtidsparkering ved handle og servicetilbudet (aksept for gangavstand)
 - Mange korte interne bilturer
 - Hva med helt korte stopp og besøk (f. eks. småskala varelevering)?
 - Balanse mellom kort og lang, effektiv utnyttelse av arealene.
 - Sesongproblematikk, turister, bobiler turistbusser osv.

Gratis eller uregulert gateparkering



Ta knekken på mytene

Det er vel anvendte penger å gjøre registreringer av parkeringssituasjonen før tiltak innføres.

STED: SKOLEN

ADRESSE: TORGVN. 7B

TYPE P-Plass:

P-Plass for ansatte og besøkende til skolen

Antall plasser: 83

Eier: Sola kommune

Annet:



Resultat hverdag dato: 09.05.2019:

Under 50% belegg, jevnt fra kl 1100 fram til telling kl 1400. (telling kl 1000 mangler) Avtagende belegg 12% kl 1700.

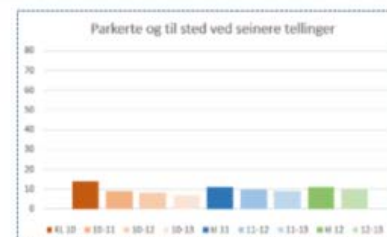
65 -75% står mer enn 1 time tidlig på dagen, men andelen avtar til 18% ved tellingen kl

□□□□



Resultater lørdag dato: 11.05.19

Ca. 15% belegg, i hovedsak langtidsparkering over 1 time.



Strategi innføring av parkeringsregulering

Tidliginvolvering av berørte, næringsliv og beboere

- Work-shops/dialogmøter for å etablere felles forståelse av status og hva som er problemet

Hovedregel:

- **Politisk bestemmelse av mål/formål m/konkrete styringsmål (rammer, og beleggsmål)**
- **Administrasjon etablerer fleksibelt system, tilstrekkelig men ikke unødvendig regulering**
- Regelmessig rapportering på de politiske målene, og justering av virkemidlene for riktig måloppnåelse.
- Jevnlig oppdatering av alle berørte om framdrift, før og etter undersøkelser osv.
- Om nødvendig kjør prøveprosjekt.

Takk for oppmerksomheten

gorm.carlsen@asplanviak.no – tlf. 906 75 158

www.asplanviak.no