

18.11.2010

# Buskerudbyen – parkering

*Presentasjon av sluttrapport - november 2010*

*Bjørn Haakenaasen*

# Parkering i sentrum - oversikt

	Kongsberg	Hokksund	Mjøndalen	Drammen	Lierbyen
<b>Sum pl</b>	<b>3.850</b>	<b>950</b>	<b>960</b>	<b>4.500</b>	<b>450</b>
<b>Herav innfarts- plasser</b>	<b>220</b>	<b>170</b>	<b>185</b>	<b>370</b>	<b>-</b>
<b>Privat skilt</b>	<b>55 %</b>	<b>30 %</b>	<b>10 %</b>	<b>73 %</b>	<b>65 %</b>
<b>Offentlig skilt</b>	<b>36 %</b>	<b>70 %</b>	<b>60 %</b>	<b>27 %</b>	<b>35 %</b>
<b>Ingen skilt</b>	<b>9 %</b>	<b>-</b>	<b>30 %</b>	<b>-</b>	<b>5 %</b>
<b>Innbyggere i kommunen</b>	<b>25.000</b>	<b>17.000</b>	<b>23.000</b>	<b>63.000</b>	<b>23.500</b>

21.09.2010

# Kommunens roller og virkemidler

- Kommunen er gitt muligheten til å utøve parkeringsmyndighet – gir både muligheter og ansvar. Grunnlag: Parkeringsforskriften.
- Kommunen styrer utbyggingen og kan sette krav til parkeringsdekning, utforming av p-anlegg mv. Grunnlag: Plan og bygningsloven.
- Kommunen er grunneier
- Kommunen er næringsaktør i parkering (Kongsberg, Drammen)

Viktig å unngå rolleblanding

# Status i kommunene

- **Kongsberg og Drammen**
  - ✓ Profesjonelle, høy kompetanse, har virkemidlene
  - ✓ Forretningsdrift i konkurranse med private
  - ✓ Restriksjoner på parkering i dag - men i ulik grad
- **Øvre Eiker og Nedre Eiker**
  - ✓ Mangler kompetanse og virkemidler
  - ✓ Fri parkering i praksis
- **Lier**
  - ✓ Mangler kompetanse og egne virkemidler
  - ✓ "Uortodoks" bruk av privatrettslige virkemidler

# Belønningsordningen 2010-2013 (1)

Mål: 5 % trafikkreduksjon i rush

## Kongsberg og Drammen: Fokus på arbeidsreiser:

- skjer i rush, da veisystemet er mest belastet
- gir arealbeslag i byene på daglig basis
- gir fremmedparkering i boligområder
- konkurrerer med kundene om besøksplasser
- har lavt personbelegg og lav "lastfaktor"
- reisemåte kan påvirkes (bundne reisemål)

Tidsperspektiv 2010-2013 krever rask handling!

# Forslag Kongsberg og Drammen (1)

## Strakstiltak

	Kongsberg	Drammen
Rydde opp i eksisterende (gratistime, reservert parkering på gata mv)	√	
Innlede dialog med tanke på å begrense reserverte plasser ved større, sentrale arbeidsplasser i privat og offentlig sektor.	√	√
Vurdere policy for gateparkering vs parkering under tak (maks tid, satser..)		√

# Forslag Kongsberg og Drammen (2)

## Tiltak 2010-2013

	Kongsberg	Drammen
Det anlegges attraktive sykkelplasser på stasjonen.	√	√
Plasstilbudet gjennomgås på nytt, som grunnlag for videre planlegging	√	√
Bruk av regelverket for å begrense etablering av private plasser på rivetomter mv		√
Plasser for arbeidsparkering avgiftslegges opp til et øvre tak	√	
Plasser for innfartsparkering i by behandles som annen arbeidsparkering	√	√
Boligsoneparkering i sentrumsnære bolig-gater	√	√
Realisere planer for p-hus, følge opp med inndragning av gateplasser		√

# Forslag Kongsberg og Drammen (3)

## Tiltak med effekt på lengre sikt

	Kongsberg	Drammen
Parkeringsnormene gjennomgås med tanke på sentrumsområdene spesielt; unngå overetablering av plasser; motivere til frikjøp og større fellesanlegg med flerbruk over døgnet	√	√
Innføre krav om mobilitetsplan i forbindelse med områderegulering og utbygging av større virksomheter.	√	√
Strategi og planer for parkeringssystemet utvikles videre, med tanke både på å få mer av besøkparkeringen under tak, på bekostning av gateparkering og utleiemarkedet for langtidsparkering.	√	√

# EFFEKT i perioden 2010-2013

(i parentes ca antall plasser berørt)	Endring i daglig antall bilturer
Avgift på arbeidsparkering i Kongsberg (i alt 800 plasser)	450
Avgift på innfartsparkering i Kongsberg (i alt ca 200 plasser)	200
"Markedstilpasset" avgift på innfartsparkering i Drammen og etter hvert nedbygging av tilbudet (i alt 370 plasser)	500
Boligsoneparkering i Kongsberg (anslagsvis 150-200 plasser)	150
Boligsoneparkering Drammen (i alt 330 plasser)	250
<b>Sum</b>	<b>1550</b>