

Parkering! – Er det noe å satse på?

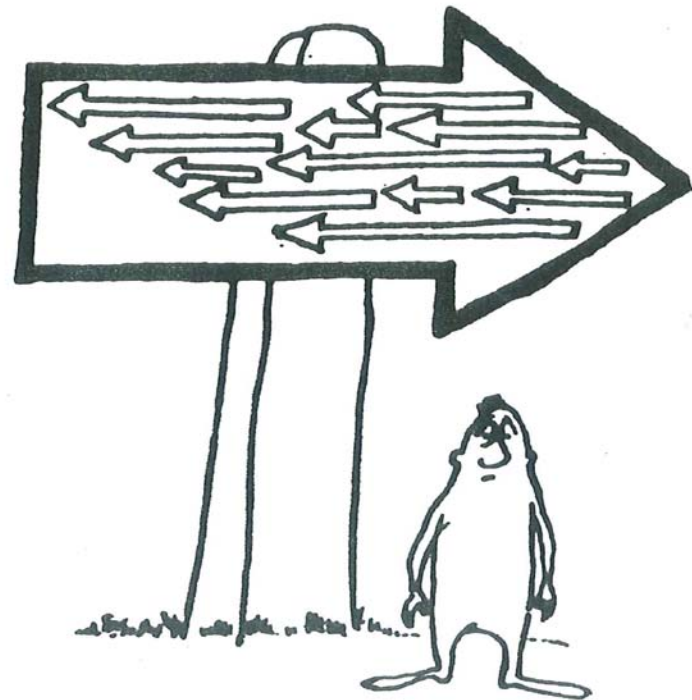
- selv om det er et komplisert og kontroversielt virkemiddel?

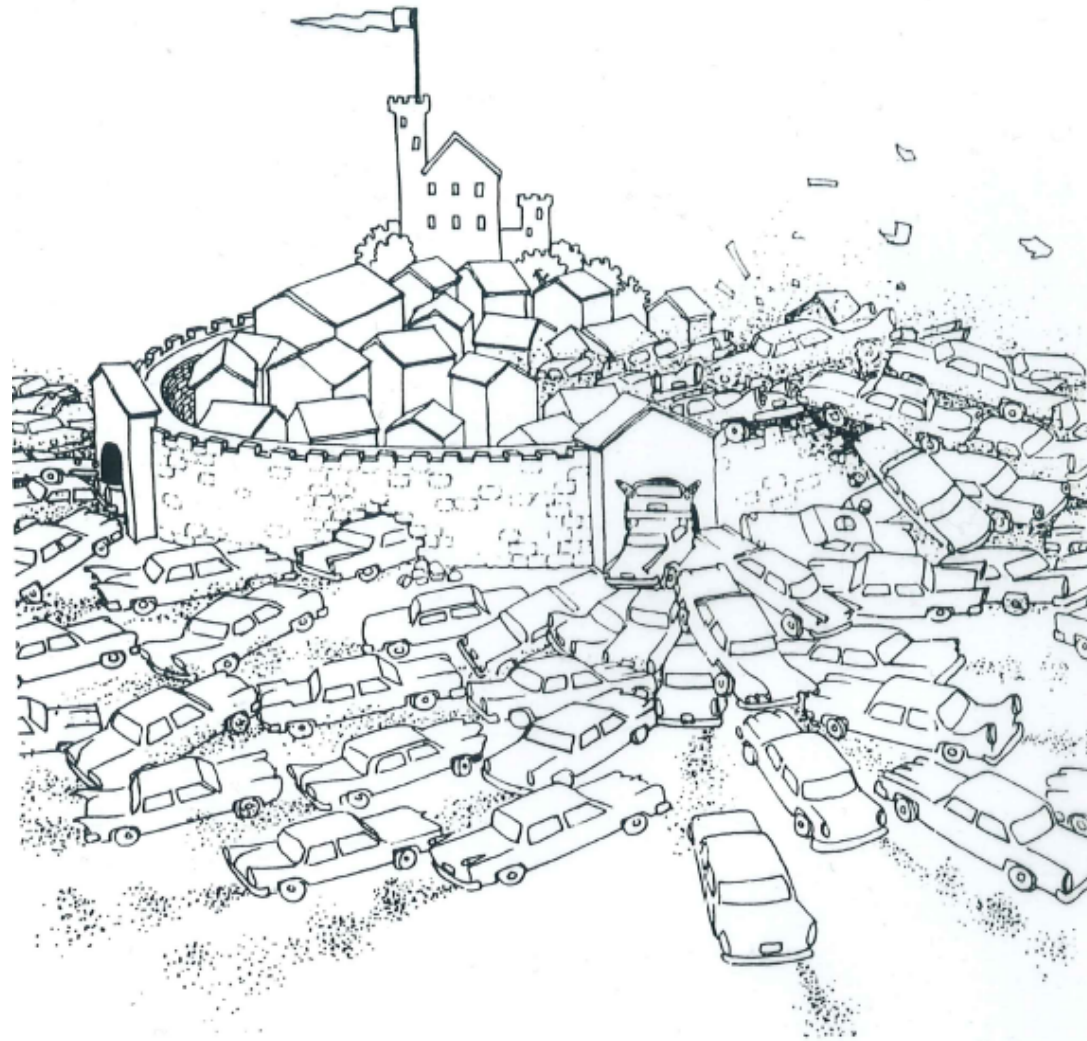
Jan Usterud Hanssen
Trafikdage i Aalborg
25. august 2010

Parkeringspolitikken i dag

I hvilken retning går det? Hva er det politikerne egentlig vil med dette virkemidlet ?

For de ser det vel som et virkemiddel for å nå andre målsetninger enn å legge til rette for bilbruk?







Ja !

Fordi (nesten) alle bilturer har utgangspunkt i en parkert bil og (nesten) alle bilturer ender med at bilen parkeres, har parkeringspolitikken (kommunenes parkeringsstrategi) virkemidler med et stort potensial innenfor flere politikkområder –

så fremt vi blir enige om at reduksjon eller styring av biltrafikken er et mål!

Parkering er sammensatt (I)

- Boligparkering
- Arbeidsplassparkering
- Innfartsparkering (P&R, pendlerparkering)
- Sykkelparkering
- Utfartsparkering
- Kundeparkering
- Motorsykkelparkering
- Hensetting av tilhengere (for hest, båt og last, campingvogner, mv.)

Sammensatt (II)

- Varelevering
- Bevegelseshemmedes behov
- Hensetting av lastebiler og busser
- Drosjer
- Elbiler - hydrogendrevne biler - hybridbiler
- og sikkert mange andre formål

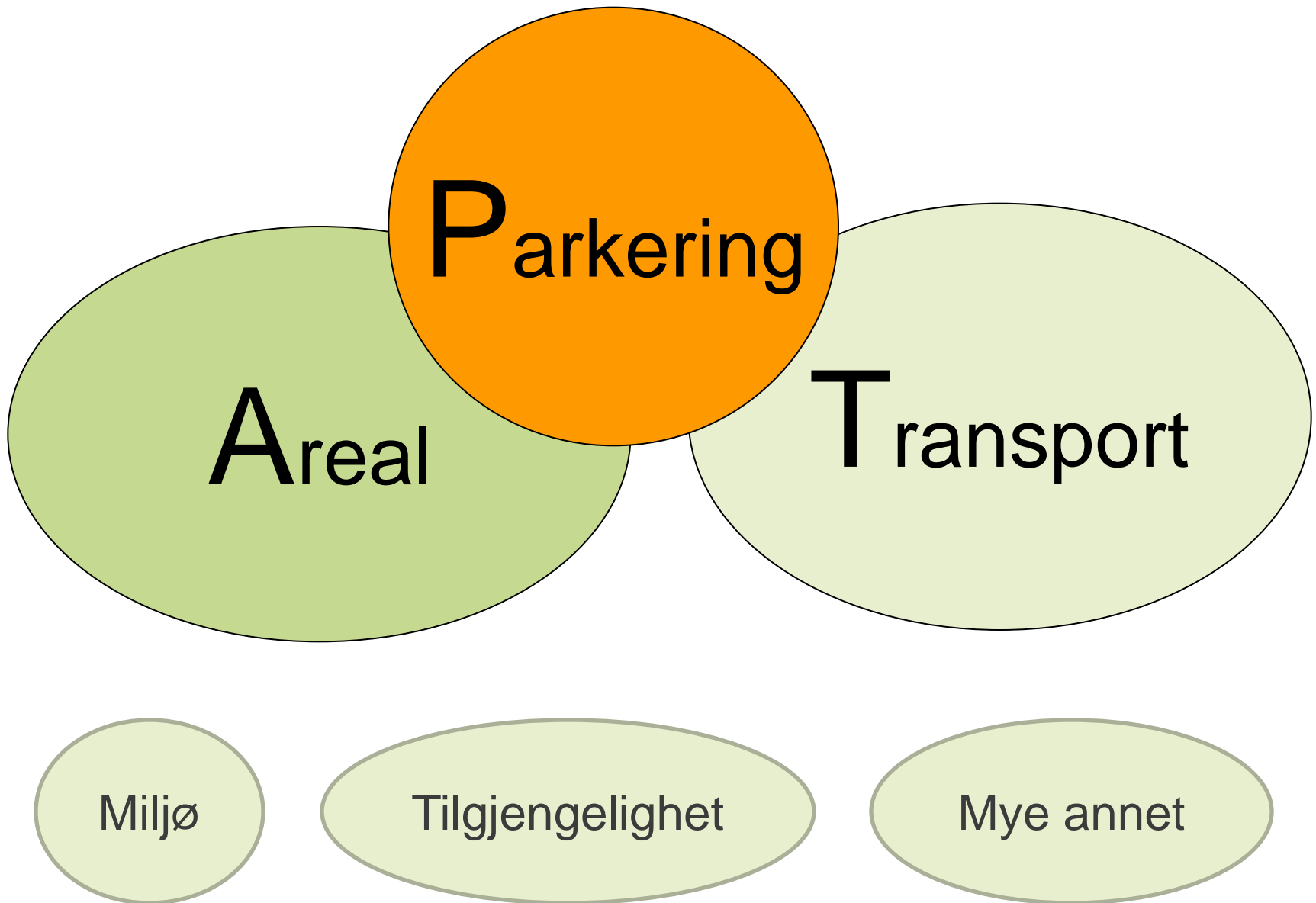
Og blant de viktige spørsmålene er:

- På eller utenfor gategrunn ?
- Avgiftsbelagt eller ikke ?
- Hvem skal eie eller styre **tilbudene** ?

Mulige utgangspunkt for parkeringspolitikken

- Miljøpolitikk?
- Transportpolitikk?
- Arealbruk / arealbeslag?
- Byutvikling?
- Økonomi?
- Tilgjengelighet? (til hva? for hvem?)
- Næringspolitikk?
- Annet?

Klarer vi å foreta valgene eller samordne interessene?



Hvilke virkemidler har kommunene i dag?

- Allerede eksisterende (kommunale) plasser
 - ✓ Avgifter
 - ✓ Reguleringer (bruken av plassene – tid/formål)
 - ✓ Forbud
 - ✓ Andre muligheter?
- Nye plasser
 - ✓ Parkeringsnormer – maksimum eller minimum
 - ✓ PBL – bestemmelser knyttet til parkeringstilbudet (utforming, lokalisering, mv)
 - ✓ Frikjøp

Parkeringspolitikken (?) – hvor finner vi den definert?

- På nasjonalt nivå?
- I et regionalt samarbeid?
- I den enkelte kommune?
- I den enkelte etat?
- Hos private aktører – f eks utbyggere?
- Hos organisasjoner, interessegrupper, mv?
- Hos den enkelte bileier?
- Blir den (klart) uttrykt i det hele tatt?

Parkeringen byr på mange utfordringer

Tre av disse er det spesielt viktig å ha et forhold til:

- **Arbeidsreisene**
- **Arealbeslaget**
- **Kostnadene – (hvem betaler?)**

tøi

Man må være minst to i bilen



Parkering knyttes til arealbruken

- Alle bilturer fra A til B (eller omvendt) er knyttet til ulike former for arealbruk, dvs. lokaliseringen av boliger og annen arealbruk som innebærer et målpunkt for en reise
- I tillegg innebærer parkeringen i seg selv et betydelig arealbeslag



Det merkede arealet tilsvarer den parkeringsplassen som må skaffes for at Sarpborg kommunes forventede, nye innbyggere frem til 2050 skal kunne parkere og bruke sine biler

Tre spørsmål:

1. Er parkeringsformål den beste måten å bruke gatearealer på?
2. Hvor store arealer beslaglegges til parkeringsformål i en by?
Sentralt? I ytre byområder?
3. Hva koster parkeringen?

NB: Parkeringsplassen er en arealressurs

Plassen er bare beslaglagt – inntil videre

Vi må unngå at det er friarealene, parkene og lekeplassene som blir sett som arealressurser

Ethvert ledig areal er en mulig parkeringsplass -
- i sjåførens øyne!

Konverterer en bilplass – og flere får parkert



Fra den årlige park(-ing)day i Seattle



Innfartsparkering koster og tar plass !!



Har vi nytte av innfartsparkering?

- Avlaste veiene?
 - Utnytte kollektivsystemet bedre?
 - Redusert reisetid for brukerne?
(eller for alle)?
 - Frigjøre verdifulle arealer?
 - Folk tilbys et alternativ til å kjøre bil hele veien?
 - Rettferdiggjøre restriksjoner i sentrale deler av byen?
 - Forbedre tilgjengeligheten til sentrum?
-

Kostnader og avgifter

- Vi bør synliggjøre for befolkningen og arbeidsgivere hva parkeringsplassene faktisk koster
- Vi bør diskutere hvem som betaler for plassene. De fleste plassene er ”gratis” – i hvert fall for brukeren
- Subsidieringen av bilbruken gjennom gratis parkering kan ha større verdi enn det bilen har
(Bør vi da alternativt gi folket biler og heller la dem betale for parkeringen?)
- Vi sløser uansett: de fleste parkeringsplasser står til enhver tid ubenyttet – (Bilen kan bare stå ett sted ad gangen)

Kanskje 15 % av plassene likevel bør være ledige?

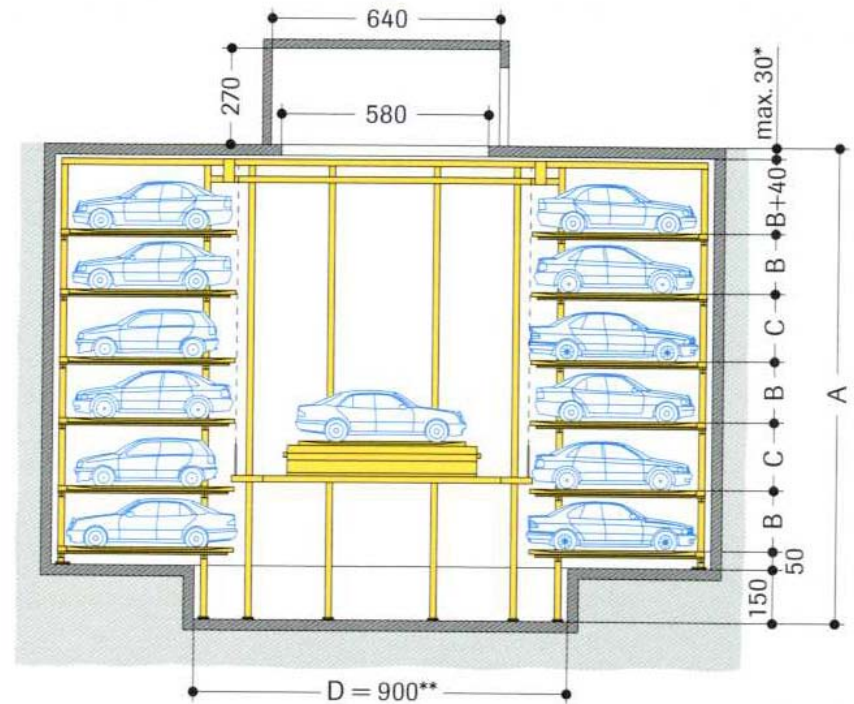
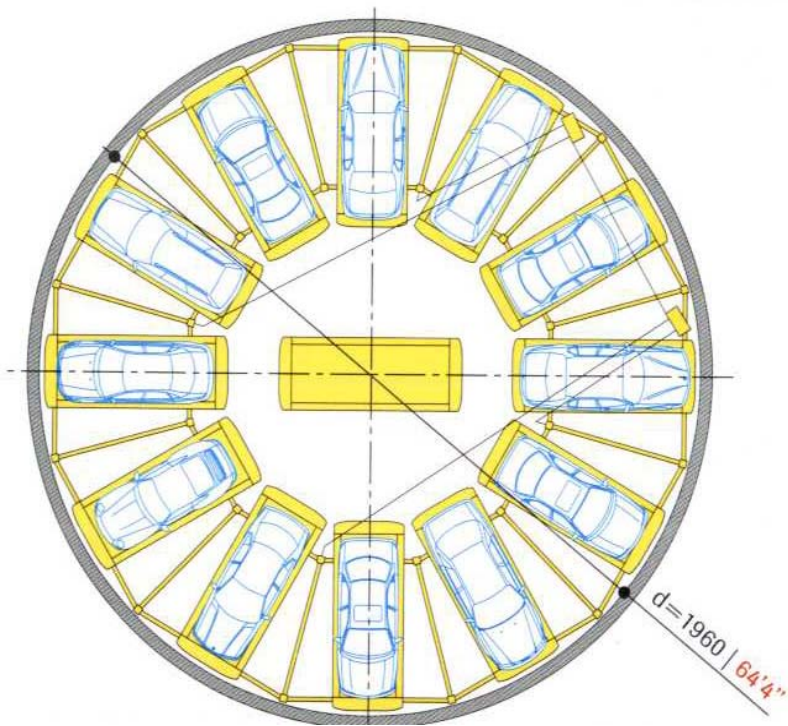


Bolig og parkering

- Bør parkeringsplassens kostnad skjules i prisen vi betaler for en bolig?
- Bør det heller synliggjøres som en kostnad knyttet til bilholdet?
- Bør boligparkeringen derved gjøres til et eget marked der prismekanismen gjelder?
- Utgjør parkeringen allerede en egen del av eiendomsmarkedet?
- Boligsoneparkering: Bør det kreves markedspris for den fordelene beboerne får?



Automatiske anlegg – løsnning eller utfordring?



Et parkeringshus kan være tryggere enn en park



En slags konklusjon:

- Vi må fortsatt lete etter de rette løsningene
 - Parkeringspolitikken kan knyttes til byenes ønskede utbyggingsmønster – dvs bare indirekte til bilbruk
 - Arealbruken (lokaliseringen av målpunktene for reiser) er grunnlaget for å skape tilgjengelighet uten bil
(”riktig” lokaliserte arealer kan (bør) brukes til andre formål enn parkering)
 - Et omfattende parkeringstilbud kan bare rettferdiggjøres hvis et reisemål allerede er blitt ”galt” lokalisert
(parkeringspolitikken kan påvirke aktørers lokaliseringsvalg)
 - En god løsning er å gjøre det åpenbart at det er lurt å la bilen stå ubenyttet hjemme –
bilholdet er ofte en mindre utfordring enn **bilbruken**
-