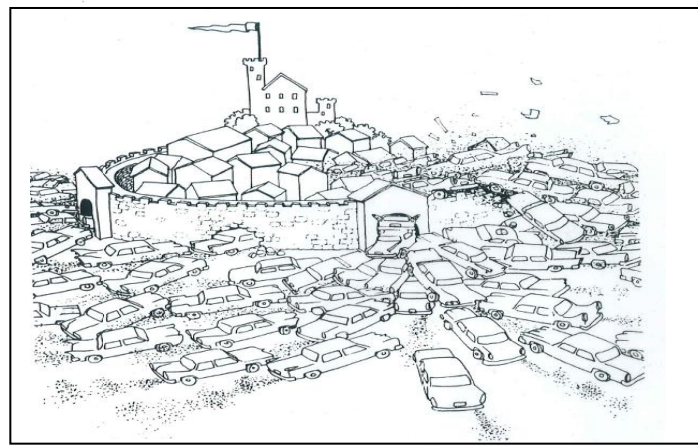
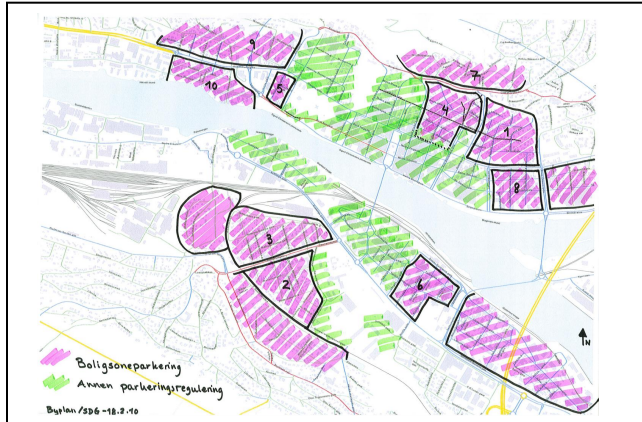




Regional parkeringsstrategi for Buskerudbyen

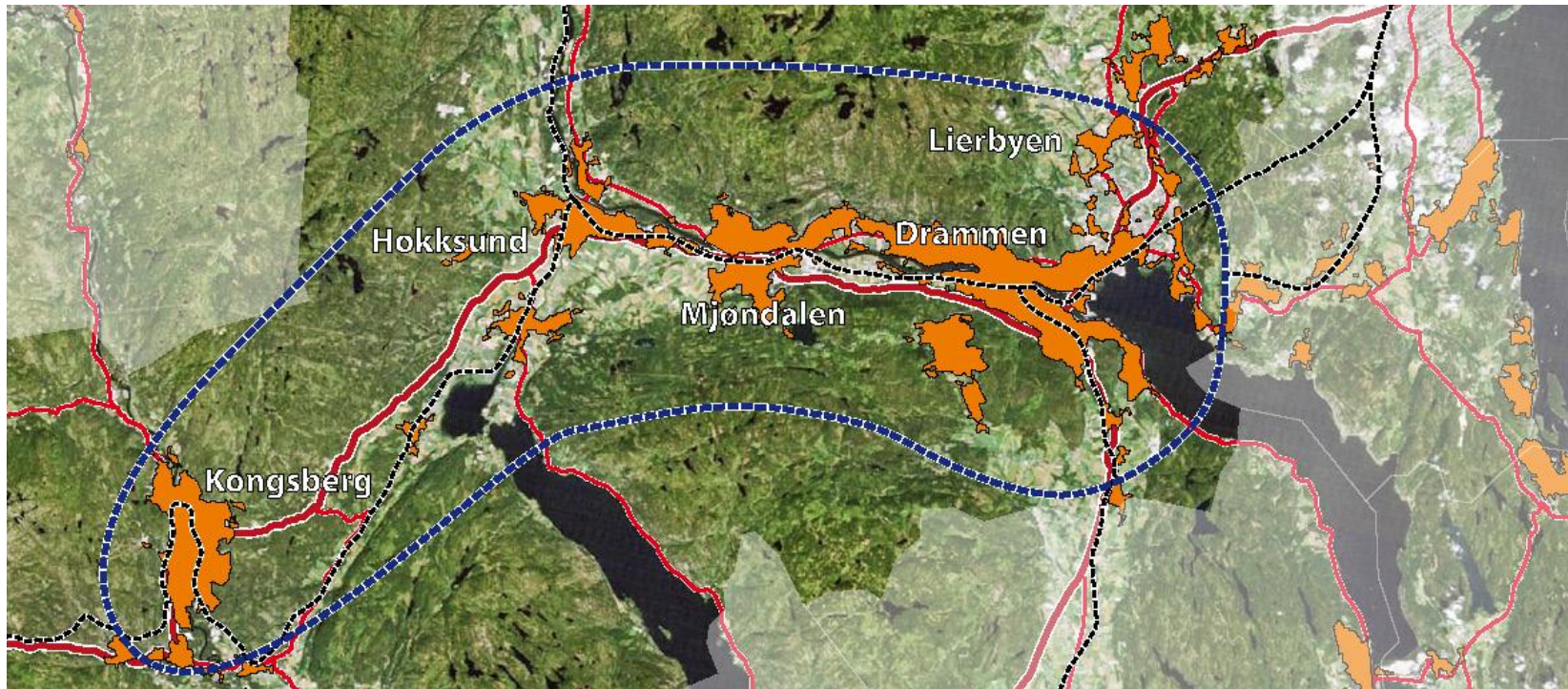
Parkeringspolitikk som miljøpolitisk virkemiddel - differensiert strategi



Jomar Lygre Langeland, byplansjef Drammen
Kontaktutvalget for næringslivet, 10. mai 2010

Regional parkeringsstrategi for Buskerudbyen

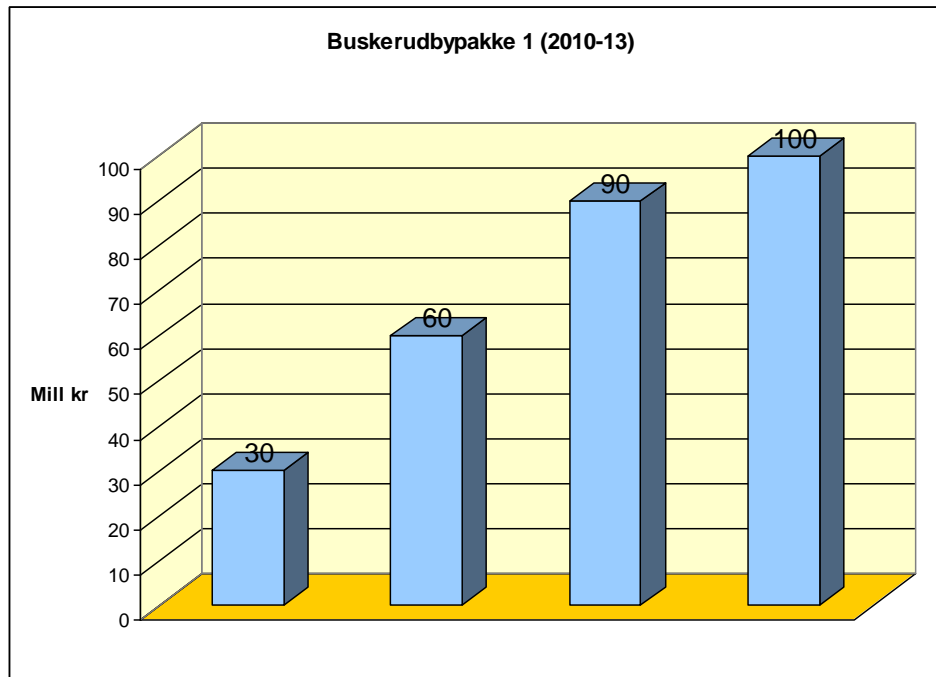
Parkeringspolitikk som miljøpolitisk virkemiddel - differensiert strategi



Virkeligheten er forskjellig...



Avtale om belønningsmidler for 2010-2013



Avtalen:

Dersom grunnlaget for forhåndstilsagnet på vesentlige punkter ikke er fulgt opp fra byregionens side foregående år, uten at det er gode grunner til det, kan departementet redusere det endelige tilsagnet inneværende år.

Avtale om belønningsmidler for 2010-2013

Felles parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen:

2 a. Utredning og forslag til vedtak om felles parkeringspolitikk legges fram for lokalpolitisk behandling innen utgangen av 2010. Forslaget til felles parkeringspolitikk skal innrettes med sikte på – sammen med positive virkemidler og arealpolitikken – å nå den avtalte målsettingen for trafikkutviklingen (*5% redusert biltrafikk i rushtid og ingen økning i perioden*)

En eventuell opptrapping av implementering av politikken over tid skal omfatte en klar tidsplan. Utbetaling av midler for 2011 forutsetter at vedtak foreligger og at implementeringen er startet.

Avtale om belønningsmidler for 2010-2013

Felles parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen:

2 a. Utredning og forslag til vedtak om felles parkeringspolitikk legges fram for lokalpolitisk behandling innen utgangen av 2010. Forslaget til felles parkeringspolitikk skal innrettes med sikte på – sammen med positive virkemidler og arealpolitikken – å nå den avtalte målsettingen for trafikkutviklingen (*5% redusert biltrafikk i rushtid og ingen økning i perioden*)

En eventuell opptrapping av implementering av politikken over tid skal omfatte en klar tidsplan. Utbetaling av midler for 2011 forutsetter at vedtak foreligger og at implementeringen er startet.

b. Vedtatt parkeringspolitikk implementeres gjennom 2011 og videre i henhold til vedtatt tidsplan. Utbetaling av midler i 2012 og videre forutsetter at vedtatt parkeringspolitikk er implementert i henhold til tidsplan.

c. Allerede foreslått innføring av boligsoneparkering i Drammen innen 2010 og utredning av slikt for Kongsberg inngår i punkt a og b.

Hvorfor ønsker departementet dette så sterkt?

NTP 2010-19 om parkering:

Det er en klar sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og trafikantenes valg av transportmiddel. Mange arbeidstakere i Norge kan parkere gratis ved arbeidsplassen, også i større byområder. Reisevaneundersøkelser viser at blant yrkesaktive som har god tilgang til parkering ved arbeidsplassen, kjører tre firedeler bil. Det er bare en firedel som bruker bil blant dem som har dårlig tilgang på parkering.

Hvorfor ønsker departementet dette så sterkt?

NTP 2010-19 om parkering:

Det er en klar sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og trafikantenes valg av transportmiddel. Mange arbeidstakere i Norge kan parkere gratis ved arbeidsplassen, også i større byområder. Reisevaneundersøkelser viser at blant yrkesaktive som har god tilgang til parkering ved arbeidsplassen, kjører tre firedeler bil. Det er bare en firedel som bruker bil blant dem som har dårlig tilgang på parkering.

Transportetatene mener det er nødvendig å gi kommunene bedre mulighet til å regulere tilgangen på parkering. Ved utformingen av den nye plan- og bygningsloven bør tidligere vedtekter om minimumsnormer for parkering erstattes av maksimumsnormer. Transportetatene mener at endringer i dagens skatteregler må utredes nærmere. Det må være et mål at reglene bidrar til å fremme valg av miljøvennlige transportløsninger.



Hva består parkeringspolitikken av?

Foreløpig innspill fra arbeidsgruppa:

Parkeringsregulering av eksisterende tettstedsareal

- Parkeringsregulering generelt (tillatelse, forbud, tilrettelegging)
- Tidsregulering
- Avgiftsnivå
- Boligsoner

Parkeringsregime for nybygging

- Bolig
- Næring
- Handel
- Frikjøpsordning

Parkeringsstrategi; for betjening av eksisterende og nye boligområder, næringsområder og senterområder

- Fellesanlegg / områdebetjening eller på hver byggetomt
- Kvalitet og standard (utforming, forskudds- eller etterskuddsbetaling etc.)

Hva består parkeringspolitikken av?

Foreløpig innspill fra arbeidsgruppa:

Pendlerparkering / innfartsparkering for bil og sykkel

- For pendling mot Oslo med buss og tog
- For pendling til kommunesentra med buss
- For overgang til buss nær boligområder

Parkeringsregime ved eksisterende bilbaserte kjøpesentra

- Jfr muligheter / begrensninger i lovverk

Parkering / serviceanlegg for langtransport / gods

- Eksisterende tilbud
- Mulige nye egnede lokaliteter i regionen

Organisering av parkeringsregimet

Parkeringspolitikk – et kommunalt ansvar

Rammene for parkeringspolitikken gis på nasjonalt nivå

Parkeringspolitikken er deretter et kommunalt ansvar, men er det kommunen eller utbygger som styrer ? Det er bl a avhengig av hvordan krav er definert i parkeringsbestemmelser / vedtekter.



Hvor mye parkering finnes – hvem disponerer plassene?

	Allment tilgjengelige plasser	Reserverte plasser
Offentlig eide/kontrollerte plasser	I	II
Privat eide/kontrollerte plasser	IV	III

Utredning av private parkeringsplasser i Kongsberg

Odd S Midtskog:

Kongsberg mangler ikke parkering i sentrum og sentrumsnære områder. Problemet er at parkeringstilbudet er uoversiktlig og forvirrende, med forskjellige regler og praksis. Uten at det er foretatt målinger på Kongsberg, er det hevet over tvil at dette fører til avvisning; dvs. at mange unngår å parkere fordi de føler seg usikre på om de forstår regelverket og om de parkerer riktig.

Undersøkelser andre steder – bl.a. en som undertegnede har gjort for Horten kommune – viser at denne type usikkerhet fører til at mange velger andre innkjøpsarenaer enn sentrum.

Utredning av private parkeringsplasser i Kongsberg

Odd S Midtskog:

	Time 1	Time 2	A	B	C	D	E	F
P1 Mølleparken	0	1			15	2 t	Nei	
P2 Sykehuset	10	10			24		Ja	Ja
P3 Varlogården	0 15*)	15		15	24	2 t	Ja	
P4 Berja	0	12			24		Ja	
P5 Tinus Olsen	16	16		5	24		Ja	
P6 Tråkka	12 6**)	12 6**)			24		Ja	Ja
P7 Grand	16	16	■		24		Ja	
P8 Stortorvet	10	10			24	4 t	Ja	Ja
P8 Stortorvet Meny	5	10			24	2 t	Ja	Ja

*) 22-8 + søndag

■ Maksimal døgnpris kr 139 (A)

**) 19 - 7

15 timer: 07-22 (C, innkrev.tid)

Regler og praksis i forbindelse med privatrettslig regulert parkering på Kongsberg er svært forskjellige og må stort sett sies å være uten system. I det minste er det innlysende at publikum vil oppfatte situasjonen slik. Dette har negativ effekt på vitaliseringen av sentrum, og virker begrensende på handel og utleie av lokaler.

Parkering som miljøpolitisk virkemiddel

Jan Usterud Hansen, TØI:

- Parkeringstiltak kan bidra til redusert antall bilturer
- Parkeringstiltak kan påvirke bilturens lengde (målpointet)
- Parkeringsregulering kan favorisere ”snille” kjøretøyer
- Parkeringsavgifter kan gi inntekter som kan benyttes til å tilby forbedrete alternativer

Parkering som miljøpolitisk virkemiddel

Jan Usterud Hansen, TØI:

Parkering er komplisert og kontroversielt og følelsesladet og dyrt og arealkrevende:

- Parkering ved boligen
- Parkering ved arbeidsstedet
- Parkering knyttet til andre målpunkter; innkjøp, fritid, tjenester, mv

Parkeringsnormer ved nye bygg

Jan Usterud Hansen, TØI:

Minimumsnormer:

- Hvordan finner man frem til disse?
- Kanskje mest aktuelt for boligbygging?

Maksimumsnormer:

- Hvilke kriterier skal benyttes?
Skille på formål? Kjøretøytyper? Lokaliseringen?
Trafikken?

Parkering er ikke gratis for noen

Asplan Viak 2007 om anleggskostnader:

	Kr pr plass
Parkering på åpen tomt	10. - 15.000
Åpent P-hus	90. - 120.000
Lukket P-hus	120. - 150.000
Lukket P-hus i kjeller, en etasje	170. - 250.000
Lukket P-hus i kjeller, fl. etasjer	250. - 500.000
Fjellanlegg	200. - 300.000
Automatiske anlegg	ca. 100.000
(innebærer en halvering av arealbehovet per plass)	



Eks; automatisk p-anlegg



Jan Usterud Hansen, TØI:

Statens Hus i Trondheim, 2001

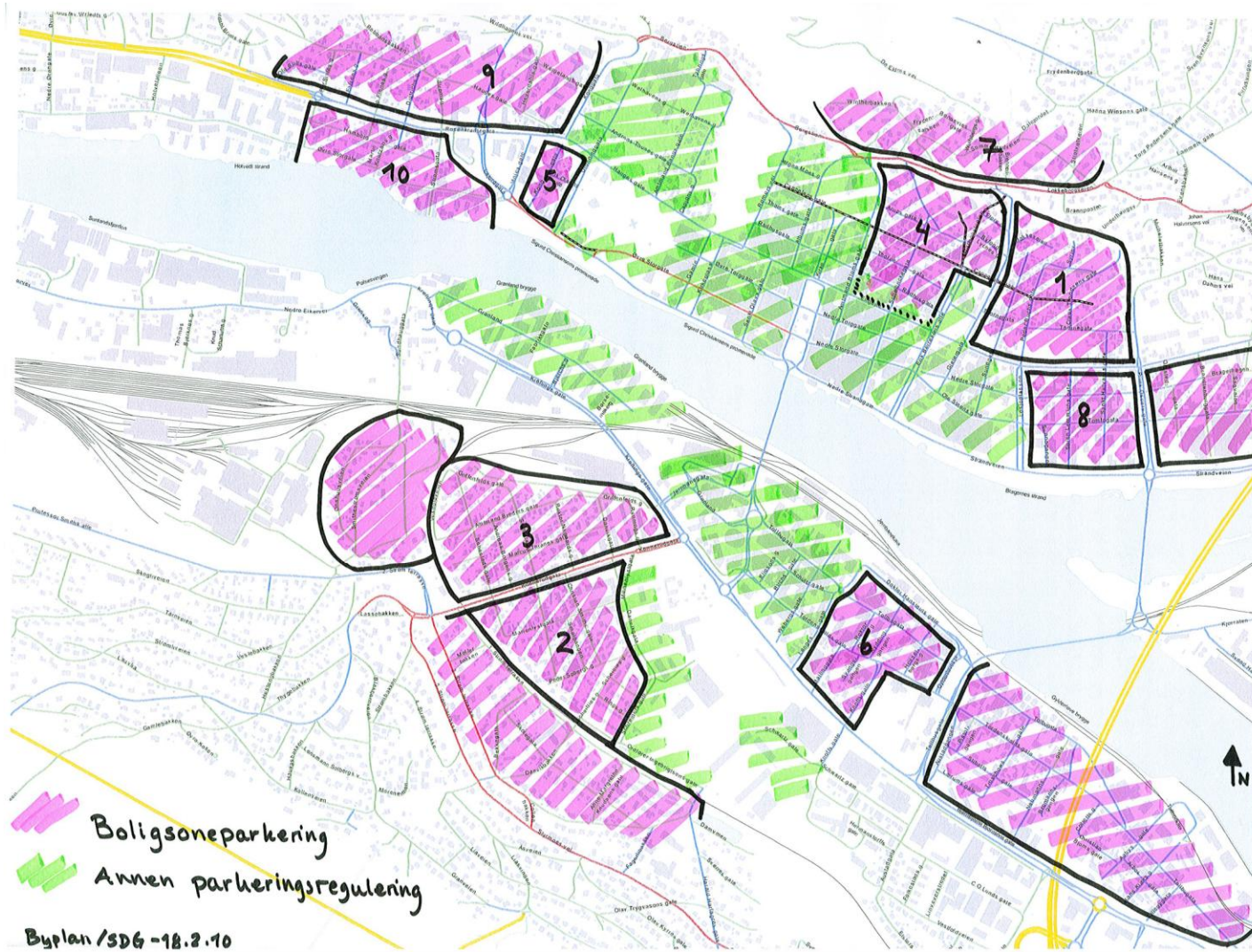
Flyttingens effekt på ansattes reisevaner

Før- etterstudie:

- Bilførerandelen sank fra 63% til 20%
- Kollektivandelen økte fra 10% til 33%
- Andel gang- og sykkelturner økte fra 17% til 30%

- Viktigste årsak: Parkeringstilbudet (2/3)
- Også bedre kollektivtilbud hadde betydning

Boligsoneparkering i Drammen



Boligparkering – et eget tema

”Med mulighet for parkering”

Spireaveien 10b - nye borettslagsleiligheter

61 nye borettslagsleiligheter i Spireaveien på Økern i Oslo. Leiligheter fra ca. 32 kvm. BRA. til ca. 85 kvm. BRA. Alle leiligheter med egen balkong, og mulighet for kjøp av egen garasje plass. Ferdigstillelse ca. 1./2. kvartal 2007
Ring megler Tommy Svendsen 41 29 02 29 eller megler Anders Borgen 45 22 22 22

se våre nettsider www.spireaveien.no

50% solgt!

Priseksempler:
2-roms 31,7 kvm.
BRA i 4 etg.
Innskudd:
kr. 899 000,-
Fellesgjeld:
kr. 224 750,-
Husleie: kr. 1 290,-

2-roms til under millionen!
Lav husleie!

Floor plan labels: Sov 7,8 m², Bad 3,8 m², Gang 4,9 m², Leil 3 31,7 m², Opphold 14,2 m², Balkong 6,5 m²

Jan Usterud Hansen, TØI:

Boligparkering – et eget tema

P-plasser selges separat for 250.000,-



Nå kan du kjøpe deg leilighet
– med egen uteplass
– midt i Oslo.

Nye selveierleiligheter,
mange over to plan.

Leilighetene er fra 50 kvm
til 132 kvm med priser fra
2.500.000,-.

Jan Usterud Hansen, TØI:



Boligparkering – et eget tema

Jan Usterud Hansen, TØI:

Pris for kjøp av biloppstillingsplass kr.
300.000,-

Begrenset antall plasser

Hva skjer hvis ingen kjøper plassene?

Hvor ryddig blir dette over tid?

Hvordan kan kommunen ha styring på
parkering som virkemiddel dersom det
bygges p-plasser som ikke er knyttet
til boliger?

Fritt marked for ”matpakkebilister”



London Borough of Camden

Jan Usterud Hansen, TØI:

1997-2004: 2523 bilfrie boliger

Beboere får ikke parkere på gaten (må evt. undertegne på at husholdet skal være bilfritt)

- billigere boliger
- flere boligenheter
- redusert biltrafikk
- bedre lokalmiljø
- plass til lek
- sykkelparkering
- plass til grønt





Fra den årlige ”park (-ing) day” i Seattle

Jan Usterud Hansen, TØI:

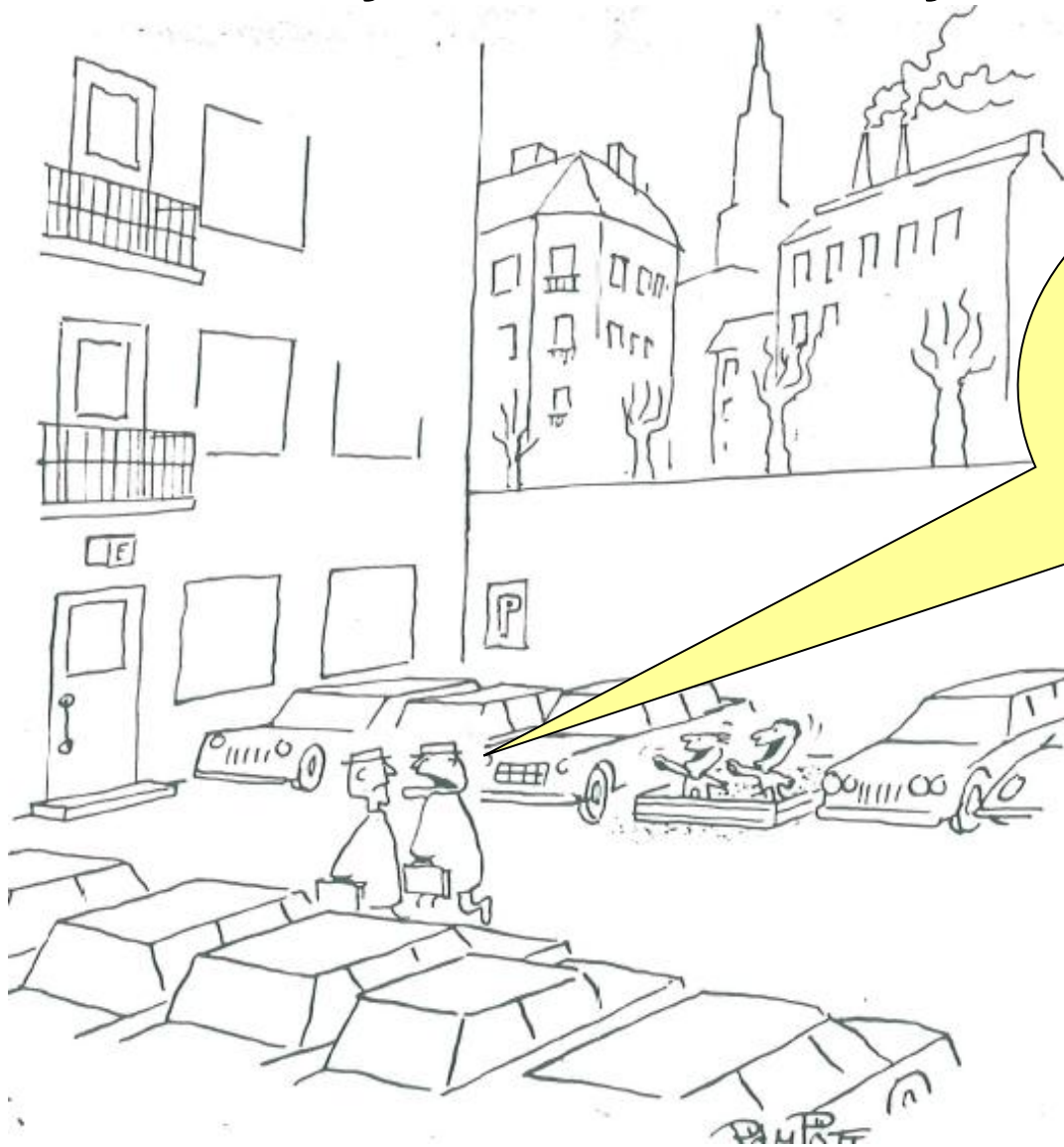


Bildeling – tilrettelegge for de som vil prøve å klare seg uten bil til daglig bruk?

Jan Usterud Hansen, TØI:



Buskerudbyen – attraktive byer og tettsteder



**”Fortsetter de å
mobbe meg,
kjøper jeg pinadø
bil, jeg også”**

Buskerudbyen – parkeringsstrategier

Vi har et stort og komplisert politikkområde vi skal inn i:

- Vi trenger bedre kartlegging av eksisterende situasjon.
- Vi må utforme et forslag til strategi som alle kan stå bak, også næringslivet.
- Trolig vil forslaget inneholde en differensiert strategi i de ulike kommunene, men noe bør også være felles: *”En kommune kan ikke alene drive en restriktiv parkeringspolitikk i et felles bo- og arbeidsmarked”*. Utfordringen nå er hva den enkelte kommune kan bidra med til den regionale parkeringsstrategien.
- Framdrift og implementering må programmeres. Tiltak må taktes i forhold til andre tiltak i Buskerudbypakken, f eks bedre kollektivtilbud, arealbruk etc.