

# Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk

## Sammendrag



November 2010



# Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk

## En utredning for Buskerudbysamarbeidet

### Sammendrag

Bakgrunn for utredningen er Buskerudbyens avtale med Samferdselsdepartementet om den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Innenfor belønningsordningen er det stilt krav om 5 prosent trafikkreduksjon i rush og nullvekst over døgnet, dette på tross av forventet befolkningsvekst. Parkeringsutredningen er skrevet med belønningsordningen for øyet, med hovedfokus på tiltak som kan gjennomføres raskt og gi effekt innenfor perioden 2010-2013.

Buskerudbyen representerer fem ulike kommuner i et konkurranseutsatt handels- og arbeidsmarked, med til dels store ulikheter i attraktivitet og konkurransekraft dem i mellom. Stasjonsbyenes handels- og servicetilbud konkurrerer dels med nabobyenes og dels med eksterne, bilbaserte kjøpesentre som har vokst fram gjennom flere tiår. Biltilgjengelighet oppleves av handelen som en særdeles viktig konkurransefaktor. Bilbrukerne er på sin side en sammensatt gruppe, som til dels konkurrerer om de samme plassene. På tilbydersiden møter kommunene stor og økende konkurranse fra private som sikter seg inn mot kjøpesterke virksomheter og sentrums kunder mer generelt. De private plassene driftes i henhold til andre regler og ofte en annen "skikk og bruk". Tabellen nedenfor gir en grov oversikt over parkeringstilbudet i kommunesentrene. Det framgår at mange plasser er i privat eie.

Tabell 1: Oversikt, parkeringstilbud i fem kommunesentre

	Kongsberg	Hokksund	Mjøndalen	Drammen	Lierbyen
Sum plasser	3850	950	960	4500	450
Herav innfartspl	190	170	185	370	-
Privat skiltet	55 %	30 %	10 %	73 %	60 %
Offentlig skiltet	36 %	70 %	60 %	27 %	35 %
Ingen skilt	9 %	-	30 %	-	5 %

- *Kongsberg: En del av plassene er reservert for ulike grupper*
- *Hokksund: 650 off tilgjengelige pl og ca 300 reservert. Andel privat er anslag.*
- *Mjøndalen: 960 Mjøndalen i sentrum avgrenset av Drammensveien-Rådhusg-jernbanen-Industrigata, og ytterligere 1430 i "Stor-Mjøndalen", + 2200 i Krokstad. Sum i alt ca 4600. Fordeling på skilttyper er anslag.*
- *Drammen: 800 plasser i p-hus (18 % av tot) er privatrettslig skiltet, men under kommunal drift. En stor del av disse er leid ut på fast basis.*
- *Ca 300 korttidsplasser og ca 150 langtidsplasser i Lierbyen*

Kommunene står på ulikt forvaltningsmessig nivå og har ulik tilnærming til parkeringspolitikken. Drammen og Kongsberg skiller seg ut ved at de har parkeringsfaglig kompetanse og et apparat for å håndheve regelverket. De to Eikerkommunene mangler parkeringsmyndigheten og dermed også virkemidlene. De er i stor grad avhengig av brukernes "good will" når det gjelder respekt for skilting og generelle regler. Lierbyen har sin egen ordning, med et privatrettslig parkeringsregime innført for hele sentrumsområdet, både på gateplasser og plasser utenfor gategrunn.

Forslag til tiltak på kort og lengre sikt er vist i tabellene under. Strakstiltakene i de mindre kommunene er nødvendige "små skritt" på veien mot en omforent parkeringspolitikk.

Tabell 2: Forslag til tiltak - Eikerkommunene og Lier

	Øvre Eiker/ Hokksund	Nedre Eiker/ Mjøndalen	Lier/ Lierbyen
<b>Strakstiltak</b>			
Oppheve dagens parkeringsordning			√
Opprette samarbeidsforum for parkering, der aktuelle offentlige og private aktører er med.		√	√
Innlede dialog om reservert parkering ved større, sentrale arbeidsplasser i privat og offentlig sektor.	√	√	√
Overvåking ved bruk av snille lapper, oppfordre politiet til stikkprøvekontroller. Vektlegge hc-plassene og for øvrig sikkerhet og framkommelighet.	√	√	√
Skiltplanen oppdateres med tanke på å håndtere dagens situasjon		√	√
Pressen brukes aktivt.	√	√	√
<b>Tiltak 2010-2013</b>			
Det anlegges attraktive sykkel plasser på stasjonen	√	√	√
Søknad om parkeringsmyndighet forberedes, starte med prinsippvedtak, målsette implementering i perioden	√	√	√
Plasstilbudet gjennomgås på nytt, som et grunnlag for videre planlegging	√	√	√
Skiltplanen oppdateres mht å håndtere en situasjon med kommunal håndheving (f eks med bruk av p-skive)	√	√	√
Endring av fysisk organisering av plasser på gategrunn, prioritering av bredere fortau og tryggere oppholdsareal			√
Innføre krav om mobilitetsplan i forbindelse med områderegulering og utbygging av større virksomheter	√	√	√
<b>Tiltak med effekt på lengre sikt</b>			
Parkeringsnormene gjennomgås med tanke på sentrumsområdene spesielt; unngå overetablering av plasser; motivere til frikjøp og større fellesanlegg med flerbruk over døgnet	√	√	√
Strategi og planer for parkeringssystemet utvikles videre, med tanke både på besøksparkering, arbeids- og innfartsparkering.	√	√	√

Tabell 3: Forslag til tiltak – Kongsberg og Drammen

	Kongsberg	Drammen
<b>Strakstiltak</b>		
Rydde opp i eksisterende (gratistime, reservert parkering på gata mv)	√	
Vurdere policy for gateparkering vs parkering under tak (maks tid, satser..)		√
Innlede dialog med tanke på å begrense reserverte plasser ved større, sentrale arbeidsplasser i privat og offentlig sektor.	√	√
<b>Tiltak 2010-2013</b>		
Det anlegges attraktive sykkel plasser 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		√
<b>Tiltak med effekt på lengre sikt</b>		
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 besøksparkeringen under tak, på bekostning av gateparkering og utleiemarkedet for langtidsparkering.	√	√

Tiltak som foreslått i Drammen og Kongsberg, rettet mot arbeids- og innfartsparkering, vil kunne gi en umiddelbar effekt på reisemønster og trafikkvolum i avtaleperioden, anslått til 1500-1600 daglige bilturer, og da hovedsakelig i rush. Sett i forhold til totalen av trafikk på vei er tallet lite. Tiltak rettet mot innfartsparkering vil trolig være kontroversielle fordi plassene bygger opp om tog og buss. Men da også denne typen reiser faller inn under belønningsordningens resultatkrav, er innfartsplassene behandlet som annen arbeidsparkering. Det bør ikke være til hinder for å differensiere mellom innfartsplasser i og utenfor bysentrene.

Tabell 4: Anslått effekt av tiltak – antall bilturer per dag (tur og retur)

(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>

Også andre av de foreslåtte tiltakene vil kunne gi en effekt i perioden, f eks frivillig avkall på reserverte plasser i bedrifter og offentlige virksomheter og bedre tilrettelagt sykkel-parkering. Om en oppnår effekter her, får en ta det som en bonus. Effektberegningen vil uansett være beheftet med stor usikkerhet. Tiltak som påvirker vilkårene for parkering ett sted vil også endre etterspørselen andre steder. Gode tilbud med matebuss og attraktiv sykkel-parkering vil uansett være nødvendige supplement for å få folk til å sette bilen hjemme.

Alle kommunene praktiserer minimumsnormer for parkeringsdekning ved ny utbygging (praktiseres ikke i sentrumssonen i Drammen). All erfaring tilsier at tilgang til parkerings-plass gir økt bilbruk. I sentrumområdene foreslås derfor å vurdere reduserte krav til parkeringsdekning, men uten at en fjerner grunnlaget for frikjøp. Det kan f eks gjøres ved at en har et min-maks intervall. Frikjøp gir mulighet for å samle parkering i fellesanlegg med en grad av flerbruk over døgnet. Videre foreslås å stille strengere krav for bedrifter som ønsker å lokalisere seg i Buskerudbyen. En bør unngå at tynge kontorbedrifter lokaliserer seg i områder med lav kollektivdekning. Krav om mobilitetsplan kan være en vei å gå.

Kjøpesentre utenfor byene skaper stor biltrafikk og kan også bidra til en "utarming" av nærliggende sentrumsområder mht handel og investeringsvilje. Det beste eksempelet i regionen er Liertoppen senter, men også Buskerud Storsenter og Gulskogen senter er i stor grad innrettet mot bilbruk. Erkjennelsen om disse sammenhengene ga i sin tid opphav til "kjøpesenterstoppen". Ulike former for avgiftslegging av parkeringsplasser ved sentrene har vært drøftet, men per i dag rår ikke kommunene over noen egentlige virkemidler når bilplassene først er lovlig etablert, annet enn det som kan baseres på dialog og frivillighet. Ikke desto mindre er sentrene i en stadig fornyelsesprosess, og kommunen må kjenne sin besøkelsestid når det kommer planforslag for utvidelse og endring. Med bakgrunn i bestemmelser i kommuneplanens arealdel vil en kunne stille strenge krav både til utforming og bruk. Dette vil også være et egnet tema for en utbyggingsavtale. Statens vegvesen vil på sin side kunne stille krav for godkjenning av avkjørsel til offentlig vei, med hjemmel i vegloven. Problematikken berører kommunene i større eller mindre grad og bør være gjenstand for et videre regionalt samarbeid.

Parkering av lastebiler er i utgangspunktet vegvesenets og næringens ansvar. I vegvesenets strategiplan er fokus rettet mot stamveiene E18 og E134, og som følge av korte avstander er regionen bare tilgodesett med en fullverdig døgnhvileplass, nemlig E18 Kjellstad. Trolig er det mer fruktbart for kommunene å konsentrere seg om å beskytte boligområder og skoleveier mot tungtrafikken, forebyggende gjennom arealplanlegging og avbøtende gjennom fartsdempende tiltak, gjennomkjøringsforbud for visse kjøretøytyper mv.

Tre av kommunene i Buskerudbyen mangler parkeringsmyndighet, noe som gjør det vanskelig å komme mye lenger enn det som er skissert under strakstiltakene. Organisering av parkeringsvirksomheten i et interkommunalt selskap kan derfor være nøkkel for å bringe de fem opp på samme forvaltningmessige nivå. Ulike modeller for dette er drøftet i kap 7. I den forbindelse er av stor interesse at Samferdselsdepartementet har nedsatt et utvalg som skal utforme et nytt regelverk for offentlig og privat parkeringsdrift. Hensikten er å fremme brukernes interesser, fjerne konkurransevridning i næringen og rendyrke myndighetsoppgaven. Det er også flere nyheter:

- Offentlige og private parkeringstilbud åpne for publikum skal hjemles i det samme regelverket.
- Kontroll og håndheving skal kunne utføres av kommunale betjenter, så vel som av private
- Private aktører vil avkreves en godkjenning, etter modell av konsesjonsordning for vaktsselskaper
- Statens vegvesen (SVV) vil være godkjennings- og tilsynsmyndighet.

Den nye ordningen omfatter så langt ikke parkeringsatferd i strid med vegtrafikklovens hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet på offentlig vei (gebyrordningen). Dette regnes som myndighetsutøvelse og et enerettsområde.

*Kilde: Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk. En utredning for Buskerudbysamarbeidet. Asplan Viak AS, 17 nov 2010. 60 sider + vedlegg.*