

491-349-1997

ex 2



P

PARKERING

Et virkemiddel i
samordnet areal- og
transportplanlegging

WV 88

Jan Usterud Hanssen



Transportøkonomisk institutt

Norsk senter for samferdselsforskning

BIBLIOTEKET

 Transportøkonomisk institutt
Biblioteket



136915



toi

491-349-1997

491-349-1997

ex 2,

Parkering

Et virkemiddel i samordnet
areal- og transportplanlegging

Jan Usterud Hanssen

Forord

Biltrafikken skaper kø- og miljøproblemer i mange norske by- og tettstedsområder. En målrettet bruk av parkeringsregulering kan være et viktig ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging på lokalt nivå. Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet og Kommunal- og arbeidsdepartementet har på denne bakgrunn gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) i oppdrag å utarbeide et hefte om parkeringspolitikk i byer og tettsteder.

Heftet har som formål å:

- Presentere sammenhenger mellom parkeringsregulering og sentrale mål i den lokale areal-, transport- og miljøpolitikken (kapittel 2).
- Klargjøre hvilke muligheter plan- og bygningsloven gir for å integrere parkeringsregulering i samordnete strategier for å redusere transport- og miljøproblemer i byene (kapittel 3).
- Beskrive konkrete tiltak som kan brukes for å styre antallet parkeringsplasser og påvirke bruken av plassene (kapittel 4).

Innledningsvis (kapittel 1) beskrives bakgrunnen for heftet, viktige begreper samt sentrale aktører i areal- og transportplanleggingen og i arbeidet med parkeringsregulering. Heftet inneholder også en kort beskrivelse av parkeringssituasjonen i tre typiske norske byområder: Arendal, Kristiansand og Tromsø (kapittel 5) samt en fyldig referanseliste med utdypende litteratur (kapittel 6). Heftet går ikke inn på detaljutforming og drift av parkeringsanlegg.

Heftet er skrevet av siv ing Jan Usterud Hanssen, som har vært prosjektleder for arbeidet ved TØI. Cand sociol Ingunn Stangeby, avdelingsleder Marika Kolbenstvedt og forskningsleder Tor Lerstang har bidratt i ulike faser av arbeidet. Avdelingssekretær Jannicke Eble har vært ansvarlig for tekstbehandlingen.

Representanter for oppdragsgiverne har fulgt arbeidet og har bidratt med kommentarer, spesielt til heftets framstilling av gjeldende lov- og regelverk.

Oslo, februar 1997
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

1. INNLEDNING	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Parkeringsregulering som lokalt virkemiddel.....	7
1.3 Viktige aktører	8
2. PARKERING OG MÅL I AREAL-, TRANSPORT- OG MILJØPOLITIKKEN	10
2.1 Ulike målsettinger for parkeringsregulering	10
2.2 Parkering, transportsystem og utbyggingsmønster	10
2.3 Differensiert parkeringspolitikk	12
2.4 Parkering og arealbruk.....	13
2.5 Parkering - reise-mønster og transportmiddelvalg	13
2.6 Parkering og detaljhandel.....	15
2.7 Kostnader for parkering	16
2.8 Parkering og bymiljøets visuelle karakter	17
3. PARKERING I SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING	19
3.1 Aktuelle lovhjemler	19
3.2 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.....	20
3.3 Planlegging på regionalt nivå	21
3.4 Planlegging på kommunalt nivå	22
3.5 Parkering i reguleringssaker og enkeltprosjekter.....	24
3.6 Vedtektsfestede krav til parkeringsdekning	27
3.7 Frikjøpsordningen	28
4. VIRKEMIDLER I LOKALE PARKERINGSSTRATEGIER	30
4.1 Flere typer virkemidler	30
4.2 Parkeringsregulering på gategrunn	30
4.3 Parkeringsavgifter	31
4.4 Innfartsparkering.....	34
4.5 Boligsoneparkering	36
5. PARKERINGSFORHOLD I TRE BYER	37
5.1 Arendal	37
5.2 Kristiansand	39
5.3 Tromsø	42
6. REFERANSER	44
6.1 Lover, forskrifter og retningslinjer.....	44
6.2 Referanser brukt i heftet.....	44
6.3 Andre referanser	47

1. INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN

Biltrafikken skaper køer og en rekke ulike miljøbelastninger, særlig i byer og tettsteder. Støy og utslipp av helsefarlige stoffer kan gi helseskader og bidra til redusert livskvalitet. Den økte bilbruken har ført til at store arealer i byer og tettsteder er avsatt til veger og parkering, arealer som kan ha stor verdi ved alternativ bruk. Trafikkarealer kan skape barrierer og har dessuten ofte en uheldig visuell virkning på miljøet.

- Bilen er samtidig det transportmiddel som gir enkeltpersoner størst fleksibilitet og muligheter for å reise når og hvor de vil. For å begrense transport- og miljøproblemene i byer og tettsteder, er det blant annet nødvendig å finne effektive virkemidler for å regulere folks bruk av bil.

- Sentrale myndigheter i Norge har i flere sammenhenger pekt på parkering som ett av flere virkemidler for å regulere biltrafikken i sterkt trafikkerte byområder. Helt fra Norsk vegplan II (NOU 1977:40) og St meld nr 9 (1978-

- 79) *Om trafikk og bymiljø*, og fram til nyere vegplan- og samferdselsmeldinger, er det påpekt at parkering kan være ett av de viktigste virkemidler lokale myndigheter har for å dempe trafikken og dermed påvirke kø- og miljøsituasjonen i våre byområder (St meld nr 34 (1992-93) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97*, St meld nr 32 (1995-96) *Om grunnlaget for samferdselspolitikken*).

- Virkemiddelutvalget (NOU 1995:4 *Virkemidler i miljøpolitikken*) mener parkeringsregulering peker seg ut som et interessant miljøpolitisk virkemiddel. Utvalget peker på at parkering teoretisk sett bør prises ut fra marginale, samfunnsøkonomiske kostnader ved å tilby en ekstra plass.

- I perioden 1989-91 ble det utarbeidet samordnete areal- og transportplaner for våre ti største byområder (TP10-planene). I de fleste planene ble parkering behandlet i analysefasen som et virkemiddel for å kunne styre bilbruken for å styrke sentrums rolle. I praksis har imidlertid parkeringspolitikken i liten grad blitt brukt som trafikkstyrende virkemiddel (TØI 1993). Dette er noe av bakgrunnen for dette heftet.



Utfordringen ved parkeringsregulering ligger i å finne en god balanse mellom ulike hensyn.

BY (Totalt antall innbyggere)	Antall inn- byggere i sentrum	Antall offen- tlig eide p- plasser ¹	Antall privat eide p-plasser ²	Samlet antall p-plasser	Andel pri- vate plasser (%)
Bergen (187 382)	18 038	3 438	4 480	7 918	57
Kristiansand (54 267)	ca 20 000	5 296	3 121	8 417	37
Oslo (682 679)	86 767	19 269	35 819	55 087	65
Sandnes (32 616)	ikke angitt	1 880	3 450	5 330	65
Tromsø (41 651)	1 215	1 515	2 500	4 015	62

Tabell 1.1: Oversikt over parkeringstilbudet fordelt på offentlige og private plasser i en del norske byer. (Kilde: Stenstadvold og Hanssen 1993)

¹ Omfatter offentlig eide plasser på gate, plass, gårdsrom eller i p-anlegg.

² Omfatter privat eide p-plasser på plass, gårdsrom eller i p-anlegg.

1.2 PARKERINGSREGULERING SOM LOKALT VIRKEMIDDEL

Parkeringsregulering er et lokalt virkemiddel og et viktig element i en lokal transport-, areal- og miljøpolitikk.

● Bruk av bil gjør det nødvendig med parkering både der reisen starter og der den ender. Bevisst bruk av parkering som virkemiddel i en samordnet areal- og transportplanlegging kan dermed påvirke folks reisevaner, både valg av transportmiddel, antall turer og hvor turene går. Parkeringstilbudets omfang, pris og lokalisering har derfor stor betydning for miljø- og trafikkproblemer i den enkelte kommune.

● Parkeringsregulering er en fellesbetegnelse på en rekke ulike tiltak av restriktiv eller tilretteleggende karakter, som kan brukes alene eller i samspill med andre virkemidler for å redusere transport- og miljøproblemene.

● Med hjelp av parkeringsregulering kan en blant annet bidra til å:

- Redusere trafikken/bilbruken i en gate, et nabolag, en bydel eller i et helt byområde og dermed redusere kø- og miljøproblemer i det regulerte området.

- Bedre trafiksikkerheten på enkeltstrekninger.
- Stimulere til økt bruk av kollektive transportmidler.
- Gjøre et område eller visse funksjoner bedre tilgjengelig eller sikre tilgjengelighet for bestemte grupper.
- Legge til rette for et mer rasjonelt vedlikehold av gatenettet og sikre bedre plass til beplantning og arealer til gang- og sykkelveger mv.

● Parkeringsregulering har imidlertid også visse begrensninger. Tiltaket påvirker bare bilreiser med målpunkt i det regulerte området. Parkeringstiltak må derfor ses i sammenheng med tiltak på de øvrige deler av transportsystemet og kapasitetsbegrensninger på vegnettet.

● Utfordringen ved bruk av parkeringsregulering vil særlig ligge i å finne en god balanse mellom ulike hensyn. Behov for kollektiv- og biltilgjengelighet, arealforbruk (til parkering) og kø- og miljøproblemer må veies mot hverandre.

Noen sentrale begreper i heftet:

Parkering:

Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing (trafikkreglene §1).

Veg:

Med veg forstås i denne lov gate og plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg (vegtrafikkloven §2).

Gategrunn:

Brukes i stedet for veg fordi begrepet i større grad forbindes med bymessige strøk eller tettbebyggelse.

Frikjøpsordning:

Ordning der en utbygger etter avtale kan innbetale et fast beløp til kommunen i stedet for å anlegge det antall parkeringsplasser som kreves. Forutsetningen er da at kommunen tar ansvaret for å bruke beløpet til å finansiere utbygging av parkeringsanlegg i området (plan- og bygningsloven §69 nr 4).

Parkeringssoner, f eks boligsoneparkering:

Et nærmere avgrenset geografisk område, der det er gitt særlige bestemmelser mht hvem som kan parkere innenfor området (parkeringsforskriftene, skiltforskriftene).

Parkeringssetterspørsmål:

Alle ønsker om å parkere i et område, uansett tid på døgnet.

Parkeringsbehov:

Det antall parkeringsplasser som er nødvendig for at tjenester og virksomheter i et område skal kunne fungere tilfredsstillende. Den faktiske etterspørsel etter parkering kan være større enn dette.

Parkeringstilbud:

De private og offentlige parkeringsplasser i et område som tilbys dem som etterspør.

● En annen utfordring ligger i det forhold at mange parkeringsplasser i byområdene er private. I mange norske byer ligger andelen private plasser på rundt 60 prosent (Stenstadvoll og Hanssen 1993). En høy andel private parkeringsplasser representerer en betydelig begrensning av lokale myndigheters muligheter til en effektiv styring av parkeringspolitikken.

● En må også håndtere interkommunal konkurranse i tilknytning til etablering av næringsvirksomhet og handelssentra. Regionalt samarbeid vil ofte være en forutsetning for å kunne utarbeide strategier for arealbruk og byutvikling og for parkeringsregulering i spesielt problematiske områder.

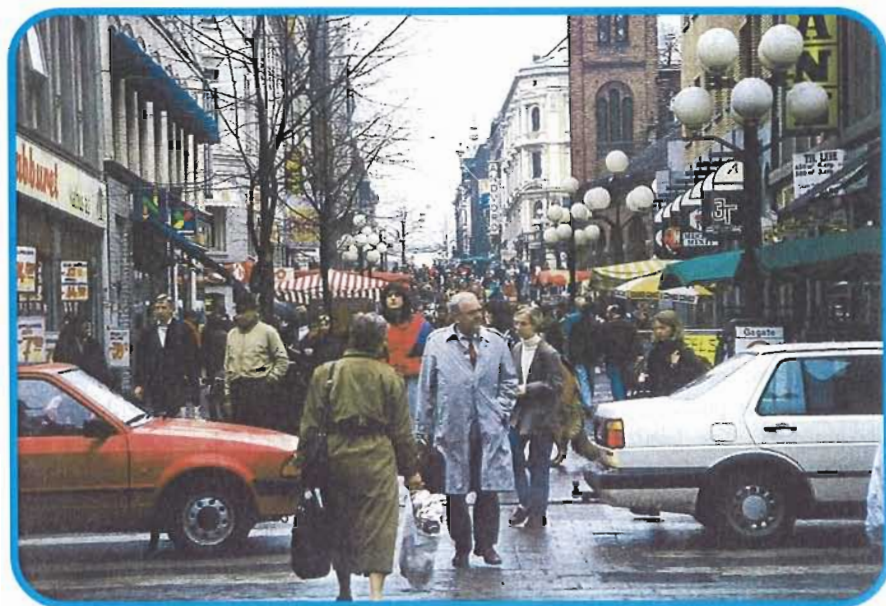
1.3 VIKTIGE AKTØRER

● *Fylkeskommunene* og *kommunene* har myndighet til å vedta planer og innpasse parkering i ulike plantyper etter plan- og bygningsloven. Ut fra dagens ansvarsfordeling er det særlig kommunene som står sentralt i planleggingen. Gjennomføring, håndheving og oppfølging av de ulike planene krever også virkemidler og tiltak med hjemmel i vegtrafikklovgivningen. Kommunen vil i mange tilfelle være den viktigste aktøren når det gjelder håndheving av parkeringsforskriftene. Kommunen kan etter søknad overta håndhevingsfunksjonen fra politiet, jfr parkeringsforskriftene §18.

● *Statlige myndigheter* gir rammer for hva fylkeskommunale og kommunale myndigheter kan gjøre gjennom lovverket.

● *Samferdselsdepartementet* har delegert mye av ansvaret for den daglige forvaltningen av veg- og vegtrafikklovgivningen til *Vegdirektoratet*. Praktiseringen av gjeldende regelverk er i stor grad delegert/overført til kommunalt og fylkeskommunalt nivå og til politiet.

● *Miljøverndepartementet* og *Kommunal- og arbeidsdepartementet* har ansvaret på sentralt nivå for plan- og bygningsloven. Miljøverndepartementet



Det er nødvendig
å få til et samspill
mellom mennesker
og biler.

har ansvaret for lovens plandel og Kommunal- og arbeidsdepartementet for lovens bygningsdel.

● *Statens vegkontor i fylkene og politiet* er viktige aktører både i planleggingen og gjennomføringen av parkeringsregulering. Blant annet gjelder dette skiltmyndighet, avkjørselsforhold fra riks- og fylkesveger samt overvåking og håndheving av parkeringsbestemmelsene.

● *Politiet* eller kommunene kan ilegge gebyr for parkering med hjemmel i parkeringsforskriftene §14. §14 hjemler gebyr for stans eller parkering i strid med vegtrafikkloven §3, trafikkreglene §17, skiltforskriftene, parkeringsforskriftene og bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven §§4 og 9. Kommunen kan ilegge tilleggsavgift etter parkeringsforskriftene §13.

● Både vegkontor, kommuner og politi kan ha skiltmyndighet. Hvem som har skiltmyndigheten varierer med veg- og skilttype.

● *Private aktører*, som enkeltpersoner, bedrifter, interessegrupper, næringslivsorganisasjoner, strøksforeninger, bilorganisasjoner, varetransportører, kollektivselskaper, parkeringsselskaper o l, er aktuelle å trekke inn i arbeidet med planer og gjennomføring på regionalt/lokalt nivå. Private og offentlige grunneiere som står bak tilrettelegging av parkering på egen grunn er også en viktig gruppe aktører.

2. PARKERING OG MÅL I AREAL-, TRANSPORT- OG MILJØPOLITIKKEN

2.1 ULIKE MÅLSETTINGER FOR PARKERINGSREGULERING

Den kommunale parkeringspolitikken kan være basert på en rekke forskjellige målsettinger. En undersøkelse av den lokale parkeringspolitikken i 21 norske byområder i 1993 viste at kommunene anser parkering som et viktig virkemiddel for en rekke ulike politikkområder/målsettinger (Stenstad-vold og Hanssen 1993).

- Kommunen kan f.eks. ønske å:
 - Styrke sentrumshandelen og øke tilgjengeligheten til sentrum.
 - Utvikle bymiljøet i bestemte områder gjennom å redusere trafikkmengden.
 - Begrense bilbruk og stimulere til økt bruk av sykkel og kollektivtrafikk.
 - Bedre framkommeligheten for bil- og kollektivtrafikk.
 - Begrense trafikken visse tider på døgnet for å unngå rushtrafikk.
 - Legge til rette for bilbruk visse steder eller for visse typer kjøretøyer.
 - Bedre trafikksikkerheten.
- Det viktigste målet for mange kommuner har vært å styrke sentrumshandelen. Miljøhensyn kan inngå i flere av de nevnte mål, og er etter hvert blitt et viktig argument for utforming av den lokale parkeringspolitikken. Miljøhensyn kan f.eks. tilsi at en er restriktiv i forhold til tilrettelegging for bilbruk, legger opp til en sterk styring av arealbruken eller en differensiering av parkeringstilbudet.
- Å utforme en lokal parkeringspolitikk rommer store utfordringer. For det første vil ulike mål for parkeringspolitikken kunne stå i motsetning til hverandre og medføre konflikter. For det andre er sammenhengene mellom arealbruksmønster og transportsystem komplekse og parkering er bare en av

mange faktorer som påvirker utviklingen i transport- og arealbruk.

- I dette kapitlet presenteres en del sammenhenger mellom parkering og andre sentrale temaer i den lokale planlegging. Variasjoner i lokale forhold vil i stor grad påvirke effektene av parkeringsregulering. Lokale forhold må derfor tillegges stor vekt ved vurdering av overførbarhet av resultater fra undersøkelser av parkeringsregulering.

2.2 PARKERING, TRANSPORTSYSTEM OG UTBYGGINGS-MØNSTER

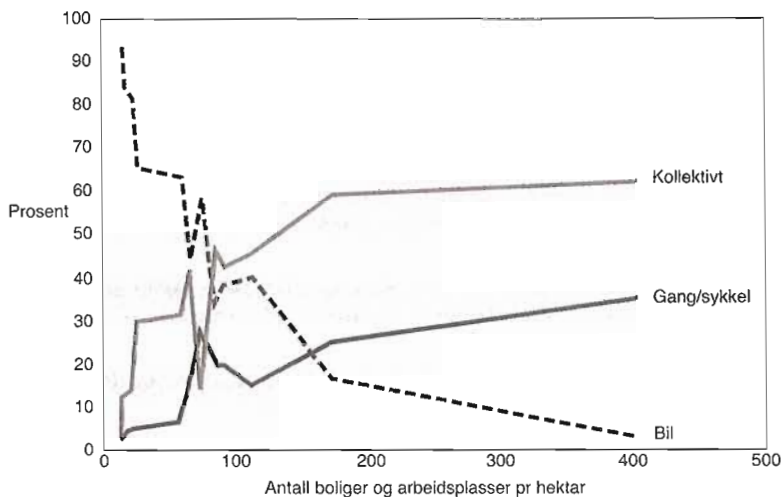
Byens transportsystem og arealbruken rundt dette utgjør, sammen med grøntstrukturen, byens utbyggingsmønster. Arealbruksmønsteret og tunge drivkrefter i den generelle samfunnsutviklingen påvirker transporttettersspørselen. Samtidig endrer nye transportmuligheter utbyggernes lokalisering-ønsker.

- Parkeringsanlegg er en viktig del av transportsystemet for personbiler og godstransport på veg. Omfang og lokalisering av parkeringstilbudet må vurderes i forhold til hvilken byutvikling, arealbruk og transportsystem en ønsker for byen som helhet eller for bestemte områder eller soner innen byområdet.

- *Gangsystemet* i en by trenger selvsagt ikke egne parkeringsplasser, men det kan være behov for parkeringsanlegg ved overgangen fra kjørevegnettet til fotgjengerområder, gågater ol.

- *Sykkeltrafikken* trenger hensettingsplasser eller egne parkeringsanlegg for sykkel. Dette er som regel lite arealkrevende og er omtalt i veilederen «Utvikling av sykkelbyer» (Miljøverndepartementet m fl 1996).

- Parkeringsanlegg for biler med tilknytning til *kjørevegnettet* er helt nød-

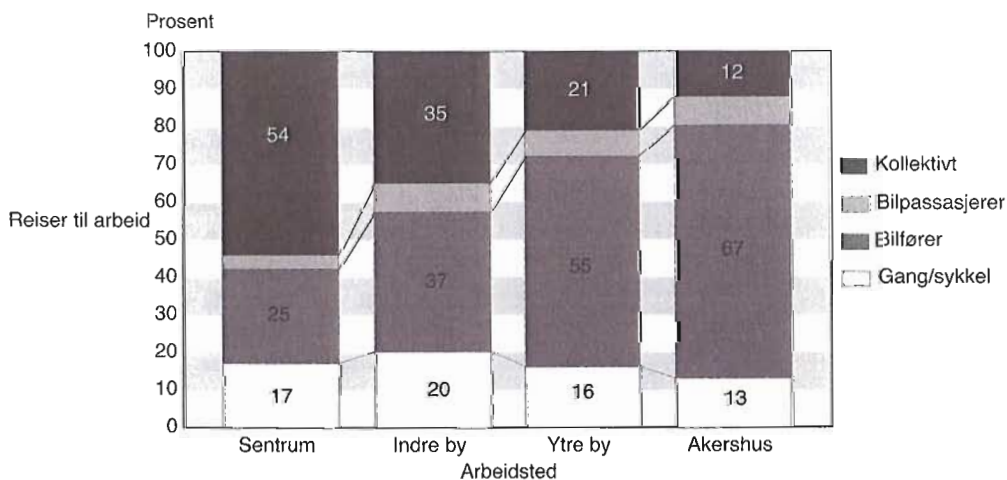


Figur 2.1 Areal tetthet målt i antall boliger og arbeidsplasser pr hektar, og reisemiddelvalg til arbeid i en del større utenlandske byer. Prosent. (Kilde: Newman og Kenworthy 1989)

vendig for at dette skal kunne fungere etter hensikten. Lokalisering og dimensjonering av parkeringsanlegg i tilknytning til bestemte virksomheter, eller innenfor bestemte områder av byen blir derfor et virkemiddel som kan brukes for å regulere biltrafikken til ulike reisemål og soner.

● Parkering i tilknytning til *kollektivsystemet* er i hovedsak knyttet til ulike former for innfartsparkering. Slike anlegg etableres vanligvis i byområdets utkanter. Innfartsparkering, i mer begrenset omfang, kan også være aktuelt innen byområdet ved stasjoner og kollektivterminaler.

- Det kan være en motsetning mellom tilrettelegging for parkering med korte gangavstander og utvikling av et effektivt kollektivnett i et byområde. Skal kollektivtrafikken i en by kunne fungere effektivt og trygt for de reisende og økonomisk for driftsselskapet, må det etableres tetthet og nærhet mellom kollektivtrafikkens holdeplasser/stasjoner/knutepunkter og reisemålene (Stangeby og Norheim 1995). Dette vil gi korte gangavstander og bedre kundegrunnlag for høy rutefrekvens.
- Forutsetningene for å legge til rette for kollektivtransporten varierer. Eldre, sentrale byområder er ofte byg-



Figur 2.2 Bruk av transportmåte på arbeidsreiser etter arbeidsplassens lokalisering i Oslo/Akershus. (Kilde: Stangeby og Norheim 1995)

get opp med en kvartalstruktur og relativt høy tetthet og arealutnyttelse. Forsteder og drabantbyer derimot, har gjerne lav utnyttelsesgrad og stor spredning av ulike funksjoner. I slike byområder går store arealer med til veganlegg og parkering og de lar seg vanskeligere betjene kollektivt.

- I næringsområder utenfor sentrale bydeler er det ofte satt av plass til utvidelse av virksomheten og romslige arealer til parkering. Dette er ofte også tilfelle ved utbygging av kjøpesentre.

- I byområder der politikere og planleggere ønsker en effektiv og rasjonell kollektivtrafikk, må både utbyggingsmønster og arealbruk, transportsystem og parkeringsløsninger bygge opp om en slik politikk. Dette innebærer at arealene rundt kollektivtrafikkens knutepunkter i minst mulig grad beslaglegges til parkeringsanlegg og anlegg for biltrafikk, men utnyttes til personreiserelatert virksomhet som arbeidsplasser, handel, service, boliger, kultur og møtesteder. (Stangeby og Norheim 1995, Kolbenstvedt m fl 1996, Næss m fl 1993, Næss m fl 1994).

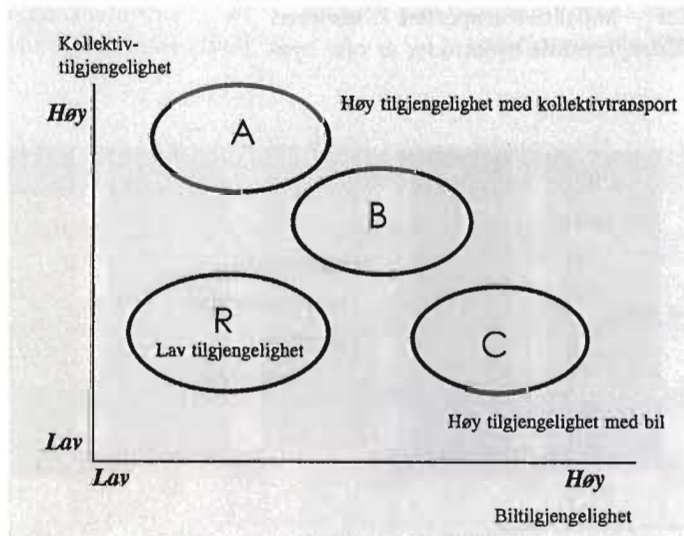
2.3 DIFFERENSIERT PARKERINGSPOLITIKK

Byområdenes forskjellige karakter kan innebære behov for en mer differensiert områdeforståelse og parkeringspolitikk, med lavere krav til parkeringsdekning i f eks sentrale byområder og soner med god kollektivdekning. Lavere krav til parkeringsdekning i sentrum og ved kollektivknutepunkter vil bety en økonomisk fordel for utleiery og leietagere med hensyn til investerings- og driftskostnader for parkeringsanlegg.

- I periferere deler av byområdet, som enten kan være spredtbygde eller ha svært arealkrevende eller varetransportbasert næringsvirksomhet, vil transporten ofte være bilavhengig. Kravet til parkering vil her være mer i overensstemmelse med dagens normer og praksis.

- I Nederland bruker en det såkalte ABC-systemet som gir nasjonale retningslinjer for samordning av areal- og transportplanleggingen og et grunnlag for å bruke prinsipper for et differensiert parkeringstilbud i den regionale planlegging. ABC-systemet er basert på at ulike delområder klassifiseres ut fra sin tilgjengelighet i forhold til kollektivtrafikken. Videre grupperes ulike virksomheter i forhold til deres transportgenerering. Dette avgjør om de skal kunne lokaliseres til A-, B- eller C-områder (Engebretsen og Hanssen 1994).

- ABC-systemet kan være en måte å utforme operasjonelle regionale rammer for areal- og transportplanleggingen på. I Norge er det satt i gang utviklingsprosjekter i noen større byregioner. I Oslo-regionens sørkorridor er det laget en utredning av ABC-systemet som skal inngå som grunnlag i konsekvensutredninger for bane- og vegutbygging i korridoren. Utredningen viser at kollektivandelen på arbeidsreisene varierer sterkt med kollektiv- henholdsvis biltilgjengelighet for ulike områder. Det er også foretatt beregninger som viser at en



Figur 2.3: Tilgjengelighetsprofil for ulike lokaliteter i det nederlandske ABC-Systemet. (Kilde: Engebretsen og Hanssen 1994)

lokaliseringpolitikk og en kollektivtrafikkutbygging etter ABC-systemets prinsipper, vil bidra til en økt kollektivandel (Engebretsen 1996).

2.4 PARKERING OG AREALBRUK

I byer og tettsteder er det sterk konkurranse om arealene, ikke minst i de sentrale områdene. Parkeringstilbudet er ofte lavere i sentrale byområder enn i ytterområdene. Dette kan henge sammen med både tomtepriser, forskjeller i parkeringspolitikk og den historiske utvikling av byene.

- Arealbruken i sentrum av større byer ble tidligere ofte formet av et klassisk byideal med bygninger, gater og byrom/plasser som dimensjonerende elementer. Med økende bilbruk er behovet for parkeringsarealer i større grad blitt et premiss for arealplanleggingen. I ytterområdene organiseres parkeringen vanligvis av private grunneiere på åpne tomter utenfor offentlig veg.
- Omfanget av arealer benyttet til parkering i byer og tettsteder har økt vesentlig de siste ti år. I de største norske tettstedene anslås det at biltrafikken legger beslag på ca 25 prosent av arealet. Av arealforbruket til transport representerer 10 prosent indirekte forbruk til parkeringsplasser, terminaler o l (Kolbenstvedt m fl 1996). I Los

By	Arealforbruk til parkering i sentrum. Prosent
Elverum	7
Hamar	15
Hønefoss	25-30
Kristiansand	20-25
Mo i Rana	13
Oslo	4,5
Skien	13
Tromsø	5

Tabell 2.1: Arealforbruk til parkering i en del norske byer. Byenes anslag over prosentvis andel av sentrum som opptas av parkering. (Kilde: Stenstadvold og Hanssen 1993)



Parkerte biler kan lett dominere gatebildet.

Angeles er det anslått at 2/3 av byens «tettbygde» arealer benyttes til transportformål. Parkering utgjør her en vesentlig del (Hanssen 1992).

- Som del av en undersøkelse om parkeringspolitikk i norske byer oppga noen byer beregnede tall for det arealet som brukes til parkering, tabell 2.1. Beregningene er basert på antall plasser omregnet til areal. Det er stor usikkerhet knyttet til disse beregningene. Den store variasjonen mellom kommunene kan skyldes at noen kommuner har tatt hensyn til parkering i flere plan i parkeringshus og tatt med private parkeringsplasser, mens andre ikke har gjort det.

2.5 PARKERING - REISEMØNSTER OG TRANSPORTMIDDELVALG

Folks valg av reisemål og transportmiddel avhenger i stor grad av parkeringstilbudet på alternative reisesteder. Parkeringsmulighetene har betydning for hvor tilgjengelig et område eller et tilbud er for den enkelte.

- Nettoeffekten av et endret parkeringstilbud vil påvirkes av endringer i antall reiser til området og endringer i transportmiddelfordelingen. Endring i antall reiser kan skyldes at folk velger andre reisemål eller at reiser ikke blir foretatt.

- Mangel på parkeringsplasser kan føre til ulovlig parkering og bilførere

som kjører rundt og leter etter parkeringsplass. Hvis etterspørselen er større enn tilbudet, kan prisen på parkeringsplassene brukes til å balansere tilbud og etterspørsel.

- Reisevaneundersøkelser fra Norge og utlandet viser en klar sammenheng mellom gratis parkering og bilbruk. Gratis parkering på bestemmelsesstedet er en viktig faktor for å velge bil på reiser.

- En analyse av reiser i arbeid (Solheim 1989) viste at andelen som reiste kollektivt til arbeid blant personer med tilgang til bil varierte sterkt med om man hadde fri parkering på arbeidsstedet eller ikke. Av de som hadde fri parkering ved arbeidsstedet reiste bare 17 prosent kollektivt, mot 48 prosent blant dem som ikke hadde fri parkering, se tabell 2.2. Manglende tilgang til parkering ved arbeidsstedet var den faktoren som hadde størst betydning for at en valgte å reise kollek-

Transportforhold kollektivt	Andel som reiser (N)	Antall
- Ikke gratis parkering ved arbeid	48	(180)
- Gratis parkering ved arbeid	17	(529)
- Bil tar lengre tid enn kollektivtransport	44	(105)
- Bil inntil 20 min raskere	28	(315)
- Bil mer enn 20 min raskere	14	(250)
- Bruker ikke bil i arbeid	32	(527)
- Bruker ofte bil i arbeid	7	(192)
- Får sitte hele vegen på kollektivt transportmiddel	28	(501)
- Får ikke sitte hele vegen	18	(211)
- Må skifte undervegs (kollektivt)	27	(504)
- Må ikke skifte undervegs (kollektivt)	25	(149)

Tabell 2.2: Andel i norske byregioner (med >10 000 innbyggere) som reiser kollektivt til arbeid etter ulike transportforhold. Prosent av yrkesaktive med bil og førerkort som enten kjørte bil eller reiste kollektivt til arbeidet «siste arbeidsdag». (Kilde: Solheim 1989)

Avstand tog	Prosentandel som benytter	
	Må betale parkeringsavgift	Kan parkere gratis
Bolig-stasjon:		
Under 1 km	78	40
1 - 1,9 km	67	36
2 - 4,9 km	75	37
5 - ca 10 km	38	18
Arbeid-stasjon:		
Nært	75	58
Fjernt/omstign kollektivmiddel	30	22

Tabell 2.3: Personer som bruker tog til arbeid etter parkeringsforhold på arbeidsplassen og avstand til stasjonen. Prosent av trafikanter som har tilgang til bil. (Kilde: Tjade 1989)

ktivt til arbeid. Andre forhold som også har betydning, er reisetid med ulike transportmidler og at en trenger å bruke bil i arbeidet.

- Reisevanedata for Oslo/Akershus er brukt til å beregne effekten av at langtidsparkering i sentrum avgiftsbelegges. Med et prisnivå på f eks kr 9,- pr time i indre by ville arbeidsreiser med bil reduseres med 7,5 prosent eller med i alt 28 000 envegs reiser pr døgn (Bakke m fl 1995).

- Andre studier viser at både avstand til parkeringsplass og om parkeringen ved arbeidsplassen er avgiftsbelagt eller ikke har betydning for transportmiddelbruken. Tabell 2.3 viser at færre bruker tog til arbeidet når de kan parkere gratis på arbeidsplassen og avstanden mellom stasjon og bolig og arbeidsplass øker (Tjade 1989).

- En undersøkelse av endringer i de ansattes reisevaner ved flytting av Gjensidige fra Oslo sentrum til Solle- rud (Lysaker) viste at kort tid etter flyttingen hadde andelen som benyttet egen bil til arbeidsreisen økt fra 17 til 35 prosent. Halvparten av de nye bilførerne oppga gratis og bedre parkeringstilbud ved konsernets nye kontorbygg som en av årsakene til at de nå

valgte å kjøre bil til arbeidet (Hanssen 1993a).

- Andre undersøkelser av omlokaliseringer, f eks i Melbourne og København, viser også at andelen som brukte bil til jobb økte som følge av utflytting av et hovedkontor fra bykjernen til en forstadslokalisering (Bell 1991, København kommune 1990). Dette skyldes både at kollektivtilbudet var dårligere i forhold til lokaliseringen av de ansattes bosted, at vegsystemet ga tilstrekkelig framkommelighet og at den nye lokaliseringen ga et nytt tilbud om gratis parkering.

- En intervjuundersøkelse blant kollektivreisende med AS Oslo sporveier, som ble utført våren 1992, viste at mange av passasjerene hadde tilgang til bil. De reiste likevel kollektivt fordi det var vanskelig å finne parkering ved bestemmelsesstedet (Norheim og Stangeby 1993).

2.6 PARKERING OG DETALJHANDEL

Parkeringspolitikken i norske kommuner har i betydelig grad tatt hensyn til næringslivets interesser. Parkeringstilbudet er en viktig konkurransefaktor for handelsnæringen.

- De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser at antall handleiser har økt med 40 prosent fra 1985 til 1992 (Vibe 1993). RVU viser også at handleisene blir lenger og at stadig flere slike reiser foregår med bil. I 1992 foregikk 65 prosent av handleisene med bil mot 56 prosent i 1985.

- I parkeringssammenheng er det viktig å slå fast at langt fra alle handleiser foregår med bil. I Oslo/Akershus står bilreiser for i gjennomsnitt 67 prosent av de daglige reisene for å handle dagligvarer, mens de for kortere handleiser, under 1 km, utgjør bare 17 prosent (Lunden m fl 1994).

- Undersøkelser av handlevaner i Oslo-regionen viser at bare 20-30 prosent av kundene i sentrale handlegater og sentrumsnære kjøpesentra kom med bil (SIFO 1992, Nielsen 1996).

Transportmiddel	Melbourne 1987		København 1989		Oslo 1992	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Bil (som fører el passasjer)	36	86	26	54	24	41
Kollektivtransport	64	11	60	37	65	45

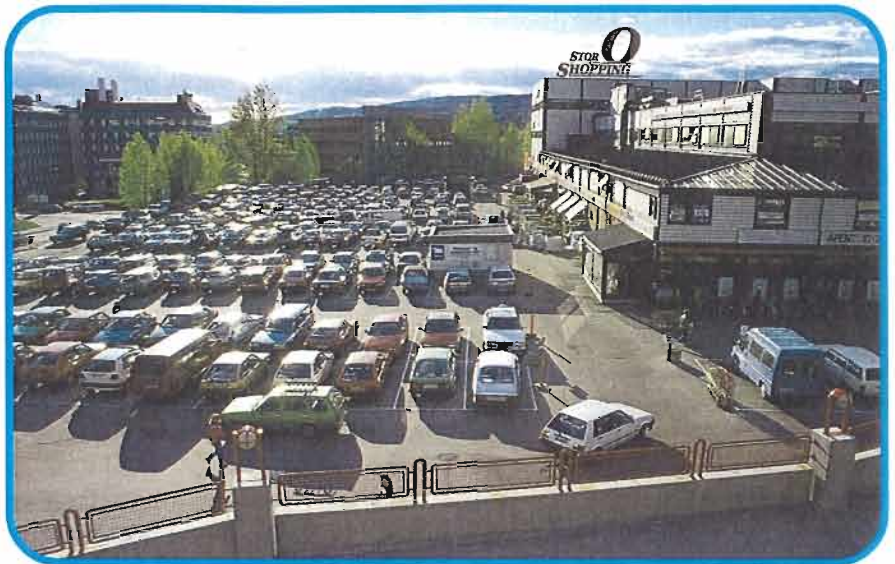
- Undersøkelser fra kjøpesentra i Mjøsområdet (Obs på Rudshøgda og Maxi ved Hamar) og Trondheim (City syd) i 1990 viser at vel 90 prosent av kundene bruker bil. Ved disse sentrene er det ikke kapasitetsproblemer på vegene og det finnes tilstrekkelig tilgang på gratis parkeringsplasser (Asplan analyse 1991).

- Når det gjelder omsetningen, har en undersøkelse fra Trondheim beregnet handelsomsetning pr avgiftsbelagt parkeringsplass i Midtbyen til mellom 700 000 og 900 000 kroner på årsbasis (Norfakta as 1993). Undersøkelsen viser ikke hvor stor andel av den samlede sentrumshandelen dette utgjør eller hvor stor omsetning de ikke-bilende kundene sto for. Den gir dermed ikke noe entydig svar på hvilken betydning parkeringstilbudet har for sentrumshandelen. Derimot viser undersøkelsen at det er viktig med parkeringsregulering som gjør plassene tilgjengelige når kunder kommer med bil, dvs at tilbud og etterspørsel balanseres.

- En analyse fra tyske byer viser flere eksempler på at en god parkeringsdekning ikke er en forutsetning for sentrumshandelen. Sentrumshandelen i disse byene står sterkest der det er et trygt og godt miljø for fotgjengere kombinert med et godt utbygd kollektivnett (Dieter og Lehmbrock 1990).

- Mange andre utenlandske undersøkelser viser at bysentre kan styrkes gjennom trafikksoneringer, anlegg av gågater og andre miljørettede tiltak

Tabell 2.4: Endring i valg av hovedtransportmiddel til arbeid som følge av utlokalisering av virksomhet fra sentrum. Prosent. (Kilder: Bell 1991, København kommune 1990, Hanssen 1993a)



Parkeringen ved et kjøpesenter beslaglegger ofte større areal enn det bygningene gjør.

(Nielsen 1996). Selv om disse tiltakene ofte medfører redusert biltilgjengelighet og færre parkeringsplasser i sentrum, betyr det ikke nødvendigvis at gangavstandene for kundene blir vesentlig lengre enn ved større kjøpesentre.

- For en rekke bransjer er det likevel nødvendig med parkeringsplasser i nær tilknytning til butikker. For at flest mulig kunder skal kunne bruke disse plassene, bør de være offentlig tilgjengelige med tidsregulering eller avgifter tilpasset den lokale situasjon.

2.7 KOSTNADER FOR PARKERING

En rekke både private og offentlige parkeringsplasser i byområder anvendes i dag gratis av ansatte, kunder og besøkende. Selv i de tilfelle der det kreves parkeringsavgift eller leie for en parkeringsplass, dekker brukeren sjelden de reelle kostnadene for parkeringen. Arbeidsgivere og næringsliv praktiserer en utstrakt subsidiering av parkering, noe som bidrar til økt bilbruk.

- På den annen side er det komplisert å finne ut hva parkeringsplasser egentlig koster. Bygge- og driftskostnader for parkeringsplasser i næringsbygg

- skilles sjelden ut som egne poster. Leie av parkeringsplasser knyttes gjerne opp mot andre leieforhold. Byggherren har ofte liten oversikt over hva det koster å tilby ansatte og besøkende/kunder gratis parkeringsplass. Avgiftsbelegges eller leies parkeringsplasser ut, fastsettes avgiften ut fra tilbud og etterspørsel. Hensikten med avgiftsparkering er vanligvis å sikre en viss rotasjon i bruken av plassene.

- Tomte- eller arealkostnaden er en viktig kostnad i tilknytning til parkering. Kostnadene varierer med tomtens beliggenhet og arealbruk på tomtene omkring. En tomt som er regulert til parkering, kan få en helt annen verdi ved omregulering. Gategrunn som benyttes til parkering, kan derfor forutsettes å ha samme verdi som arealer utenfor gategrunn på samme sted (Jansson 1987).

- Driftskostnadene ved parkering avhenger av i hvilken grad parkeringsplassene er offentlig tilgjengelige og har betalingssystemer, skilting, overvåking og kontrollordninger.

- Liten kunnskap om parkeringskostnader blant myndigheter og bedrifter kan være et problem. Et tiltak for å få til en bevisst bruk av parkering kan derfor være å vise aktørene de faktiske

kostnadene knyttet til parkering og den betydelige subsidieringen av transportkostnadene som skjer gjennom parkeringstilbudet.

● Tabell 2.5 viser kostnadstall for ulike typer parkeringsplasser i Oslo 1993. Kostnadene i tabellen kan ses i sammenheng med at månedsleie av fast plass sentralt i Oslo - og mange steder utenfor sentrum - ligger på rundt kr 1200, eller vel kr 14 000 i året.

● Drifts- og vedlikeholdsutgiftene for en plass i et parkeringshus sentralt i Oslo er vel kr 20 000 i året, mens de er ca kr 8 000 for en åpen plass. De fleste andre steder i landet er kostnadene lavere enn i Oslo. I sentrale byområder er det vanligvis kostbart å anlegge nye parkeringsplasser utenfor gategrunn. Særlig er det dyrt å legge til rette for parkering i kjellere og underetasjer. På den annen side gir parkeringsanlegg under bakkenivå eller på tak mulighet for flerbruk av en tomt.

2.8 PARKERING OG BYMILJØETS VISUELLE KARAKTER

Ved planlegging av parkering i by- og tettstedsområder er det viktig å ta estetiske hensyn. Parkeringsplasser og kjøretøyer på veg til og fra plassene har betydning for hvordan vi oppfatter bymiljøet. Stort arealbeslag og behov for tydelig markering av atkomst kan gjøre parkeringsanlegg sterkt synlige i bybildet. Ønsker om sentral lokalisering med korte gangavstander og god orienterbarhet mv må derfor vurderes i forhold til ønsker om utvikling eller bevaring av et attraktivt byområde.

● Det er ikke mulig å angi standard løsninger for en god estetisk utforming av parkerings- og trafikkanlegg. Det finnes imidlertid en rekke håndbøker og annen litteratur som viser gode eksempler fra Norge og andre land og som kan være til nytte i den lokale planlegging og utforming av parkeringsanlegg (McCluskey 1987, TFK 1991, Miljøverndepartementet 1993, Miljøverndepartementet 1994, Statens vegvesen 1996a og b). Noen

Parkeringsplass-type	Investering pr plass	Årlig drift ¹ pr plass
Parkeringshus, egen tomt	ca 100 000	21 000
Parkeringshus, underjordisk	180 - 300 000	2
Parkeringskjeller	50 - 80 000	2
Parkeringstomt, sentralt	2	8 000
Parkeringstomt, ytterby	2 - 3 000	500
Parkeringstomt, tilknyttet næringsbygg	25 - 30 000	2

¹ Beløpet inkluderer tomtekostnader, avskrivninger, administrasjon, ulike driftskostnader mv

² Opplysninger ikke tilgjengelig.

Tabell 2.5: Sammenstilling av kostnadstall for en bilparkeringsplass i ulike typer parkeringsanlegg i Oslo. Kroner. (Kilde: Hanssen 1993b)

sentrale momenter fra disse omtales nedenfor.

● Store asfalterte plasser sentralt i et byområde kan være uheldig estetisk sett. Det er en fordel å begrense parkeringsplassenes størrelse og heller stykke opp plassene f eks med beplantninger. Utformingen av parkeringsløsningene kan anses å være vel så viktig som antall plasser. Når nye parkeringsanlegg blir planlagt, kan det i reguleringsbestemmelser (se avsnitt 3.5.2) f eks fastslås at en viss andel av arealet skal beplantes og gjerne detaljeres hvordan.

● Selv små parkeringsanlegg kan virke ødeleggende for en fasaderekke i et byområde, og et større parkeringshus som dekker hele eller deler av et kvartal kan lett komme til å dominere i gatebildet. En bevisst utforming av fasadene kan redusere slike inntrykk. Underjordiske anlegg vil i mange tilfelle være en god, men ofte dyr, løsning.

● Hvordan parkeringsplassen ellers blir utstyrt, har også stor betydning. Særlig oppmerksomhet må vies belysning og belegg. I mange tilfelle vil brosten og ulike former for gressarmerte overflater gi et bedre resultat enn asfalt.

● Oppmerking, skilting og oppsetting av betalingsautomater og parkometre



Med en bevisst utforming kan bebyggelse, gater og parkering fungere sammen.

på gaten kan også med fordel utformes med øye for det visuelle. Skilt(-stolper) og parkometre er ikke bare sterkt synlig i gatebildet, men er også til hinder for fotgjengere, renhold og snørydding. Skiltnormalenes krav og hensynet til estetisk gode løsninger kan komme i konflikt med hverandre.

● Utviklingen av gatetun og ulike løsninger knyttet til miljøprioritert gjennomkjøring og miljøgater i norske byer og tettsteder, har vist mange gode eksempler på at det visuelle inntrykket kan bedres vesentlig når parkerings-

● løsningene inngår i en bevisst planlegging og gjennomføring (Statens vegvesen 1996a). Eksemplene viser at det er viktig at det skjer en fysisk opparbeidelse av frigjort gategrunn for å hindre ulovlig parkering og for å styre parkeringen til de steder den er planlagt. Fysiske tiltak er gjerne mer effektive enn manuell håndhevelse av parkeringsreguleringer. Utformingen av de fysiske tiltakene bør tilpasses øvrig møblering av byens eller tettstedets byrom.

3. PARKERING I SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

3.1 AKTUELLE LOVHJEMLER

Aktuelle lovhemler for bruk av parkeringsregulering som virkemiddel i samordnet areal- og transportplanlegging finnes i plan- og bygningloven og vegtrafikkloven, inkludert forskrifter til sistnevnte. Parkeringsregulering etter de to lovverkene har ulik tids-horisont.

- Arealplanlegging etter plan- og bygningloven kan påvirke utviklingen av transportmønster og parkeringstilbud ved bruk av hjemler i lovens plan-del, som regulerer arealbruk i større eller mindre områder, eller ved bestemmelser i bygningsdelen, som regulerer bruk av den enkelte tomt. Virkningene for parkeringstilbudet i en byregion eller i særskilte problem-områder vil komme gradvis og over tid i takt med ny utbygging og bruksendring.

- Vegtrafikkloven og dens forskrifter har primært til hensikt å regulere parkeringstilbudet på offentlig veg ut fra rent trafikale hensyn. Med hjemmel i vegtrafikklovgivningen kan en kommune med rask virkning endre antall parkeringsplasser, fordeling mellom langtids- og korttids-plasser, parke-

ringsavgifter og lokalisering av parkeringstilbudet i områder med kø- og miljøproblemer. Bruk av parkeringsregulering etter vegtrafikkloven bør samordnes med virkemidler i plan- og bygningloven gjennom samordnede areal- og transportplaner.

- Det er avgjørende med en bevisst areal- og transportstrategi for hele by- og tettstedsregionen, bl a for å legge til rette for effektive transportløsninger tilpasset de varierende areal-, miljø- og transportutfordringene i ulike soner og områder. Det er viktig at parkeringsregulering integreres i areal- og transportstrategien på alle plannivåer, fra fylkes(del)plan via kommune-(del)plan og reguleringsplan til vedtak i byggesaker. Hvis ikke, kan en risikere at restriksjoner på parkering i områder med kø- og miljøproblemer får uønskede virkninger, som f eks utflytting av virksomhet fra etablerte sentra.

- Lovverket pålegger at det utarbeides konsekvensutredninger ved større planer og utbyggingstiltak som har vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn (plan- og bygningloven kapittel VIIa om konsekvensutredninger §33 med forskrift).

Plantype: BY	Kommune- plan	Kommune- delplan	Sentrums- plan ¹	Transport- plan ¹	Trafikk- plan ¹	Gatebruks- plan ¹
Arendal			(x)	x		x
Bergen		x	x			
Fr.stad						
Hamar	x	x				
Hønefoss	x					
Kr.sand				x		
Oslo	x	x			(x)	
Sandnes	x			x		
Skien		x				
Tromsø		(x)		(x)		

¹ Kommunenes egne betegnelser x = Vedtatt plan (x) = Planforslag/utkast

Tabell 3.1: Oversikt over hvordan parkering er inkludert i ulike planer i en del norske byer. (Kilde: Stenstadvold og Hanssen 1993)

Ulike parkeringsløsninger kan f.eks. påvirke trafikale konsekvenser av større næringsetableringer.

● I dette kapitlet gjennomgås plan- og bygningslovens muligheter for å bruke parkering som virkemiddel i samordnet areal- og transportplanlegging. Det er lagt vekt på å klargjøre hvilke forhold knyttet til parkering som bør fokuseres på ulike plannivåer, og hvordan parkeringsregulering mer konkret kan håndteres i ulike former for fylkeskommunal og kommunal planlegging.

3.2 RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Plan- og bygningsloven (§17-1, 1. ledd) hjemler rikspolitiske retningslinjer (RPR) som angir generelle mål og retningslinjer for den fysiske, økonomiske og sosiale utviklingen i kommuner og fylkeskommuner som skal legges til

grunn for planleggingen etter loven.

● Hovedprinsippet bak *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging* (Miljøverndepartementet, rundskriv T-5/93) er å samordne utbyggingsmønster og transportsystem med sikte på å fremme samfunnsøkonomisk og miljømessig gode løsninger. Hovedmålet med retningslinjene framgår av punkt 2.

● Retningslinjene understreker at arealbruk og transportsystem henger nært sammen og bør planlegges som et hele. Retningslinjene tar opp en rekke prinsipper for lokalisering og prioriteringer i forhold til transportsystemet.

● Retningslinjene (punkt 4.1) legger vekt på at bedre regional samordning kan bidra til effektive areal- og transportløsninger. Det forutsettes et samarbeid mellom fylkeskommuner og kommuner i by- og tettstedsområder, og at de rammer og prinsipper man kommer fram til nedfelles i

Utdrag av:

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

2. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.
- 3.1 Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.
- 3.5 I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer. Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet
- 4.1 Kommuner, fylkeskommuner og regionale statlige myndigheter bør organisere planleggingen slik at det kan skje en samordning av arealbruken og transportsystemet i tråd med disse retningslinjene. Dette bør inngå som en del av det samarbeid som allerede foregår i medhold av samarbeidsplikt etter loven
- 4.2 Planarbeidet i fylker og kommuner bør legges opp slik at vedtak kan fattes på grunnlag av utredninger av alternative løsninger for utbyggingsmønster og transportsystem. Mulighetene for et effektivt offentlig transporttilbud skal avklares. Konsekvensene av de ulike løsningene for miljø, naturressurser og samfunn bør beskrives, herunder beregne de samfunnsøkonomiske konsekvensene av alternativene.

fylkesplanleggingen og følges opp i kommunale planer. Fylkeskommunen bør være initiativtaker og pådriver for en slik samordning.

● De rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging styrer i liten grad lokale og regionale myndigheters valg av areal- og transportpolitiske virkemidler, men stiller krav til beslutningsgrunnlag og planprosess. Blant annet skal en utrede alternative løsninger for utbyggingmønster og transportsystem og avklare mulighetene for et effektivt kollektivtransporttilbud (retningslinjene punkt 4.2). Konsekvensen av alternative løsninger for miljø, naturressurser og samfunn bør beskrives. Som en del av konsekvensanalysen bør også samfunnsøkonomiske virkninger beskrives.

● De Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (Miljøverndepartementet, rundskriv T-1/95), kan også være relevante når parkeringspolitikken skal utformes. Parkering nevnes ikke konkret, men i praksis er det ofte interessekonflikter mellom barns behov for trygge utearealer nær boligen og biltrafikk og parkering. Et særlig aktuelt punkt i disse retningslinjene er kravet til fullgode erstatningsarealer når fellesarealer og friarealer som brukes eller kan brukes til lek, omdisponeres til annen bruk, som f eks parkeringsarealer.

3.3 PLANLEGGING PÅ REGIONALT NIVÅ

3.3.1 Fylkesplaner og fylkesdelplaner

Regionale rammer for utvikling av transportsystem og arealbruksmønster som inkluderer retningslinjer for parkering, er i mange tilfelle en forutsetning for en restriktiv parkeringspolitikk i problemområder. En kommune kan vanskelig føre en bevisst eller restriktiv parkerings- og lokaliseringpolitikk hvis ikke nabokommunene også gjør det.

Plan- og bygningsloven:

§ 19-1. Fylkesplanlegging

Fylkeskommunen skal sørge for at det innen fylkets område utføres en løpende fylkesplanlegging.

Departementet skal føre tilsyn med at plikten til løpende fylkesplanlegging blir oppfylt.

Fylkesplanleggingen skal samordne statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunens fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle virksomhet i fylket.

I hvert fylke skal fylkeskommunen utarbeide fylkesplan. Fylkesplanen består av mål og langsiktige retningslinjer for utviklingen i fylket og et samordnet handlingsprogram for de statlige og fylkeskommunale sektorens virksomhet som angir hvordan målene skal oppfylles. Handlingsprogrammet skal også omfatte de kommunale sektorer for så vidt angår spørsmål som er av vesentlig betydning for fylket eller større deler av det.

I planen fastlegges også retningslinjer for bruken av arealer og naturressurser i fylket når det gjelder spørsmål som får vesentlige virkninger ut over grensene for en kommune eller som den enkelte kommune ikke kan løse innenfor sitt område og som må ses i sammenheng for flere kommuner i fylket.

Når det er hensiktsmessig, kan det utarbeides fylkesplan for bestemte virksomhetsområder eller grupper av tiltak fylkesplanleggingen omfatter og for deler av fylket.

Planleggingen skal bygge på de økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring.

● Fylkesplanleggingen er hjemlet i plan- og bygningsloven kapittel V (§19). Fylkes(del)planer fyller rollen som regionalt styringsredskap for samfunnsutviklingen og skal samordne statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunenes virksomhet.

● Miljøhensyn og en bærekraftig utvikling er blant de nasjonale mål som skal ivaretas i fylkesplanleggingen. Dette har betydning for fylkesplanenes mål for arealbruk og samferdsel. Fylkesplanen skal omfatte et samordnet handlingsprogram som skal angi hvordan målene skal oppfylles.

● Miljøverndepartementet har beskrevet mål og opplegg for fylkesplanleggingen 1996-99 i eget rundskriv (T-1/94). Her legges blant annet vekt på arealøkonomisering, flerbruk, samlokalisering, samordning og avveining mellom ulike transportmåter.

- Fylkeskommunene kan utarbeide fylkesdelplaner for sektorer og geografisk avgrensede områder, f.eks. i form av regionale areal- og transportplaner i nært samarbeid med kommuner og statlige etater i fylket. Parkeringspolitikken kan være et viktig element i slike planer for by- og tettstedsområder.

- I fylkes(del)planen kan det for en region eller et byområde som utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked, fastsettes retningslinjer som skisserer hovedtrekk for utvikling av arealbruken, herunder retningslinjer for parkering.

- Fylkesplanen er med sine retningslinjer ikke bindende, men retningsgivende for kommunene. Avvik fra fylkesplanen kan gi grunnlag for innsigelser til kommunale planer. Dersom retningslinjer i fylkesplanen skal følges opp og bli respektert, må de utarbeides og konkretiseres i nært samarbeid med kommunene.

- Om fylkesplanene ikke behandler parkering konkret, kan dette tas opp når planens forutsetninger og gjennomføring legges fram til vurdering. Dette skal skje minst annet hvert år. Full planbehandling skal skje minst én gang i hver valgperiode.

3.3.2 Samarbeid på tvers av kommunegrensene

I større by- og tettstedsområder er det nødvendig å samarbeide på tvers av kommunegrensene om planer og tiltak for å utvikle et lokaliseringsmønster og et effektivt transportsystem som begrenser transportbehovet og som legger til rette for miljøvennlig transport. Parkeringsregulering ved reisemålene er et viktig virkemiddel i denne sammenhengen.

- I kommunenes konkurranse om næringsetablering, kan tilgangen på parkeringsplasser utgjøre en faktor som påvirker valg av lokalisering. En felles regional parkeringspolitikk er derfor et viktig utgangspunkt for å hindre konkurransevidninger mellom kommunene.

- De rikspolitiske retningslinjene for

samordnet areal- og transportplanlegging, oppfordrer fylkeskommunene til å ta initiativ til å fastsette omforente, regionale rammer for utvikling av arealbruksmønster og transportsystem, se avsnitt 3.2. Dette kan ivaretas ved at fylkes(del)planer gir relativt presise, og eventuelt kartfestede retningslinjer for avgrensning av by- og tettstedsområder samt for lokalisering av ulike typer ny virksomhet. Det kan også være aktuelt å utvikle regionale retningslinjer for parkering.

- I den regionale planleggingen må lokalisering av ulike typer virksomhet, utvikling av transportsystem og parkeringsregulering ses i sammenheng. Dette innebærer f.eks. at virksomheter som primært skaper persontransport (ansatte og kunder), bør legges i områder som har god kollektivdekning, samtidig som det blir lagt begrensninger på parkeringstilbudet, spesielt for arbeidsreisende. Virksomheter som har lite behov for persontransport eller som har betydelig varetransportbehov, kan legges i områder med dårligere kollektivtilbud. Her vil det være mindre aktuelt med restriktiv parkeringsregulering.

- Med «rett virksomhet på rett sted» og med differensiert parkeringsregulering, vil det samlede transportsystemet i regionen kunne bli mer effektivt utnyttet. Det ligger også betydelig dynamikk i en slik planlegging ved å kombinere ulike virkemidler. For eksempel vil forbedring av kollektivtilbudet kunne åpne for nye lokaliseringer i områder som tidligere hadde dårligere tilgjengelighet. England og Nederland har konkretisert og tatt i bruk disse prinsippene i sin regionale planlegging, se avsnitt 2.3.

3.4 PLANLEGGING PÅ KOMMUNALT NIVÅ

Parkering i norske byer og tettsteder er i stor grad et kommunalt ansvar. Mulighet for håndheving av parkeringsreglene etter vegtrafikkloven ble tillagt kommunene allerede i 1967. I

planlegging etter plan- og bygningsloven er kommunen planmyndighet for kommuneplanlegging, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner.

● Plan- og bygningsloven (§16) legger opp til samråd, aktiv informasjon til og bred medvirkning fra berørte grupper og enkeltpersoner. For private er det mulig å påklage enkeltvedtak. Offentlige myndigheter kan nytte innsigelse mot planforslag og eventuelt påklage enkeltvedtak (Miljøverndepartementet, rundskriv T-5/95).

● Fylkeskommunene, fylkesmennene, Statens vegvesen og nabokommuner har særlig interesse i hvordan en kommune behandler arealbruk og transport- og parkeringsspørsmål. En regional rammeplan for utvikling av transportsystem og arealbruksmønster vil tjene som et grunnlag for slike vurderinger, se avsnitt 3.3.

● Viktige virkemidler for å gjennomføre en politikk på dette området ligger i tillegg i vegtrafikklovgivningen. Denne gir grunnlag for å angi tidsbegrensninger, ulike former for avgiftsparkering, regler for boligsoneparkering mv, se kapittel 4.

3.4.1 Kommuneplaner og kommunedelplaner

Miljøspørsmål knyttet til trafikk og konkurransen om etableringer mellom sentrum og utkant i en kommune betyr at det i mange tilfeller kan være viktig at kommuneplanen fastlegger rammer for utvikling av arealbruk og transportsystemer, som også omfatter parkering.

● Rammene for kommuneplanleggingen er trukket opp i kapittel VI i plan- og bygningsloven. Kommuneplanen er, ifølge plan- og bygningsloven §20-1, en oversiktsplan bestående av to deler:

- et langsiktig program med arealdel (tidsperspektiv på 12 år)
- et kortsiktig handlingsprogram (tidsperspektiv på 4 år).

● Det forutsettes at kommuneplanens langsiktige program vurderes med sikte på eventuell revidering minst én

Plan- og bygningsloven:

§ 20-1. Kommunalplanlegging

Kommunene skal utføre en løpende kommuneplanlegging med sikte på å samordne den fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle utvikling innenfor sine områder.

I hver kommune skal det utarbeides en kommuneplan. Planen skal inneholde en langsiktig og en kortsiktig del. Den langsiktige del omfatter:

- mål for utviklingen i kommunen, retningslinjer for sektorenes planlegging og en arealdel for forvaltningen av arealer og andre naturressurser.

Den kortsiktige del omfatter:

- samordnet handlingsprogram for sektorenes virksomhet de nærmeste år. Kommuneplanleggingen skal bygge på de økonomiske og øvrige ressursmessige forutsetninger for gjennomføring.

Det kan utarbeides arealplan og handlingsprogram for del av kommunen og handlingsprogram for bestemte virksomhetsområder.

Minst én gang i løpet av hver valgperiode skal kommunestyret vurdere kommuneplanen samlet, herunder om det er nødvendig å foreta endringer i den.

Departementet skal føre tilsyn med at plikten til løpende kommune-

gang i hver kommunestyreperiode. Ved en slik gjennomgang er det mulig å ta opp mål, utfordringer og retningslinjer for sektorene.

● Gjennom kommuneplanen fastsettes mål og retningslinjer for kommunens utvikling og sektorenes virksomhet, samt mål for forvaltning av arealer og andre naturressurser.

● Parkeringspolitikken må ses i forhold til kommuneplanens målsettinger om arealbruksmønster og transportsystem samt kommunale målsettinger på andre områder, herunder arbeidet med kommunale næringsplaner, planer for service- og senterstruktur etc. Det er viktig å se parkeringspolitikken i hele kommunen i sammenheng, blant annet for å fremme en ønsket byutvikling og unngå uønskete konkurransevriddinger.

● Konkret kan parkeringspolitikken tas opp i form av en grovmasket plan for transport og bystruktur med parkeringsretningslinjer for ulike soner og områder. Denne kan evt utdypes med egne vedtekter om parkeringsdekning og dimensjonering og utforming av parkeringstilbud. Disse vil så danne

grunnlag for utforming av arealdelen og for utarbeiding og behandling av regulerings- eller bebyggelsesplaner og enkeltsaker, se avsnitt 3.5.

- Kommuneplanen omfatter også en mer kortsiktig del - et handlingsprogram - for ulike sektorer. Her kan parkering fanges opp, f.eks. i form av egne tiltaksplaner for bruk av virkemidler i vegtrafikklovgivningen.

- Kommunen kan utarbeide kommunedelplaner for definerte geografiske områder eller for konkrete temaer. Kommunedelplanen kan på grunn av større målestokk gjerne være mer detaljert enn arealdelen av kommuneplanen, se plan- og bygningsloven §20.

3.4.2 Bestemmelser og retningslinjer i tilknytning til kommune(del)plan

Kommuneplanens arealdel er juridisk bindende og nærmere angitte forhold knyttet til nye utbyggingsområder kan reguleres gjennom utfyllende *bestemmelser*, jfr §20-4, 2. ledd. Antall parkeringsplasser i et byggeområde kan begrenses indirekte ved å fastsette bestemmelser om utnyttingsgrad etter §20-4, 2. ledd, bokstav b, og ved å spesifisere arealbruken nærmere.

- I en kommune(del)plan vil det være mulig å vedta retningslinjer for parkering gjeldende for hele eller deler av kommunen. Slike retningslinjer er ikke juridisk bindende. Dette betyr at retningslinjer om parkering til kommuneplanens arealdel ikke kan begrense privat utbygging av parkeringskapasitet i regulerte områder. Slike retningslinjer vil derfor primært ha betydning som rammer for utarbeiding av nye planer der antall parkeringsplasser kan fastsettes nærmere.

- Ved behandling av enkeltsaker (utbygging eller bruksendring) kan kommunen bare stille krav med hjemmel i reguleringsbestemmelser om parkering i reguleringsplan, se avsnitt 3.5.2 og/eller vedtekt om parkering, se avsnitt 3.6.

- *Bestemmelser* til kommuneplan kan, når særlige grunner foreligger, fravikes gjennom dispensasjon etter plan- og bygningsloven §7. Til forskjell fra avvik fra kommuneplanens retningslinjer krever dette særskilt vedtak.

3.5 PARKERING I REGULERINGS-SAKER OG ENKELTPROSJEKTER

Overordnede areal- og transportplaner med retningslinjer for behandling av parkering bør ligge til grunn for planbehandling og vedtak i regulerings- og bebyggelsesplaner. Miljøverndepartementet (1996) har utarbeidet en egen veileder for hvordan regulerings- og bebyggelsesplaner skal framstilles og saksbehandles.

3.5.1 Regulerings- og bebyggelsesplaner

Gjennom reguleringsplanen kan kommunen styre omfanget av parkeringstilbudet ved utbygging og bruksendring. § 22 i plan- og bygningsloven definerer reguleringsplanens virkeområde.

- En reguleringsplan med tilhørende bestemmelser er juridisk bindende i den forstand at det ikke er tillatt å sette i verk tiltak som er i strid med eller som vil vanskeliggjøre gjennomføringen av planen. På den annen side gir den adgang til å gjennomføre de tiltak som ligger i planen, og den gir grunnlag for eventuell ekspropriasjon og fusjon.

Plan- og bygningsloven:

§ 22. Definisjon

Med reguleringsplan forstås i loven en detaljplan med tilhørende bestemmelser som regulerer utnytting og vern av grunn, vassdrag, sjøområder, bebyggelse og det ytre miljø i bestemte områder i en kommune innenfor den ramme §§25 og 26 angir.

En reguleringsplan kan omfatte ett eller flere av de formål og bestemmelser som er nevnt i §§25 og 26.

Plan- og bygningsloven, utdrag av:

§ 25. Reguleringsformål

I reguleringsplanen avsettes i nødvendige utstrekning:

1. Byggeområder:

herunder områder for boliger med tilhørende anlegg, forretninger, kontorer, industri, fritidsbebyggelse (fritidsboliger og tilhørende uthus), samt områder for offentlige (statens, fylkets og kommunens) bygninger med angitt formål, andre bygninger med særskilte angitte allmenntillegte formål, herberger og bevertningssteder og for garasjeanlegg og bensinstasjoner.

3. Offentlige trafikkområder:

Veger - med dette forstås i denne loven også gater med fortau, gangveger, sykkelveger, gatetun og plasser - bruer, kanaler, jernbaner, sporveger, rutebilstasjoner, parkeringsplasser, havner, flyplasser og andre trafikkinnetninger og nødvendige arealer for anlegg og sikring mv av trafikkområder.

7. Fellesområder:

Felles avkjørsel og felles områder for parkering, felles lekeareal for barn, gårds plass og annet fellesareal for flere eiendommer.

● Ifølge plan- og bygningsloven (§25 nr 3), skal det i reguleringsplan avsettes nødvendig areal til parkering. Videre fastslår loven at planen kan gi bestemmelser om felles avkjørsel og felles areal for flere eiendommer (§§25 nr 7 og 26).

● Offentlige parkeringsplasser kan reguleres som *byggeområder* (parkeringshus og garasjeanlegg, parkeringsplasser knyttet til byggeområde for offentlig virksomhet) og *offentlige trafikkområder* (parkeringsplass).

● Private parkeringsplasser kan reguleres som *byggeområder* (parkeringshus, garasjeanlegg, parkeringsplasser knyttet til forretninger, kontor, industri o l som del av byggeformålet) og *fellesområder* (parkeringsplass for to eller flere eiendommer, f eks innenfor et boligområde).

3.5.2 Reguleringsbestemmelser

Plan- og bygningsloven §26 gir hjemmel til å fastsette reguleringsbestemmelser til planen for forhold som er vanskelige å fastsette på plankartet eller for å nyansere reguleringsformålene. Bestemmelsene kan blant annet fastsette antall parkeringsplasser pr boligenhet eller pr enhet gulvareal forretning, kontor e l. De kan også fastsette at parkering skal skje på egen

grunn, på eller under terreng.

● Gjennom fastsetting av arealbruksformål supplert med særskilte reguleringsbestemmelser om parkering har kommunen på detaljplannivå gode muligheter til å integrere parkeringsregulering i en samordnet strategi for å nå lokale areal-, transport- og miljøpolitiske mål. Parkeringsdekningen i allerede utbygde områder kan endres ved å vedta reguleringsbestemmelser om parkering ved omregulering.

● Nye reguleringsbestemmelser om parkering vil gjelde for nybygging og bruksendring og vil gå foran eventuelle retningslinjer eller bestemmelser om parkering i kommuneplanen, se avsnitt 3.4.2. Eventuell parkeringsvedtekt, se avsnitt 3.6, vil også måtte vike for parkeringsbestemmelser i reguleringsplan.

● Dersom planløsningen ikke er direkte fastlagt i reguleringsplanen, kan det kreves at utforming og plassering av parkeringsplassene skal vises i bebyggelseplan (§28-2, der det er stilt krav om slik plan), i en situasjonsplan eller eventuelt i en «utomhusplan» som skal følge byggesøknaden.

● Parkeringsbestemmelser i tilknytning til regulerings saker må ses i sammenheng med de mål som finnes for parkeringssituasjonen i et større plan-

Plan- og bygningsloven:

§ 26. Reguleringsbestemmelser

Ved reguleringsplan kan det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser om utforming og bruk av arealer og bygninger i reguleringsområdet. Bestemmelsene kan sette vilkår for bruken eller forby former for bruk for å fremme eller sikre formålet med reguleringen. Det kan også påbys særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen. Bestemmelser etter første ledd bør angi minste lekeareal pr boenhet og nærmere regler for innhold og utforming av slike arealer.

område. Kontroll og håndhevelse av reguleringsplaner er et problem i flere kommuner. Med reguleringsbestemmelser som gjelder hver enkelt eiendom står kommunen sterkere når det gjelder å styre og kontrollere utviklingen.

3.5.3 Parkering i byggesaker og på allerede utbygde tomter

I tilfeller der reguleringsplan ikke inneholder bestemmelser om parkeringsdekning for ulike utbyggingsformål i et område, vil plan- og bygningsloven §69 om den ubebygde del av tomta komme til anvendelse ved behandling av enkeltsaker. §69 gir kommunene adgang til ved vedtekt å fastsette bindende bestemmelser om parkeringsdekning, se avsnitt 3.6.

● Plan- og bygningsloven §69 slår fast at det på den enkelte tomt skal sikres areal for «tilfredsstillende avkjørsel og parkering for biler». Kravet gjelder for nybygg, ved hovedombygging og bruksendring. Formålet med bestemmelsen er blant annet å sikre at nærområdene ikke opplever uheldige parkeringsforhold som følge av at bygning eller tiltak ikke har tilstrekkelig parkeringsdekning.

● Ettersom regelen gjelder generelt, vil man måtte gi dispensasjon etter plan- og bygningsloven §7 for å tillate et mindre antall plasser enn det som kan anses forsvarlig etter intensjonen bak bestemmelsen. Ved en slik dispensasjon må det foretas en konkret avveining av hvilke fordeler som blir oppnådd ved fritakelse for bestemmelsen i forhold til de ulemper det skaper. Kravet må begrunnes ut fra de konkrete forhold i saken, dvs størrelsen på bygget, formålet, trafikkforhold og kollektivsystem i området mv.

● Plan- og bygningsloven (§92) gir hjemmel for å kreve opparbeiding av parkering på allerede bebygd eiendom. Forutsetningen er at det finnes ubebygd grunn på eiendommen, som egner seg til parkering av biler.

Plan- og bygningsloven:

§ 69. Den ubebygde del av tomta, fellesareal

1. Ved bebyggelse skal en så stor del av tomta holdes ubebygd at bebyggelsen får tilfredsstillende lysforhold og brannsikring. Det skal også i nødvendig utstrekning sikres areal for tilfredsstillende oppholdssted i det fri for beboerne, herunder lekeplass for barn, og for avkjørsel og parkering av biler, motorsykler og sykler for bebyggelsens behov. Hvor det finnes nødvendig for disse formål, kan bygningsrådet kreve at trær og beplantning på tomta blir fjernet eller beskåret.
2. For å tilfredstille formål som nevnt under nr. 1 kan bygningsrådet godta at fellesareal avsettes for flere eiendommer.
3. Ved vedtekt kan gis bestemmelser om utforming og opparbeiding av ubebygd del av tomt og av fellesareal.
4. Ved vedtekt, som er gyldig uten departementets stadfesting, kan bestemmes at kommunen kan samtykke i at det i stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp pr manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde i slike tilfelle.
5. Bestemmelsene i nr. 1-4 vedrørende parkeringsplasser får tilsvarende anvendelse ved bruksendring.



● Parkering på eksisterende gategrunn (dvs reguleringsformål offentlig trafikk-område) reguleres normalt ikke gjennom plan- og bygningsloven. Men skal gatearealer omreguleres, kan reguleringsplan vise hvor parkering kan tiltales etter ombygging (gatetun, miljøprioritert gjennomkjøring, kollektivtraseer med holdeplasser, sykkelveger mv).

● Ved hovedombygging og ved bruksendringer som medfører et større parkeringsbehov enn for eksisterende virksomhet, har kommunen etter §69 adgang til å kreve opparbeiding av de nødvendige plasser.

● I tettbygde strøk oppstår det ofte problemer ved at midlertidig ledige tomter tas i bruk til parkering. Kommunen kan forby at ledig tomt brukes til parkering hvis dette er til vesentlig ulempe for andre (§104).

3.6 VEDTEKTSFESTEDE KRAV TIL PARKERINGSDEKNING

Kommunen kan gjennom vedtekter til plan- og bygningsloven §69 fastsette bindende krav til parkering. Vedtekter til §69 om parkeringsnormer må fastsettes av Kommunal- og arbeidsdepartementet.

● Kommunal- og arbeidsdepartementet utga i 1965 normalvedtekter for parkering i tilknytning til lovens §69. Normalvedtektene er forslag til minimumskrav til parkering for ulike arealbruksformål som utgangspunkt for kommunens fastsetting av lokalt tilpassede vedtekter. Statens vegvesen har utarbeidet veiledende normer for parkeringsbehov ved ulike utbyggingsformål (Vegdirektoratet 1992).

● Verken normalvedtektene eller Statens vegvesens veiledende normer er utformet med sikte på en kommunal parkeringspolitikk for å begrense bilbruk generelt eller i visse områder. Det er i dag ikke adgang til å benytte vedtekter etter §69 for å fastsette maksimumskrav, dvs et tak på antall parkeringsplasser.

● I større byområder kan en skille mellom parkeringsvedtekter for sentrums-

Trondheim bystyre, 21.09.1995

Strategier for en ny parkeringspolitikk

Redusert parkering kan benyttes som trafikkreduserende virkemiddel i den grad dette ikke medfører en uheldig byspredding eller en uønsket utflytting av virksomheter, at Midtbyens konkurranseevne svekkes eller at boligområder utsettes for urimelige belastninger i form av fremmedparkering eller parkeringsletetraffikk.

Parkeringspolitikk - og planlegging inngår som del av den overordnede kollektivtrafikkplanlegging.

Minimumskravet for parkering ved nybygg oppheves for sentrale strøk. I stedet kreves framlagt en parkeringsplan der det redegjøres for virksomhetens behov for nødvendig parkering og plassering av denne. Det drøftes videre mulige framtidige restriksjoner som maksimumskrav for parkering ved nybygg, utvidet bruk av parkeringsavgifter o.l.

Frikjøpsordningen oppheves. I stedet øremerkes en viss andel av Trondheims parkerings nettoinntekter til kommunale investeringstiltak for å bedre balansen mellom langtids- og korttidsplasser i Midtbyen og sentrale strøk og for å bedre det offentlige parkeringstilbudet i sentrale boligområder.

Parkeringsplanlegging gjøres til et tema i bydelsplanleggingen, særlig i sentrale strøk som Midtbyen, Elgeseter, Lademoen, Brattøra hvor det utarbeides egne parkeringsplaner. I disse vurderes bygging av egne parkeringshus.

Reduksjon av unødvendig arbeidsplassparkering gjøres til tema i virksomhetsplanleggingen ved kommunens etater og bedrifter.

Det fremlegges utførende rapport om muligheter for Park- & Ride systemer hvor kollektivtilbudet, buss og bane samordnes.

Bystyret ber om en rapport som beskriver utvikling og konkrete tiltak samt evaluering av disse. Rapporten legges fram innen oktober 1996. Det utarbeides en strategi for bygging av parkeringshus i Midtbyens ytterhjørner.

områder og andre deler av kommunen.

Det kan også gis en vedtekt med differensierte krav til parkeringsdekning for områder med ulik kollektivdekning.

● I byområder der en ønsker å begrense bilbruken, kan kommunen styre utbygging av nye parkeringsplasser gjennom konkrete reguleringbestemmelser, jfr avsnitt 3.5.2. Retningslinjer om parkering i kommune(del)plan, se avsnitt 3.4.2, kan fungere som rammer for håndtering av parkering i reguleringsplaner og som veiledning ved behandling av enkeltsaker.

● I Trondheim har bystyret samlet seg om nye retningslinjer for den lokale parkeringspolitikken. Hensikten er å bruke dette virkemiddelet til å fremme

Tabell 3.2: Karakterisering av parkeringsnormer og deres anvendelse i en del norske byer. (Kilde: Stenstadvold og Hanssen 1993)

By	Normene er	Normene er	Normene anvendes konsekvent	Kontrollmulighet
Arendal	Minimums	Absolutte	Nei	Alltid
Bergen	Maks/Min ¹	Veiledende	Nei	Stikkprøve
Eleverum	Minimums	Absolutte	-	Alltid
Fredrikstad	-	Veiledende	Nei	Alltid
Hamar	Minimums	Absolutte	Ja	Alltid
Harstad	Maks/Min ¹	Absolutte	Ja/Nei ¹	Stikkprøve
Hønefoss	(Skjønn)			Stikkprøve
Kristiansand	Maks/Min ¹	Absolutte	Ja/Nei ¹	Alltid
Lillehammer	(Skjønn)			Stikkprøve
Mo i Rana	-	Absolutte	Ja	Alltid
Oslo	Minimums	Veiledende	Nei	Alltid
Risør	Minimums	Absolutte	Ja	Stikkprøve
Røros	(Skjønn)			-
Sandnes	Maks/Min ¹	Abs/Veil ¹	Ja	Alltid
Skien	Minimums	Absolutte	Nei	Stikkprøve
Tromsø	Minimums	Veiledende	Nei	-

¹ Der hvor begge verdier er oppgitt, er dette uttrykk for forskjellig svar fra respondenter i samme by

bruken av mer miljøvennlige transportmåter. Den nye parkeringspolitikken inngår som en del av den samordnede areal- og transportplanleggingen for sentrale bydeler (Trondheim kommune 1994/95).

● En parkeringsvedtekt er ikke til hinder for at kommunen i konkrete tilfeller gjennom reguleringsbestemmelsene fastsetter strengere eller mer liberale krav til parkeringsdekning. Reguleringsbestemmelser kan f.eks. angi bilfrie soner eller begrense hvor stort areal eller hvor stor del av tomten som kan benyttes til parkering. Det kan gis lempeligere bestemmelser for bevegelseshemmede og andre grupper med spesielle behov. Dersom det i reguleringsbestemmelser bare vises til kommunens parkeringsvedtekter, står utbygger i prinsippet fritt til å anlegge flere parkeringsplasser enn det vedtektene tilsier.

● De fleste norske bykommuner har normer for parkering med utgangspunkt i plan- og bygningsloven §69. Tabell 3.2 viser hvordan administrasjonen og beslutningsfattere i 16 kommu-

ner karakteriserer kommunens parkeringsnormer (Stenstadvold og Hanssen 1993). Det framgår av tabellen at det råder en viss uklarhet om normenes karakter.

3.7 FRIKJØPSORDNINGEN

Frikjøpsordningen er hjemlet i plan- og bygningsloven §69 nr 4. En kommunal vedtekt om frikjøpsordning trenger ikke å stadfestes av Kommunal- og arbeidsdepartementet.

● Frikjøp er betegnelsen på en frivillig avtale mellom en utbygger og kommunen. Ordningen innebærer at kommunen kan samtykke i at utbygger innbetaler et beløp for hver parkeringsplass som mangler i forhold til det minimum som kommunens parkeringsnormer tilsier, eller som kommunen krever gjennom reguleringsbestemmelser. Midlene forutsettes øremerket til kommunal utbygging av parkeringsanlegg i det aktuelle området.

● En frikjøpsavtale kan også ses som et virkemiddel i en samordnet areal- og transportplanlegging. Muligheter for å inngå frikjøpsavtaler kan bidra til

å redusere antall private parkeringsplasser i et område. Dette vil gi kommunen bedre kontroll over det samlede antall parkeringsplasser.

● I mange tilfeller ønsker kommunene å ta i bruk frikjøp for å unngå etablering av flere mindre parkeringsanlegg på u hensiktsmessige steder i sentrumsområder.

● Viktige forutsetninger for frikjøpsordningen er:

- Bygningsmyndigheten kan godkjenne frikjøp når byggherren søker
- Ingen byggherre har krav på å få godkjent frikjøp
- Bygningsmyndigheten kan ikke pålegge noen frikjøp
- Ved frikjøp overtar kommunen ansvaret for dekning av det frikjøpte parkeringskravet.

● Det er kommunen som påtar seg ansvar for bygging av parkeringshus eller garasjeanlegg ved å godkjenne frikjøp. Ved søknad om frikjøp må kommunen derfor vurdere om de har mulighet til å bygge parkeringsplasser i rimelig nærhet av den aktuelle utbyggingen. Kommunen bestemmer selv om innbetaling av frikjøpsmidler skal gi rett til parkeringsplasser i et parkeringsanlegg. Vanligvis gir ikke frikjøp særrettigheter.

● Den enkelte kommune bestemmer selv satsene for frikjøp. Et relativt lavt

Eksempel på kommunal frikjøpsvedtekt: Stokke kommune, 10.10.1988

Til § 69 nr 4:

Bygningsrådet kan samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp pr manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg.

Beløpet settes til kr 50 000,- pr manglende parkeringsplass.

Beløpet indeksreguleres etter byggekostnadsindeksen med første gangs regulering 1. januar 1990 og deretter hvert påfølgende år.

By	Frikjøpsbeløp Kroner	Anvendes
Arendal	25 000	ofte sentrum
Bergen	-	-
Elverum	20 000	sjelden
Fredrikstad	47 000	av og til
Harstad	55 000	sjelden
Hønefoss	(ikke oppgitt)	ofte/av og til
Kristiansand	50 000	ofte/aldri
Lillehammer	(ikke oppgitt)	av og til
Mo i Rana	20 000	ofte/sjelden
Røros	10 000	av og til
Sandnes	25 000	av og til
Skien	10 000	av og til
Tromsø	65 000	ofte

frikjøpsbeløp vil trolig øke utbyggers ønske om å inngå avtale, noe som vil gi kommunen bedre styring med nye parkeringsplasser. På den annen side kan et lavt frikjøpsbeløp medføre betydelige økonomiske forpliktelser for kommunen knyttet til utbygging av parkeringsanlegg/-plasser.

● Dersom kommunen ikke ønsker å subsidiere etablering av nybygg, bør frikjøpsbeløpet være så høyt at det dekker kostnadene pr parkeringsplass ved bygging av parkeringshus eller garasjeanlegg. Ved fastsettelse av frikjøpsbeløpet kan det tas hensyn til at utleie/avgiftsparkering kan gi inntekter som dekker deler av byggekostnadene. De fleste kommuner som benytter seg av frikjøpsordningen har fastsatt frikjøpsbeløp som er vesentlig lavere enn den lokale byggekostnaden for parkeringsplasser.

● Frikjøpsbeløpet kan differensieres etter hvor i kommunen frikjøp gjøres gjeldende. Inntil frikjøpsordningen ble opphevet i 1995, var beløpet pr plass sentralt i Trondheim fastsatt til kr 68 000 (Trondheim kommune 1994/95). På Heimdal utenfor byen var beløpet kr 25 000. Beløpene gjenspeiler byggekostnadene for et parkeringshus i sentrale bydeler og for plasser på markplan på Heimdal.

Tabell 3.3: Oversikt over frikjøpsbeløpets størrelse og anvendelse i en del norske byer. (Kilde: Stenstadvold og Hansen 1993)

4. VIRKEMIDLER I LOKALE PARKERINGSSTRATEGIER

4.1 FLERE TYPER VIRKEMIDLER

Gjeldende lovverk hjemler flere ulike ordninger som kommunene kan anvende for å styre antallet parkeringsplasser og påvirke bruken av plassene. Prinsippene for bruk av slike virkemidler bør fastlegges på kommuneplannivå, mens gjennomføringen i stor grad må skje i tilknytning til enkeltsaker.

● For å oppnå ønsket styring av parkeringstilbudet som ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging, vil det ofte være aktuelt å kombinere flere former for parkeringsregulering. Ordninger som beskrives i dette kapitlet er: parkeringsregulering på gategrunn, parkeringsavgifter, innfartsparkering, boligsoneparkering og frikjøpsordninger.

● Parkeringstiltak må ses i sammenheng med lokal og regional arealplanlegging. Virksomheter som trenger

god tilgjengelighet med bil og mange parkeringsplasser, bør lokaliseres på steder der trafikken er lite sjenerende. Om mulighetene for å parkere i et område reduseres, ved begrensning av antall parkeringsplasser eller økte parkeringsavgifter, må det legges til rette for at folks transportbehov kan dekkes på annen måte.

4.2 PARKERINGSREGULERING PÅ GATEGRUNN

Parkeringsregulering omfatter en rekke ulike typer tiltak. Hvilken form tiltaket bør ha er avhengig av både sted og hvilke trafikk- og miljøproblemer som skal løses. Tiltaket kan rettes mot et konkret, lokalt problem, gjøres gjeldende for én eller flere gater, et område, en større del av en by eller for hele byområdet.

4.2.1 Regulering av bruken av eksisterende plasser

Betegnelsen parkeringsregulering omfatter både tiltak som kan betegnes som restriktive og tiltak som legger til rette for parkering. Restriksjonene kan rettes mot ulike grupper av trafikanter eller kjøretøyer. De kan gjøres gjeldende for både eksisterende og nye plasser. Aktuelle tiltak er:

- Reservering av plasser for spesialiserte brukere eller brukergrupper
- Parkeringssoner (lastesoner, boligsoner, mv)
- Tidsbegrensninger
- Parkeringsforbud
- Fysiske tiltak, som begrenser eller styrer bruken av plassene.

● Vanligvis kan restriksjoner ivaretas ved ulike former for skilting. Det er også mulig å bruke fysiske tiltak som hindrer bestemte grupper av kjøretøyer å benytte plassene, eller å reservere plasser til tjenestebiler, forflytnings-



Parkeringskilt eller fysiske tiltak kan regulere parkering.

hemmede eller andre med spesielle behov, jfr forskrift om parkering for forflytningshemmede. I byområder er det også vanlig å reservere plasser til lasting og lossing av varer.

- Bruk av parkeringssoner betyr at en fastsetter bestemte regler som gjelder for parkering innenfor sonen, f eks et generelt forbud mot parkering eller parkering med tidsbegrensning.

- Noen steder er det nødvendig å opprette parkeringsforbud eller forbud mot å stanse kjøretøyer i det hele tatt på enkelte gatestrekninger. Slike reguleringer gjøres vanligvis med skilting.

4.2.2 Tilrettelegging for å unngå unødig lete-kjøring

Tiltak som kan redusere bilkjøring eller legge til rette for at det blir lettere å finne parkeringsplass, er:

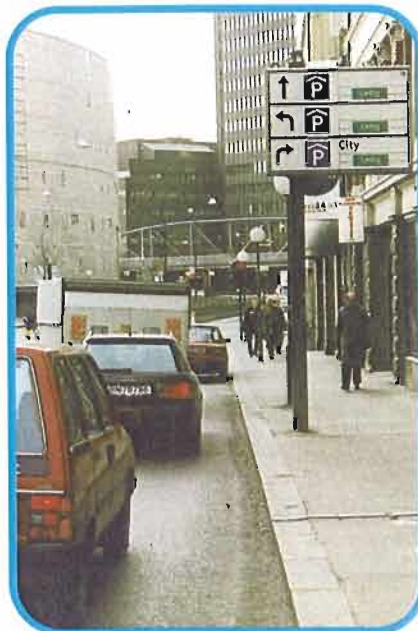
- Visningssystem eller annet informasjonssystem.
- Reservering av plasser.
- Tilstrekkelig antall plasser for beboere i sentrumsnære boligstrøk.
- Henvisning til innfartsparkering.

- Et visningssystem med variable skilt kan lede trafikken til parkeringsanlegg med ledig plass, slik at gatene ikke belastes med bilister som leter etter parkeringsplass. Oslo har hatt et slikt system i mange år, men det er ikke dokumentert hvilken nytte det har. Moderne teknologi gjør det mulig å ta i bruk informasjonssystemer som informerer bilistene om parkeringssituasjonen i sentrale byområder eller andre steder (Polak m fl 1990).

- Ved innføring av parkeringsreguleringer er det viktig å sørge for at beboerne, får et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, for å unngå at de overtrer de reguleringer som gjelder.

4.2.3 Ansvar og kostnader

Vanligvis er det kommunene som gjennomfører og håndhever parkeringsbestemmelser og -reguleringer på offentlige gater og plasser. Skilting og reguleringer forutsetter imidlertid



Visning til parkeringsanlegg med ledig plass kan redusere trafikkbeklastningen i bygatene.

samarbeid med og godkjenning fra politiet og Statens vegvesen. Organiseringen av saksbehandlingen kan variere fra kommune til kommune.

- Kostnadene for parkeringsregulerende tiltak varierer. Mens det i ett tilfelle er tilstrekkelig å sette opp et enkelt skilt, er det i andre tilfeller nødvendig å opparbeide en større parkeringsplass eller gjennomføre en samlet parkeringsregulering for et større byområde.

- Til forskjell fra de fleste andre tiltak er parkering også en viktig inntektskilde, i hvert fall i større kommuner, gjennom regulære parkeringsavgifter og gebyrer for overtredelse av parkeringsbestemmelsene.

4.3 PARKERINGSavgIFTER

Parkeringsavgifter kan benyttes alle steder der man ønsker å styre etterspørselen etter parkering eller varigheten av parkeringen.

4.3.1 Utforming av et avgiftssystem

Kommunene kan både regulere avgiftsnivået, hvilke formål parkeringsplassene skal kunne benyttes til og angi en fordeling på kort- og langtidsplasser. To viktige prinsipper for



Reguleringene må håndheves hvis de skal virke etter hensikten.

fastsettelse av parkeringsavgifter er kommunaløkonomisk kostnadsdekning og samfunnsøkonomisk riktig pris.

- Kommunen kan bestemme at de som parkerer skal dekke de faktiske kostnadene ved parkeringstilbudet, se avsnitt 2.7. Hvis man også vil at bilistene skal dekke kø- og miljøkostnader for bilbruk i områder med spesielle problemer, må avgiftene settes vesentlig høyere. I en samlet parkeringspolitikk kan det, på den annen side, være riktig å vurdere et tilbud av billige eller subsidierte innfartsparkeringsplasser.

- Avgiftsnivået må tilpasses lokale forhold og mål. I praksis bør man først fastsette mål for det totale parkeringstilbudet i et område. Deretter må avgiftsnivået for parkering tilpasses slik at en oppnår best mulig balanse mellom et tilbud tilpasset områdets «tålegrense» for trafikk og etterspørsel etter parkering.

- Hva som er «riktig» parkeringsavgift vil variere med sted og tid. Det er fullt mulig å differensiere satsene i forhold til etterspørselen etter parkering i ulike områder. På offentlige parkeringsplasser er det vanlig å kombinere parkeringsavgifter med tidsbegrensninger.

- Langtidsparkering kan begrenses

ved å bruke progressive parkeringsavgifter. Slike avgifter brukes ofte for å forhindre at parkeringsplassene fylles opp hele dagen av arbeidsreisende.

- Håndheving og kontroll med betaling er en forutsetning for at avgiftsordninger skal fungere. Håndhevelsen kan være selvfinansierende gjennom avgifter, tilleggsavgifter og gebyrer som ilegges for parkering i strid med trafikkregler og forskrifter. Størrelsen på tilleggsavgift og gebyr er fastsatt i parkeringsforskriftene §§13 og 14.

- I mange tilfelle vil en effektiv håndheving av parkeringsbestemmelsene gi en netto inntekt fra avgifter og gebyrer. Eventuelt overskudd kan benyttes til bedre overvåking av sentrale områder, til å forbedre det visuelle inntrykket av parkeringsanleggene, til anlegg av nye parkeringsplasser utenfor gategrunn eller til andre tiltak kommunen bestemmer.

4.3.2 Innkrevingsystemer

Innkrevning av parkeringsavgifter kan organiseres på ulike måter. Langs gater kan det stilles opp parkometre for hver parkeringsplass eller en betalingsautomat som dekker flere plasser. Det finnes også ordninger med forhåndskjøpte oblater eller kort. Andre betalingsordninger er parkeringskort eller elektroniske brikker. Felles elektroniske betalingssystemer for bomringer, parkering, kollektivreiser mv er under utvikling.

- I større parkeringsanlegg er det vanlig at man betaler for den tiden man har stått parkert. Mange synes dette er en bedre og mer rettferdig ordning enn forhåndsbetaling for antatt parkeringstid.

- Parkeringsavgifter kan også brukes på innfartsparkeringsplasser. Her må parkeringsavgiftene ikke være så høye at man avviser potensielle brukere. På flere innfartsparkeringsplasser er avgiften knyttet direkte til billetten for kollektivtransporten, jfr forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr, §4. Parkeringen på slike

plasser kan også reserveres kollektivtrafikanter. Alternativt kan de få billigere parkering.

4.3.3 Ansvaret for avgiftsparkering

Regulering av avgiftsparkering på gategrunn og andre offentlige arealer er hjemlet i vegtrafikkloven §8, jfr forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr. Vegtrafikkloven §§31 og 31a fastsetter sanksjoner ved overtredelse av bestemmelser gitt i medhold av §8. Videre er det gitt bestemmelser om parkering i trafikreglene, skiltforskriften samt forskrift om parkering for forflytningshemmede.

- Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyrer trådte i kraft 1. januar 1994. Kommunen kan i henhold til forskriften vedta at det skal innføres avgiftsparkering på bestemte steder og selv fastsette avgiftssatsene. Slikt vedtak kan også gjelde privat veg eller plass etter avtale med eier. Kommunen kan derfor leie private arealer for å gjennomføre sin parkeringspolitikk.

- Innføring av avgiftsparkering forutsetter at kommunen, etter søknad til Vegdirektoratet, har fått delegert myndighet til å håndheve parkeringsbestemmelsene generelt, jfr vegtrafikkloven §8. I flere byer er det etablert kommunale «parkeringsbedrifter» som ivaretar denne oppgaven.

- Avgiftsordninger og annen parkeringsregulering forutsetter at det blir satt opp trafikkskilt som angir ordningen. Politiet og Statens vegvesen er viktige skiltmyndigheter, og mange parkeringstiltak forutsetter derfor godkjenning fra disse etatene. Eksempelvis må avgiftsparkering på riksveg eller fylkesveg godkjennes av vegkontoret i fylket.

4.3.4 Virkninger av parkeringsavgifter

Virkningene av parkeringsavgifter avhenger av hvor stor andel av totalt antall parkeringsplasser i et område som

berøres og om avgiftene er koblet til tidsbegrensninger eller høye/progressive takster. For å ivareta miljø- og transportpolitiske mål bør parkeringsavgiftene fastsettes slik at det oppnås balanse mellom etterspørsel etter parkering og det parkeringstilbudet et gitt område vurderes å «tåle».

- Avgiftsparkering kan gi økt biltilgjengelighet for nødvendige bilturer. At flere kan nyttiggjøre seg plassene i løpet av en dag, kan bidra til å styrke sentrum. Trafikken på gater til og fra slike parkeringsplasser kan øke, men antall arbeidsreiser med bil vil trolig reduseres.

- I områder med stor etterspørsel etter parkering kan avgifter bidra til at antall kjøretøy som leter etter parkeringsplass reduseres og framkommeligheten i de berørte gatene bedres. Høye avgifter kan føre til at folk velger andre transportmidler enn bil eller andre reisemål der de kan parkere billigere eller gratis.

- Det er ikke gjennomført systematiske undersøkelser av effekten av innføring av avgiftsparkering eller endring i avgiftsnivå i Norge. En undersøkelse fra Göteborg viser at økte parkeringsavgifter på gategrunn ga en umiddelbar reduksjon av belegget på parkeringsplassene (Stadsbyggnadskontoret 1987). Etter et halvt år hadde etterspørselen etter plasser økt, men den var fortsatt lavere enn før avgiftsøkningen.

- Inntil 1990 var bare noen få (16 prosent) av Københavns ca 14 000 sentrale parkeringsplasser avgiftsbelagt. I løpet av 1990/91 ble alle plassene avgiftsbelagt. Dette resulterte i at antall parkerte kjøretøyer i 1991 ble redusert med 25-30 prosent og trafikken mot sentrum med ca 10 prosent. I 1996 ble avgiftene økt med 25-30 prosent, med den følge at utnyttelsesgraden, som hadde økt noe, falt tilbake til situasjonen i 1991/92 (Madsen 1992, København kommune 1996).

4.4 INNFAKTRSPARKERING

Innfartsparkeringsplasser er aktuelt i tilknytning til større stasjoner/holdesplasser for kollektivtransporten. Formålet er i første rekke å gi et tilbud til arbeidsreisende i perioder med stor belastning på vegnettet. En rekke faktorer er avgjørende for hvor attraktivt tilbudet blir, blant annet kollektivtransportens kapasitet, frekvens og størrelsen på takstene, innfartsparkeringsens tilknytning til vegnettet, sikkerhet og servicetilbud (Renolen 1996).

4.4.1 Beskrivelse av ordningen

Innfartsparkering kan være gratis eller avgiftsbelagt. Parkeringsavgiften kan dekke hele eller deler av kollektivbilletten. Alternativt kan månedskort/billett inkludere parkeringsavgift. Bruk av tidsbegrensning kan forhindre misbruk av plassene. Reservering av plasser kan være en mulighet, eventuelt mot en avgift eller i kombinasjon med ukes- eller månedsbillett på kollektivtransporten.

Det finnes eksempler på at plasser som er tilrettelagt for innfartsparkering på hverdager, brukes til andre parkeringsformål til andre tider, som parkering for idrettsanlegg og forretninger.

- Størrelsen på innfartsparkeringsanleggene varierer fra enkle, oppmerkede plasser utendørs til større parkeringsanlegg på bakkenivå eller i fleretasjes parkeringshus. For å redusere avstanden som tilbakelegges med bil, bør parkeringsanleggene legges nær boligområdene. Lokaliseringen av innfartsparkeringsplasser må også ses i forhold til kjøproblemer på vegene. Anleggene bør lokaliseres før eventuelle kødannelser på vegene, slik at bilistenes tidsgevinst synliggjøres.

- Driftsutgiftene pr bilplass er vanligvis lavere i store enn i små anlegg. Store anlegg gir også bedre muligheter for servicetiltak og overvåking/kontroll med sikkerheten. På den annen side vil store anlegg konsentrere bil-

trafikken til og fra. Anleggene bør utformes slik at trafikantene får kort gangavstand til kollektivtransporten, gjerne med direkte atkomst til plattformen/holdesplassen og skjermet mot vær og vind.

- Innfartsparkeringen skal avlaste presset på mer sentrale områder. Brukerne bør kunne forvente å finne ledig plass. Det er derfor en fordel med en viss reservekapasitet. På den annen side bør ikke plassene være så store at det blir langt å gå til holdesplassen. Omkring 500 parkeringsplasser kan være en øverste grense for et slikt anlegg (Runkel 1993).

- Innfartsparkering bør ikke ligge isolert dersom plassen ikke er sikret gjennom et overvåkingssystem. Brukerne bør generelt sikres mot innbrudd og tyveri av bilene. Bensinstasjon, mulighet for tilkobling av motorvarmer og andre servicetilbud kan bidra til å gjøre anlegget attraktivt.

4.4.2 Ansvar for innfartsparkeringsplasser

Flere aktører kan være med å planlegge, bygge ut og drive en innfartsparkeringsplass. Et godt samarbeid mellom vegmyndigheter, kollektivselskaper og kommunale myndigheter øker muligheten for et godt resultat.

- I Norge har utbyggingen av innfartsparkeringsplasser i hovedsak skjedd i samarbeid mellom Statens vegvesen, de kollektive trafikksekskapene og kommunen. Hvordan den faktiske arbeidsdelingen er, varierer etter hvor anlegget plasseres. Ved jernbanestasjoner har NSB/Jernbaneverket vanligvis hatt ansvar for erverv, bygging og drift. Kommunene har, i samarbeid med utbygger, hovedansvar for planbehandlingen.

4.4.3 Økonomi

Kostnadene ved grunnerverv og utbygging av innfartsparkering varierer med anleggets størrelse og karakter. I Akershus regner man at kostnadene ved utbygging er kr 10 000 - 20 000 pr

plass, når grunnerverv holdes utenfor (Kilde: Statens vegvesen). Driftskostnadene avhenger av om parkeringen er på bakkenivå eller i parkeringshus. Anleggets alder, standard og vedlikehold spiller en stor rolle for driftskostnadene. Det samme gjelder hærverk og forurensning. Driftskostnadene øker der det er behov for overvåkning. Kostnadene avhenger av hvilken type overvåkning som velges; personell eller tekniske/elektroniske installasjoner.

- Innfartsparkering kan gi kommunen inntekter. Nye kollektivtrafikanter gir økte billettinntekter. Avgifter på parkeringen kan dekke deler av driftskostnadene. Det er også mulig å kreve avgift for reservering av faste plasser. På noe større anlegg kan en få inntekter ved reklame og annonsering og ved å leie ut arealer til butikker, kiosker mm.

4.4.4 Nyttene av å tilby innfartsparkering

Det er først og fremst i større byer med et godt utbygd kollektivtilbud at innfartsparkering har noen effekt på biltrafikken. Parkeringsproblemer og dårlig framkommelighet for biltrafikken inn til sentrum kan gjøre det attraktivt å benytte innfartsparkering (Runkel 1993).

- Med et godt innfartsparkerings-system kan en redusere behovet for parkeringsplasser i sentrum. Men innfartsparkering alene kan ikke løse byområdenes problemer med bilkøer, luftforurensning, energibruk og trafikalkulykker. Innfartsparkering kan imidlertid bidra til å redusere disse problemene, hvis de fører til at bilister reiser kollektivt på hoveddelen av reisen.

- Det er nødvendig å tilby et godt kollektivtilbud for å få bilistene til å sette fra seg bilen når de først har startet reisen. Ulempene ved å bytte gjør at de fleste foretrekker å kjøre bil på hele reisen, hvis det ikke er betydelige tidsgevinster ved å bytte til kollektivtransport eller vanskelig å få parkert



ved bestemmelsesstedet.

- I Drammen har en sett på sammenhengen mellom antall avganger på kollektivtransporten og de reisetidsgevinster bilistene bør oppnå for å velge innfartsparkering (Norheim m fl 1994). Konklusjonen er at det bør være minst halvtimes- eller kvartersavganger for at man skal kunne oppnå en reisetidsgevinst som betyr noe. Det er i første rekke på lengre reiser og på strekninger med betydelige køproblemer at innfartsparkering kan oppfattes som et attraktivt alternativ for bilistene.

- En kombinasjon av forbedret kollektivtilbud og tilrettelegging for innfartsparkering utenfor byens sentrale deler har vært vellykket i flere byer. I Freiburg, Tyskland, har innfartsparkering, kombinert med en meget høy kollektivstandard og lange gangavstander fra parkeringsplassene i sentrum, gitt en betydelig suksess (TEST 1988). I Calgary, Canada, økte bruken av innfartsparkeringsene med 185 prosent etter en oppgradering av kollektivtilbudet. I Karlsruhe i Tyskland var hele 80 prosent av brukerne

Kollektivknutepunkt med parkering, gir et godt tilbud til trafikantene

av innfartsparkeringen nye kollektivbrukere. I Hamburg var tilsvarende andel 25–30 prosent (Runkel 1993).

● Beregninger fra AS Oslo sporveier (1995) viser at kollektivtrafikken vil kunne øke med 10 200 envegsreiser pr dag hvis en etablerer 1350 sykkelparkeringsplasser og 3750 bilparkeringsplasser i tilnytning til kollektivnettet. De nye plassene omfatter både innfartsparkering, knutepunktparkering og nærparkering ved en rekke stasjoner og holdeplasser.

4.5 BOLIGSONEPARKERING

Boligsoneparkering er et tiltak som kan brukes i sentrale boligområder og områder med blandet bebyggelse. Tiltaket hjemles i vegtrafikkloven §8, jfr parkeringsforskriften §§7 og 8.

● Hensikten med boligsoneparkering er å gi beboere bedre parkeringsforhold, begrense fremmedparkeringen og unngå at beboerne må flytte eller bruke bilen for å overholde parkeringsbestemmelsene. Boligsoneparkering kan også gi andre enn beboerne mulighet til å parkere i de definerte sonene, eller reservere parkeringsplasser

til bestemte kjøretøyer, kjøretøygrupper eller personer.

● Tillatelse til å parkere innenfor et område kan være avgiftsbelagt eller tidsbegrenset. Det er vanlig at betalingen differensieres mellom ulike bruker kategorier: bosatte, besøkende, kunder og næringsdrivende. I dag praktiseres dette ofte ved å bruke et sonekort som legges synlig i kjøretøyet. Etter hvert får ordninger med elektroniske registreringssystemer større innpass. Kjøretøyer uten sonekort kan eventuelt parkeres på nærmere angitte plasser som avgiftsbelegges med høyere satser.

● Avgiften ved boligsoner ordninger forutsettes å dekke administrasjonskostnadene. Avgiftene kan også settes høyere, slik at beboerne motiveres til å finne plasser utenfor sonen eller utenfor gategrunn. Kommunen kan øremerke et eventuelt overskudd til utbygging av parkeringsanlegg utenfor gategrunn.

● Ved mangel på parkering oppstår det konflikter mellom beboere, detaljhandel og næringsliv. Det er derfor nødvendig å fordele parkeringsplassene best mulig mellom de ulike brukergruppene. Ifølge skiltnormalene kan maksimalt 25 prosent av plassene innenfor en boligsonen ha avvikende skilting.

● Bruk av boligsoneparkering er svært vanlig. F eks brukes det som virkemiddel i Stockholm, Göteborg, Helsingfors, byer i Storbritannia, Nederland og USA og i flere norske byer, bl a Kristiansand, Bergen og Trondheim.



Skilt er nødvendig for å vise at man kommer inn i et område med boligsoneparkering.

5. PARKERINGSFORHOLD I TRE BYER

5.1 ARENDAL

Arendal kan på mange måter vise til interessante parkeringsløsninger for å påvirke bilbruken i sentrale deler av byen. Kommunen har sørget for å beholde kontrollen med nærmest all offentlig parkering. Det er få offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på private arealer. Både parkeringshus og gateparkering er underlagt full kommunal kontroll.

5.1.1 Gatebruksplan som basis

I 1992 ble Arendal en storkommune ved sammenslåingen av fem nabokommuner. Dette gjorde det lettere å gjennomføre en parkeringspolitikk som omfatter regionen og ikke bare selve bykjernen.

- Parkeringspolitikken i Arendal er verken slått fast i kommuneplan eller i kommunedelplan, men parkeringstiltak utgjør en viktig del av gatebruksplanen fra 1993. Planlegging av areal og trafikk og gjennomføringen av parkeringspolitikken er likevel samordnet ved at administrasjonen og de politiske utvalgene samarbeider om en felles forståelse omkring problemer, målsettinger og virkemiddelbruk.

- Hensikten med parkeringstiltakene i sentrale deler av kommunen er ikke primært å redusere trafikken, men å styre trafikken og tilrettelegge for prioriterte formål.

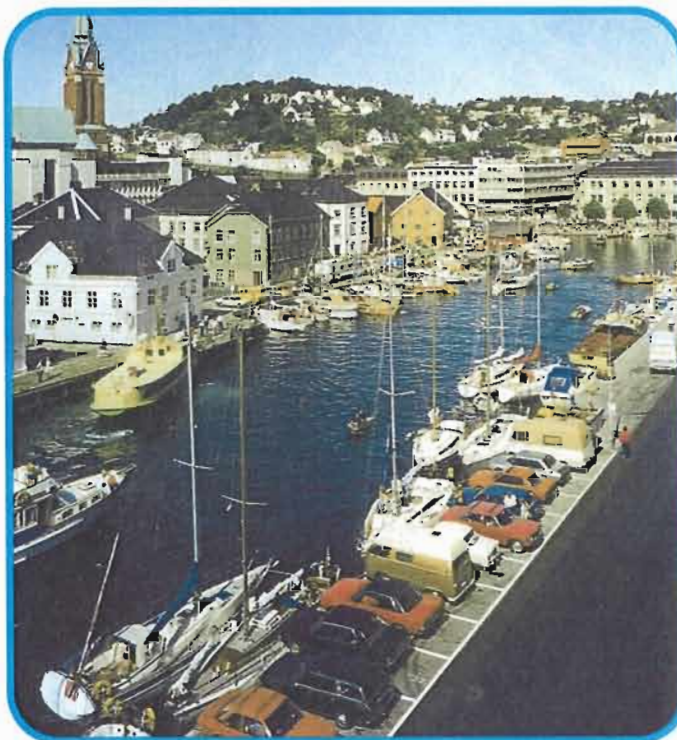
- Tiltakene i gatebruksplanen for de sentrale deler av Arendal er i hovedsak gjennomført. En ny omkjøringsveg utenfor sentrum har ført til redusert trafikk i de mest sentrale gatene. Kirkegaten, innerst i Pollen, er helt stengt. Dette har gjort det mulig å samordne lokalisering av parkeringsplassene, atkomstene og tilrettelegging for gangtraseer mellom parkeringsplasser og sentrum.

- Kommunen har vedtekter til plan-

Fakta

Antall bosatte i kommunen totalt:	38 000
Antall bosatte i kommunens sentrale deler:	12 000
Antall arbeidsplasser i sentrale deler av kommunen:	8 000
Kommunenes areal:	273 km ²

Arendal har ca 120 parkometerplasser på gategrunn. De fleste av de øvrige, offentlige parkeringsplassene (ca 1100 plasser) ligger hovedsakelig på tomter og i parkeringshus. Vel halvparten av parkeringsplassene tilbys som langtidsparkering. Alle plassene er avgiftsbelagt.



Parkering i Arendal før gjennomføring av gatebruksplanen.

og bygningsloven §69 om parkeringsdekning. Vedtektene gir mulighet for forhandlinger om frikjøp med kr 25 000 pr plass.

5.1.2 Parkeringsplasser i sentrum

På lørdager og i noen sommeruker er det ikke tilstrekkelig antall parkeringsplasser i Arendal sentrum. Handels



TEGNFORKLARING:

- GÅGATE
- BUVESKURT GATE
- 570 PARKERING I SKOLEFONER
- Skoleområdene og Barbu, Stormbunneset og Tyholmen
- 570 PARKERING I HVER LØRDAG HELE ÅRET
- Skoleområdene, Barbu og Tyholmen
- HELDAGSPARKOMAT, GRATIS PARKERING I HVER LØRDAG
- Barbu
- Stormbunneset (i overbortelet)
- 2 TIMERS PARKOMAT / PARKOMETER
- 1 TIMERS PARKOMAT
- 10 MIN. GRATIS PARKERING
- LASTEPASS (11 plasser)
- PARKERING MOTORBILOR
- BEVEGELSESHEMMEDE, 2 TOLERS P-TID (10 plasser)
- TRONDSTRUPHAGSOMRÅDET

PARKERINGSavgIFT:
Mandag-fredag 8 - 18, Lørdag 8 - 13.
Arendal sentrum: kr 6 pr. time, Dauhølla: kr 20 pr. dag,
Stormbunneset og Barbu: kr 10 pr. dag (lørdag gratis).

Arendal har utarbeidet et godt parkeringskart.

standen og kommunen ønsker å utvide parkeringstilbudet ved Torvet og bygge et nytt parkeringshus med 670 plasser, som skal stå ferdig i slutten av 1997. Et fjellanlegg for 440 plasser er også under planlegging. Når alle anleggene står ferdig, vil noe av gateparkeringen bli fjernet, slik at byen får ca 2000 parkeringsplasser i sentrum.

● Ved å etablere de to større parkeringsanleggene i sentrum, kan trafikantene benytte seg av hovedveger direkte til parkeringsplassene. Dette gjør det enkelt å etablere et skilt- og visningssystem som angir hvor det er ledige plasser. De sentrale gatene vil ikke bli belastet med atkomsten til disse parkeringsplassene. Trafikken, som tidligere ble ledet inn på Torget, kan få nærmest direkte atkomst til det nye parkeringshuset fra en tunnel. Bruken

av plassene styres gjennom avgifter og tidsbegrensninger.

5.1.3 Parkeringsplasser i utkanten av sentrum

I Arendal ønsker man også å etablere større parkeringsplasser i utkanten av sentrum, men med akseptabel gangtid og egne gangtraseer inn til sentrum. Dette er mulig i en by på størrelse med Arendal, fordi gangavstandene blir overkommelige for de fleste. Dermed kan de mer sentrale plassene bli gjort tilgjengelige for brukere med spesielle behov, som forflytningshemmede, varelevering mv.

● Ved Barbu, 8-10 minutters gangtid øst for sentrum, har kommunen leid et større, utfyllt areal til parkeringsformål. Her tillates langtidsparking (heldag) på ca 200 plasser mot en

avgift på kr 10 pr plass. På lørdager og helligdager er parkeringen gratis. Tilbudet er godt egnet for turister, men også folk som arbeider i sentrum bruker disse plassene til heldagsparkering. Kommunen har etablert en tilsvarende mulighet på vestsiden av sentrum der noen få plasser er leid i Strømsbukta. Derfra går det gangveg (ca 1 km) inn til sentrum langs sjøen.

5.1.4 Egen kommunal parkeringsavdeling

Kommunen har en egen parkeringsavdeling der ansvaret for parkeringsplanlegging, drift, håndhevelse mv er samlet. Samarbeidet er godt mellom de ulike deler av teknisk sektor og teknisk styre i kommunen.

- Parkeringsavdelingen i Arendal blir tatt med på råd og har påvirkningsmulighet i spørsmål om lokalisering av virksomheter. For å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og trafikksikkerheten, er det f.eks tatt initiativ til å flytte Vinmonopolets utsalgssted, som har mange korte kundebesøk og en god del varelevering.

- I Arendal har parkeringsavdelingen og havnevesenet inngått avtaler som innebærer at ledige arealer i havneområdet administreres av parkeringsavdelingen. Disse arealene utgjør en viktig del av det samlede parkeringstilbudet. På denne måten unngår en konkurranse mellom ulike kommunale virksomheter om inntekter fra parkering.

- Parkeringsavgiftene og håndhevingen brukes i første rekke for å legge til rette for et «riktig» parkeringstilbud. Det er relativt streng overvåkning i Arendal. Parkeringsavdelingen har 12 ansatte, hvorav 6 normalt skifter på å utøve håndhevingen.

- Parkeringsavdelingen har utarbeidet kart som viser hvor parkeringsplassene ligger, hvordan man kommer dit og takstene for å benytte de forskjellige plassene.

5.2 KRISTIANSAND

Kristiansand er en av fem byer som inngår i det nasjonale programmet for utvikling av miljøbyer. To av satsingsområdene i dette programmet er samordnet areal- og transportplanlegging og styrking av sentrum. Kristiansand har også gjennomført mange prosjekter med støtte fra Samferdselsdepartementets forsøksordning for utvikling av kollektivtransport. De lokale myndigheters behandling av parkerings-spørsmål ses i klar sammenheng med satsing på kollektivtransporten. Kommunen ser også en god kollektivtransport som en forutsetning for gjennomføring av en mer restriktiv parkeringspolitikk.

Fakta

Antall bosatte i kommunen:	Ca 70 000
Antall bosatte i kommunens sentrale deler:	Ca 4500
Antall arbeidsplasser i sentrale deler av kommunen:	15 000 (anslag)

Kommunens areal: 276 km²

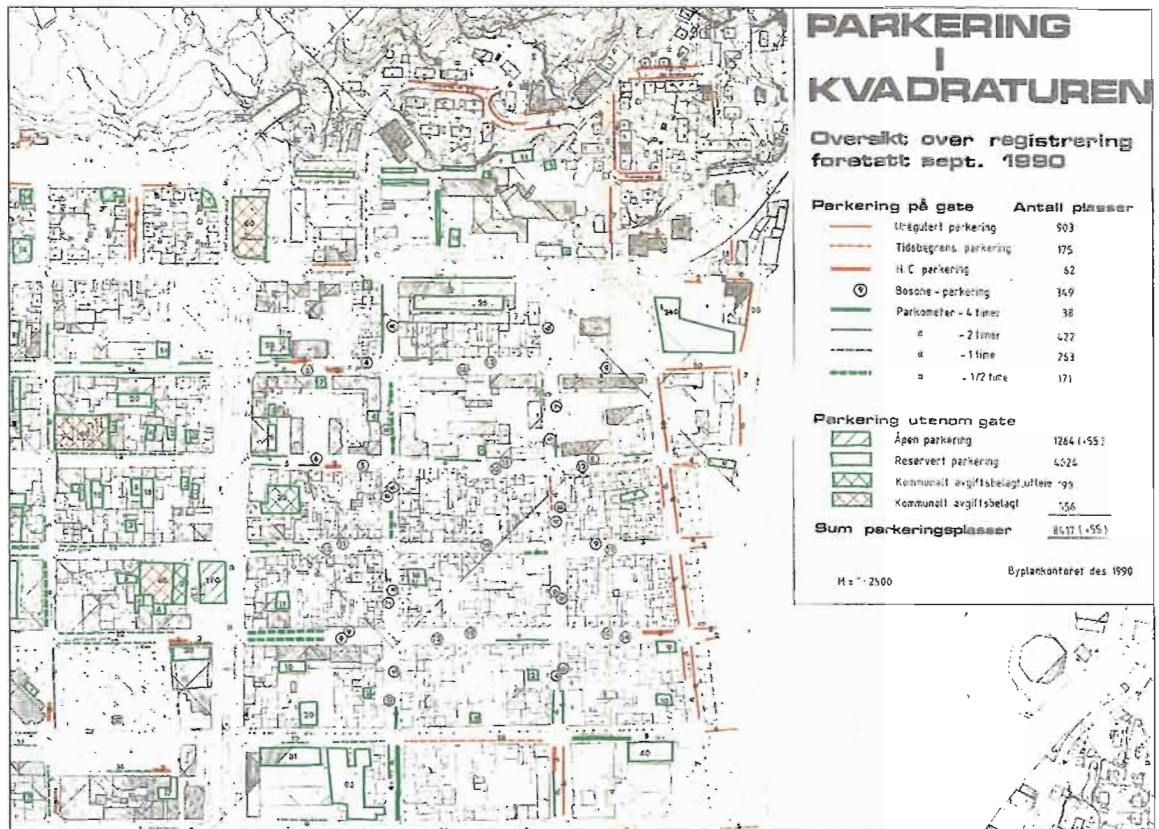
I 1990 ble det registrert nær 8500 parkeringsplasser i byens sentrale deler. Under 30 prosent av plassene var på gategrunn, og ca 15 prosent av disse var reservert boligsonen. Om lag halvparten av det samlede antall parkeringsplasser var ikke tilgjengelig for besøkende til sentrum. Resten av plassene var enten utleid på permanent basis eller privat disponert, f.eks til arbeidsreiseparkering.

Sørlandssenteret, som ligger 10 km mot nordøst langs E18, er en viktig konkurrent for de næringsdrivende i Kristiansand. Konkurransen om bilbaserte kunder er en årsak til at det er opprettholdt mange sentrale besøksparkeringsplasser.

5.2.1 Parkeringsstrategien nedfelt i TP10-vedtakene

Gjeldende parkeringspolitikk er nedfelt i de kommunale vedtakene fra TP10-arbeidet i Kristiansand. Transportplanen for Kristiansand ble behandlet som en kommunedelplan.

- Det samlede antall parkeringsplasser i Kvadraturen (ca 8500) skal beholdes uendret, men antallet plasser på gategrunn skal reduseres med ca 800. En større andel av plassene skal innpasses i nybygg og egne parkeringsanlegg og



Kristiansand har gjennomført en detaljert registrering av parkeringsplasser.

gjøres tilgjengelige for besøkende og næringslivets kunder. I gater med kollektivtraseer skal parkeringen fjernes eller begrenses sterkt.

- De overordnede vedtakene følges opp i enkeltsaker ved omreguleringer av gatestrekninger og trafikkreguleringer.

- Cirka 600 av parkeringsplassene som ønskes fjernet fra gategrunn er ikke avgiftsbelagt eller regulert på annen måte. Tiltaket vil derfor redusere mulighetene for bilbaserte arbeidsreiser.

- For å lette vareleveringen foreslås det å redusere antall parkometerplasser på gatene med ca 200 og å innføre redusert parkeringstid på de gjenværende parkometrene.

- I den langsiktige parkeringsstrategien ønsker kommunen å bedre parkeringsforholdene for beboerne i Kvadraturen. Kravene til parkeringsdekning ved nybygg med andre formål enn bolig, skal reduseres fra 1,5 til

1,0 plasser pr 100 m².

- Kristiansand har lagt til rette for parkering av bobil på en sentral tomt. Det tillates ikke parkering av bobil på andre sentrale plasser.

5.2.2 Detaljert registrering av parkeringsplasser

Den klare parkeringsstrategien i Kristiansand sentrum bygger på en detaljert oversikt over parkeringsplasser i Kvadraturen. Registreringen ble foretatt manuelt i løpet av september 1990. Parkering både på og utenfor gategrunn ble registrert og plassenes tilgjengelighet ble definert.

5.2.3 Parkeringsvedtekter og frikjøpsordning

Kristiansand har delt inn byen i to soner for å bestemme hvilke krav som skal settes til parkeringen:

- Kvadraturen (de mest sentrale arealene)
- Resten av kommunen



- Vedtektene graderer parkeringsplassene i Kvadraturen. Lasteplasser og boligparkering har første prioritet. Gjenværende plasser kan benyttes til kundeparkering. I de ytre deler av byen er kravene til parkeringsdekning vesentlig høyere for både bolig- og næringsbygg.

- Parkeringsvedtektene i Kristiansand angir hvor mange plasser som kreves til ulike formål. Bygningsrådet kan likevel ved behandling av enkeltsaker redusere kravet til oppstillingsplasser når trafikforholdene på stedet tilsier dette.

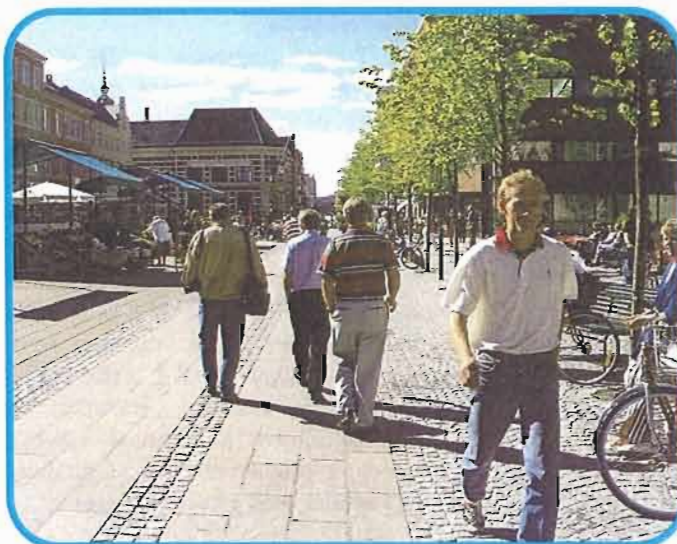
- Et viktig formål med vedtektene er å sikre at all ny parkering legges utenfor gategrunn. På denne måten oppnår kommunen at anleggskostnadene finansieres av utbygger, men samtidig får kommunen innflytelse over en stadig mindre andel av parkeringsplassene både i sentrum og i kommunen for øvrig.

- Kristiansand har en frikjøpsordning. Vedtektene gir utbygger mulighet til å kjøpe seg fri fra krav om biloppstillingsplass. Ordningen har vært lite brukt. Bygningsrådet har derfor redusert frikjøpsbeløpet fra kr 50 000 til kr 20 000. Det antas at interessen for frikjøp vil øke. Det innebærer at det kan bli anlagt færre plasser enn om man krevde at utbyggerne skulle oppfylle kravene i vedtektene.

5.2.4 Boligsoneparkering i Kvadraturen

I den mest bevaringsverdige delen av Kvadraturen i Kristiansand er det innført boligsoneparkering. Området utgjør ca 1/3 av Kvadraturen og inneholder boliger, håndverksbedrifter, gallerier, små butikker mv.

- De fastboende i området kan få kjøpe et sonekort for kr 50 i måneden. Tilsvarende må næringsdrivende betale kr 100. Andre kan bare parkere ved parkometre. Ordningen gjelder på hverdager i tiden 0800-1700 og på lørdager i tiden 0800-1300.



5.2.5 Parkeringselskap forvalter kommunens parkeringsplasser

Det kommunale selskapet Kristiansand Parkeringselskap forvalter parkeringen i Kristiansand. Selskapet er skilt ut som et aksjeselskap med eget styre, men har samme administrasjon som Kristiansand Bompengeselskap A/S.

- I Kristiansand finnes det også offentlig tilgjengelige parkeringsplasser drevet av private. Disse styres ikke av parkeringselskapet.

- Utredning og planlegging knyttet til parkering utføres i samarbeid mellom de ulike parter av administrasjonen. Politiet og næringslivsinteresser trekkes aktivt inn i diskusjonene.

- Parkeringselskapet forvalter parkeringstilbudet på en kommersiell måte, og markedsfører det som en «miljøfaktor» i bytrafikken. I de tre parkeringshusene som parkeringselskapet forvalter i sentrum, tilbys det mange plasser med ubegrenset parkeringstid. I tilknytning til ett av anleggene finnes det en rekke ekstra servicetilbud som stellerrom for småbarn og skopussemaskin. Reklamen for de ulike parkeringshusene kan oppfattes som et forsøk på å få parkeringen bort fra gaten, men kan også ses som en markedsføring for å fylle opp ledig kapasitet i anleggene.

I Kristiansand har man gjort deler av sentrum bilfritt.

5.3 TROMSØ

For Tromsø kommune er det et problem at andelen private parkeringsplasser øker. Da kommunens transportplan ble behandlet i 1987, vedtok kommunestyret at man ønsket et samarbeid med private grunneiere for å få omgjort private parkeringsplasser til offentlig korttidsparkering. Denne målsettingen har ikke vært fulgt opp i vesentlig grad. Dette begrenser kommunens muligheter til å bruke parkering som virkemiddel i transport- og miljøpolitikken. Kommunen søker å håndtere problemet i sin planlegging og i avtaler med private utbyggere.

Fakta

Antall bosatte i kommunen totalt:	55 676
Antall bosatte i kommunens sentrale deler:	47 893
Antall arbeidsplasser i sentrale deler av kommunen:	26 500
Kommunens areal:	2558 km ²

Det er ca 4300 parkeringsplasser i sentrum, inklusive et større, sentralt fjellanlegg med ca 800 plasser. I løpet av perioden 1981-1993 har antall parkeringsplasser i Tromsø sentrum økt med nærmere 80 prosent. Antallet private plasser har økt relativt mer enn de kommunale plassene. I 1994 var bare ca 34 prosent av plassene kommunale.

Cirka 60 prosent av parkeringsplassene i Tromsø sentrum er belagt på dagtid. I det private fjellanlegget var belegget ca 30 prosent. Også andre offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har ledig kapasitet. I dag synes det ikke å være vanskelig å få parkert sentralt i Tromsø.

5.3.1 Samordnet areal- og transportplanlegging i Tromsø

I Tromsø var parkering et særlig viktig tema ved utarbeidelsen av samlede areal- og transportplaner i perioden 1989-91 (TP10). I hovedrapporten fra Tromsø ble det påpekt at parkeringspolitikken og bruk av parkeringsavgifter er viktige virkemidler i en samordnet areal- og transportpolitikk.

● Kommunen mener at parkeringstiltak har betydning for den generelle framkommeligheten, trafikk-sikkerheten, utbygging av kollektivtransporttilbudet og byens visuelle inntrykk. Parkeringspolitikken ses

også som virkemiddel for å begrense trafikkveksten.

● Byen ønsket en parkeringspolitikk som omfatter hele byområdet. Parkeringsavgifter ble anbefalt innført flere steder enn i sentrum, blant annet ved kjøpesentra. Offentlige grunneiere ble anbefalt å innføre avgiftsparkering ved en del av sine eiendommer for å redusere omfanget av arbeidsreiser med bil. I planen etterlyses en lov-hjemmel til å avgiftsbelegge parkering på privat grunn.

5.3.2 Parkering er et viktig element i flere planer

Parkering ble tatt opp i forbindelse med utarbeidningen av en kommunedelplan for sentrum i 1990. Kommunestyret fattet følgende prinsippvedtak:

- Det skal føres en restriktiv parkeringspolitikk i nedre del av sentrum.
- Parkering som reserveres for næringsdrivende søkes lokalisert til parkeringsanlegg i fjell.
- Private parkeringsplasser søkes omgjort til kommunal avgiftsparkering.

● Bygningsrådet fattet senere vedtak om å begrense omfanget av parkering i forbindelse med ny bebyggelse i Tromsøs sentrale deler. Gjeldende norm for parkering ble redusert fra 1,25 til 1,0 plass pr leilighet. For kontor- og forretningsvirksomhet ble normene redusert fra én plass pr 50 m² til én plass pr 75 m². Tilsvarende ble normen for industri- og engrosvirksomhet redusert fra én plass pr 100 m² til én plass pr 150 m².

● Som grunnlag for en ny kommunedelplan for Tromsø sentrum er det blitt laget en utredning om parkeringsbehov og virkemidler. Parkeringsutredningen viser at 13 prosent av sentrums areal brukes til parkering. Disse arealene ønsker kommunen å benytte på en bedre måte. På den annen side ønsker også kommunen å overta det private fjellanlegget for å innpasse disse plassene i en samlet plan.

Parkeringsnormene for områder utenfor sentrum er under vurdering.

5.3.3 Frikjøpsordningen i Tromsø

Tromsø innførte en frikjøpsordning i 1978. Opprinnelig var frikjøpsbeløpet kr 35 000. I 1987 ble beløpet økt til kr 55 000 og har siden vært indeksregulert årlig, slik at det i 1992 var på kr 65 000. Dette er et høyt beløp i norsk sammenheng. De innbetalte frikjøpsbeløpene er plassert i et fond. Det har vist seg at frikjøp bare ble gjort gjeldende for 10-12 plasser pr år og at det hovedsakelig berørte boligparkering.

● Fordi frikjøpsbeløpet har tilsvart kostnadene ved å anlegge en parkeringsplass, har ikke ordningen bidratt til at det er blitt anlagt færre private plasser. Vinteren 1995 ble frikjøpsordningen opphevet. Kommunen ønsker i stedet å innføre en generell etableringsavgift («miljøavgift») i sentrum, øremerket til forbedringstiltak, bl a trafikkkløsnings. Det finnes i dag ingen lovhjemmel for innføring av en slik «miljøavgift». Kommunen har derfor søkt å inngå frivillige avtaler med utbyggere.

5.3.4 Bruk av reserverte plasser i sentrum

Kommunen har reservert mellom 200 og 300 av parkeringsplassene i sentrum for næringsdrivende for å tilfredsstille behov for å kunne parkere biler som benyttes i tilknytning til arbeidet. Vinteren 1994 ble det undersøkt hvordan disse plassene ble brukt.

● Bilene som sto på plassene ble i liten grad benyttet i arbeidstiden. Kommunen konkluderte med at de reserverte plassene hovedsakelig ble brukt til arbeidsreiser. Dette kan ses i sammenheng med at parkeringstilbudet i Tromsø er godt og at de næringsdrivende får dekket sine parkeringsbehov på annen måte. Det vurderes om plassene heller bør gjøres tilgjengelige for næringslivets kunder og besøkende.



Parkering i Tromsø.

5.3.5 Eget kommunalt parkeringskontor

I 1978 ble det etablert et eget «Parkeringskontor» i Tromsø. Kontoret står for driften av den offentlige avgiftsparkeringen i kommunen. Kontoret skal også finansiere og bygge parkeringsplasser samt utøve kontroll med at parkeringsbestemmelsene følges.

● Parkeringskontoret har 17 ansatte (1994) hvorav 9-10 er trafikkbetjenter. Avgifter, gebyrer og andre inntekter ga i 1994 et overskudd på ca 7,4 millioner kroner.

● Inntektene fra parkeringsavgiftene er tidligere blitt satt inn i et kommunalt fond øremerket ulike transporttiltak som gang- og sykkelveger, kollektiv- og trafikkikkerhetstiltak mv. I dag går inntektene inn i de kommunale budsjettene.

Tid (timer)	Takst (kr)	Antall P-plasser
1/2	10	141
1	10	367
2	8	53
3	8	38
4	5	108
9	2	280
Totalt		846
1 ved flyplassen		

Tabell 5.1: Oversikt over tidsbegrensninger og parkeringstakster i Tromsø

6. REFERANSER

6.1 LOVER, FORSKRIFTER OG RETNINGSLINJER

Miljøverndepartementet. 1993
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
Rundskriv T-5/93.

Miljøverndepartementet. 1994
Nasjonale mål for fylkes- og kommuneplanlegginga, og opplegget av fylkesplanlegginga 1996-99.
Rundskriv T-1/94.

Miljøverndepartementet. 1995
Barn og planlegging. Rundskriv T-1/95.

Miljøverndepartementet. 1995
Retningslinjer for bruk av innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven. Rundskriv T-5/95.

Plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr 77.
Plan- og bygningsloven med endringer ved lov av 26. juni 1990 nr 50.
Miljøverndepartementet. T-909.
ISBN 82-7243-898-4

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. 1997
Retningslinjer til Forskrift om parkering for forflytningshemmede. Revidert kommentarutgave.

Statens vegvesen. 1987
Skiltnormaler. Håndbok 050.

Statens vegvesen. 1991
Trafikkreglene. 4. utgave. Med fortolkninger, praksis m.v. Håndbok 060. Ajourført pr 10. mai 1991.

Statens vegvesen. 1994
Vegtrafikkloven. Med fortolkninger, praksis m.v. Håndbok 080. Ajourført pr 15. juni 1994 2. utgave.

Vegtrafikklovgivningen.
Ajourført pr 1.2.95. 35. utgave.
Grøndahl Dreyer, Oslo.
ISBN 82-504-2208-2.

Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
I: *Vegtrafikklovgivningen.* Grøndahl Dreyer Oslo. ISBN 82-504-2208-2.

Forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskrifter)
I: *Vegtrafikklovgivningen.* Grøndahl Dreyer Oslo. ISBN 82-504-2208-2.

Forskrift om offentlig parkeringsregulering og gebyr (parkeringsforskrifter)
I: *Vegtrafikklovgivningen.* Grøndahl Dreyer Oslo. ISBN 82-504-2208-2.

6.2 REFERANSER BRUKT I HEFTET

Asplan Analyse As. 1991
Trafikkorienterte eksterne kjøpesentra. Produktivitetsmessige gevinster og miljømessige konsekvenser. Sandvika. Rapport 55.

Bakke, A C, Hansen, T og Fladmark, H F. 1995
Kan vi redusere luftforurensningen ved å redusere parkeringstilbudet på arbeidsplassen? Rapport fra prosjektet Reduksjon av arbeidsparkeringsplasser i Oslo. Oslo Kommune, Plan- og bygningsetaten.

Bell, D A. 1991
Office location - city or suburbs? Travel impacts arising from office relocation from city to suburbs.
Transportation Vol 18, no 3, 1991, pp 239-259.

Dieter, A og Lembrock, M. 1990
Stadtverträgliche Verkehrsplanung. Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und Bewirtschaftung. Berlin, Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU).

- Engebretsen, Ø og Hanssen, J U. 1994
Arealbruk og transport. Retningslinjer for samordnet planlegging i Storbritannia og Nederland.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI rapport 228/1994.
ISBN 82-7133-859-5.
- Engebretsen, Ø. 1996
Lokalisering, tilgjengelighet og arbeidsreiser. En analyse av arbeidsreiser i Osloregionens sørkorridor basert på kriteriene i ABC-systemet.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI notat 1048/96.
- Hanssen, J U. 1992
Parkering som transport og miljøpolitisk virkemiddel. Status og utviklingstendenser - en litteraturstudie.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI arb dok TP/0497/92.
- Hanssen, J U. 1993a
Transportmessige virkninger av næringsvirksomheters lokalisering.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI rapport 215/1993.
ISBN 82-7133-844-7.
- Hanssen, J U. 1993b
Hva koster parkeringsplassene? Sammenfatning av noen erfaringstall.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI arb dok TP/0629/93.
- Jansson J O. 1987
Parkerings- og trafikpolitikk för humanare innerstadsmiljö. Stockholm, Statens råd för byggnadsforskning. T18:1987.
ISBN 91-540-4807-9.
- Kolbenstvedt, M, Silborn, H og Solheim, T. 1996
Miljøhåndboken. Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder. Del I.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
ISBN 82-7133-967-2.
- København kommune. 1990
Balticas utflytning. Nogle trafikale konsekvenser af en virksomheds utflytning fra Københavns indre by til Ballerup. København kommune, Plandirektoratet.
- København kommune. 1996
Parkeringstølling i udvalgte gader i betalingszonerne. Magistratens 4. afdeling. Stadsingeniørens direktorat.
- Lunden, P K, Hjorthol, R, Kolbenstvedt, M og Stangeby, I. 1994
Transport i større byer. Om transportplanlegging, næringsvirksomheters lokalisering og befolkningens reisevaner. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 226/94.
ISBN 82-7133-857-9.
- Madsen, J. 1992
Parkering i København. Stads- og havneingeniøren nr 8, 1992. S 38-41.
- McCluskey J. 1987
Parking. A handbook of environmental design. London, E. & f. N. Spon.
ISBN 0-419-13530-8.
- Miljøverndepartementet. 1993
Stedsanalyse - innhold og gjennomføring. Veileder T-986. Oslo.
ISBN 82-7243-958-6.
- Miljøverndepartementet. 1994
Trafikk, oppvekst & nærmiljø. En oppsummering av TON-prosjektet. Oslo. ISBN 82-457-0068-1.
- Miljøverndepartementet. 1996
Reguleringsplan. Bebyggelsesplan. Oslo. Veileder T-1128.
ISBN 82-457-0093-2.
- Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. 1996
Utvikling av sykkelbyer. Rapport og råd fra Sykkelbyprosjektet. Veileder. Oslo. ISBN 82-7704-035-0.

- Newman, P og Kenworthy, J. 1989
Cities and Automobile Dependence.
An International Sourcebook.
Gower Technical m fl, Sydney.
- Nielsen, G. 1996
Fem teser om handel og sentrumsutvikling. Bearbeidet bidrag til Miljøbykonferansen i Tromsø, sept. 1996.
- Norfakta A/S. 1993
Parkeringsundersøkelse. Samarbeidsgruppen Midtby'n. Trondheim.
- Norheim, B og Stangeby, I. 1993
Bedre kollektivtransport - Oslo-trafikantenes verdsetting av høyere standard. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 167/1993. ISBN 82-7133-785-8.
- Norheim, B, Kjørstad K Næss og Renolen, H. 1994
Ny Giv for kollektivtrafikk i Drammensregionen. Hovedresultater fra samvalganalysen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 241/94. ISBN 82-7133-873-0.
- Norsk Vegplan II. Trafikk og bymiljø. Oslo, Norges offentlige utredninger; NOU 1977: 40A.
- Næss, P, Larsen, S L og Røe, P G. 1993
Hvor bor de som kjører mest? Bruk av bil og kollektivtransport blant beboere i 30 boligområder i Stor-Oslo. Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning. NIBR-rapport 1993:22.
- Næss, P, Larsen, S L og Røe, P G. 1994
Energibruk til transport i 22 nordiske byer. Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning. NIBR-rapport 1994:22.
- Oslo Sporveier. 1995
Parker og reis. Bil- og sykkelparkering tilknyttet kollektivtilbudet i Oslo området. 1995. Oslo kommune og AS Oslo Sporveier m fl.
- Polak, J W, m fl. 1990
Parking guidance and information systems. *Traffic Engineering and Control, October 1990, pp 519-524.*
- Renolen, H. 1996
Innfartsparkering for biler og sykler. I: Kolbenstvedt m fl. Miljøhåndboken. Del I. Oslo, Transportøkonomisk institutt. ISBN 82-7133-967-2.
- Runkel, M. 1993
Park and ride: Development and perspective. *50th UITP Congress, Sydney 1993, Report 2.*
- Samferdselsdepartementet. 1978
Om trafikk og bymiljø. Norsk vegplan for byer og tettsteder. St meld nr 9 (1978-79).
- Samferdselsdepartementet. 1992
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97. St meld nr 34 (1992-93).
- Samferdselsdepartementet. 1995
Om grunnlaget for samferdselspolitikken. St meld nr 32 (1995-96).
- SIFO Feedback AS. 1992
Undersøkelse om Trafikk- og handlemønster i Bogstadveien og Vøgtsgate. Utført for Oslo Sporveier.
- SIFO Feedback AS og Sentrums Utvikling as. 1993
Handlevaneundersøkelsen 1992. Hovedrapport.
- Solheim, T. 1989
Arbeidsreiser i norske byer. Hva bestemmer valg av reisemåte? Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0886/1989.

Stadsbyggnadskontoret. 1987
Effekten av höjda parkeringsavgifter.
Göteborg. Rapport 15:1987.

Stangeby, I og Norheim, B. 1995
Fakta om kollektivtransport. Erfaringer og løsninger for byområder.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI rapport 307/1995.
ISBN 82-7133-951-6.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
1992
Veg- og gateutforming. Håndbok
017. Oslo, Statens vegvesen.
ISBN 82-7207-328-5.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
1996a
Stedet og vejen. Et idéhefte om miljøprioritert gjennomkjøring med erfaringer fra gjennomførte prosjekter. Oslo. ISBN 82-7207-291-2.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
1996b
Miljøgate. Stedet og vejen. Sammen-dragsrapport fra miljøgateprosjektet.
Oslo. ISBN 82-7704-032-6

Stenstadvold M og Hanssen J U. 1993
Parkeringspolitikk i teori og praksis.
Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI rapport 172/1993.
ISBN 82-7133-790-4.

TEST. 1988
Quality streets. How traditional urban centres benefit from traffic calming. London. Report nr 75.
ISBN 0-905545-19-2.

TFK - Institutet för transportforskning. 1991
Parkeringsanläggningar. Planering, utformning och drift. Stockholm.
TFK-rapport 1991:5.
ISBN 91 869 44 649.

Tjade, A S. 1989
Arbeidsreiser som trafikkunderlag for jernbane til Hurum flyplass. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI arb dok OA/0077/1989.

Transportøkonomisk institutt. 1993
Sykkeltrafikk, gods- og næringstransporter, parkering, trafikkikkerhet i TP10. Oslo. ISBN 82-7704-007-5.

Trondheim kommune. 1994/95
Strategier for en ny parkeringspolitikk. Om parkering som trafikkreduerende virkemiddel i Trondheim kommune. Byplankontoret.
Rapport nr BU 94/04. Revidert 1995 med nye vedtak.

Vibe, N. 1993
Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
TØI rapport 171/93.
ISBN 82-7133-789-0.

Virkemidler i miljøpolitikken.
Oslo, Norges offentlige utredninger; NOU 1995: 4.

6.3 ANDRE REFERANSER

Asplan Østlandet AS. 1990
Fakta grunnlag for trafikkskapende næringsvirksomhet.
Rapport. Sandvika.

Bjørnland, D. 1996
Historien om Parkeringshus A/S og Oslo kommunes parkeringspolitikk.
Oslo, Parkeringshus A/S.

Feeney, B P. 1989
A review of the impact of parking policy measures on travel demand. I: *Transportation Planning and Technology, 1989, Vol 13 pp 229-244.*

- Fosli, O. 1995
Miljøbaserte parkeringsnormer i Oslo. Vurdering av normer for arbeidsplassparkering. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arb dok TRU/0564/1995.
- Fuglum, K og Granquist T E. 1979
Parkeringstiltak i tettsteder - Bygningsloven og parkering. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1979. Temaserien - trafikk 11. ISBN 82-7133-272-4.
- Fuglum, K og Granquist T E. 1980
Parkering i tettsteder. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Temaserien - trafikk 14. ISBN 82-7133-324-0.
- Guidelines for a coordinated parking policy.*
Nederland, Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering. Record 11. 1994.
- Hagen, K-E. 1996
Nytteberegninger av tiltak i miljøforbedret trafikkplan for Oslo. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1039/1996.
- Hansse JU og Stenstadvold, M. 1997
Parkeringspolitikk i fire eksempelbyer. Birmingham, Canterbury, København og Västerås. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1061/1997
- Implementing effective travel demand management measures: Inventory of measures and synthesis of experience.*
Washington, US Department of Transportation. Final report September 1993.
- Jansson J O. 1993
Parkeringstillgångens betydelse för färdmedelsfördelningen och parkeringspolitikens roll i stadstrafikpolitiken. Foredrag NKTF-konferansen i Odense, oktober 1993.
- Jones, K. 1994
Parkeringsdekning i nordiske bysentre. Forholdet mellom parkeringsplasser og arbeidsplasser i et utvalg nordiske byer. Oslo, NIBR. Notat 1994:116.
- Miljøverndepartementet. 1988
Miljø og utvikling. Norges oppfølging av Verdenskommisjonens rapport. St meld nr 46 (1988-89).
- Nesdal, A og Olsen O. 1994
Parkering - regulering og håndheving. Oslo, Euroconsult AS, 1994.
- Parking management strategies: A handbook for implementation.*
Chicago, Regional Transportation Authority, 1995.
- Personbil, miljø og samfunn.*
Oslo. Norges offentlige utredninger; NOU 1975: 39.
- Personbilpolitikk. Personbilen i norsk samferdsel.*
Oslo, Norges offentlige utredninger; NOU 1984: 6.
- Planning policy guidance: Town centres and retail developments.*
London, Department of the Environment, 1996. PPG6.
- Planning policy guidance: Transport.*
London, Department of the Environment, Department of Transport, 1994. PPG13.
- Regionplane- och trafikkontoret. 1995
Parkering - ett underskattat styrmedel. Samband mellan parkering och resande - en förstudie. Stockholm, Kontorspromemoria nr 9, oktober 1995.
- Samferdselsdepartementet. 1988
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93.
St meld nr 32 (1988-89).

Shoup, D C. 1995

An opportunity to reduce minimum parking requirements.

I: *Journal of the American Planning Association*, Vol 61. nor 1. Winter 1995 p 14-27.

Statsbygg og Statens forurensnings-
tilsyn. 1996

*Bærekraftig byutvikling. Vurdering av
parkeringsdekning på Pilestredet
Park.* Oslo, AS Civitas.

Topp, H H. 1991

Parking policies in large cities in
Germany. I: *Transportation*, 1991,
vol 18, pp 3-22.

Weant, R A and Levinson, H S. 1990

Parking. Westport, Connecticut.
Eno Foundation for Transportation.

Young, W. 1990

*A compilation of research into
parking policy.* Oxford University
Transport Studies Unit. TSU Ref.
528.

Young, W et al. 1990

*Developments in parking policy and
management.* Discussion paper 24.
Oxford, Rees Jeffreys Road Fund
Transport and Society.

PARKERING

En målrettet regulering av parkeringstilbudet i byer og tettsteder kan være et viktig virkemiddel i en samordnet areal- og transportplanlegging. I dette heftet går sivilingeniør Jan Usterud Hanssen ved TØI gjennom ulike undersøkelser på området, og oppsummerer de muligheter som gis innenfor plan- og bygningslovens rammer. Heftet inneholder også en kort beskrivelse av parkeringssituasjonen i tre typiske norske byområder.

Arbeidet er finansiert av Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet og Kommunal- og arbeidsdepartementet.

Bestilles fra:



Transportøkonomisk institutt

Postboks 6110 Etterstad

0602 Oslo

Tlf: 22 57 38 00

Fax: 22 57 02 90

E-mail: bibl@toi.no

Pris: kr 150,-