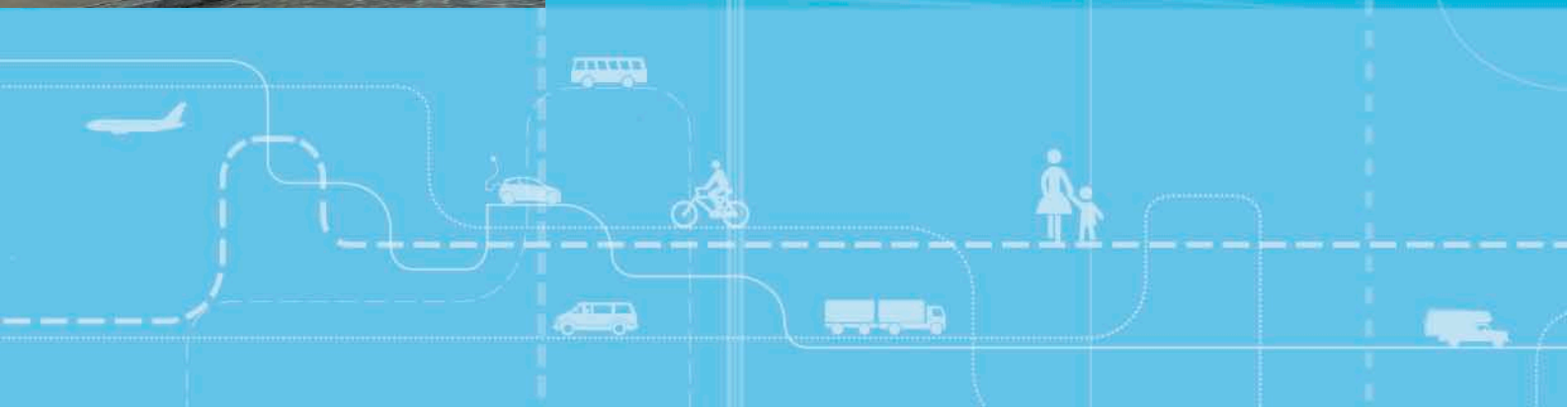


Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer



Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer

Jan Usterud Hanssen og Petter Christiansen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer

Forfattere: Jan Usterud Hanssen
Petter Christiansen

Dato: 05.2013

TØI rapport: 1266/2013

Sider 59

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1438-6

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Trondheim kommune

Prosjekt: 3895 - Parkeringspolitikk i Trondheim kommune

Prosjektleder: Jan Usterud Hanssen

Kvalitetsansvarlig: Aud Tennøy

Emneord: Arealbruk
Parkering
Politikk

Title: Summary of parking policy in five Norwegian cities

Author(s): Jan Usterud Hanssen
Petter Christiansen

Date: 05.2013

TØI report: 1266/2013

Pages 59

ISBN Electronic: 978-82-480-1438-6

ISSN 0808-1190

Financed by: Municipality of Trondheim

Project: 3895

Project manager: Jan Usterud Hanssen

Quality manager: Aud Tennøy

Key words: Land use
Parking
Policy

Sammendrag:

Rapporten gir et sammendrag av gjeldende parkeringspolitikk i Bergen, Kristiansand, Oslo, Stavanger og Trondheim. Det er tatt utgangspunkt i målsettinger gitt i overordnede planer og konkrete føringer for oppfølging. Videre beskrives gjeldende bestemmelser/ normer, dagens parkeringstilbud i byenes sentrumsområder (antall plasser, regulering, mv.). Parkering er et todelt tema der det skilles mellom planlegging av nye parkeringsplasser og utøvende myndighet (håndhevelse og tilrettelegging). Det konkluderes med at byene må føre en bevisst politikk for å unngå at en stadig større del av tilbudet faller utenfor kommunal styringsmulighet. Dette gjelder ikke bare sentrumsområdene. Det pekes på de mulighetene som ligger i frikjøpsordningen.

Summary:

The report describes current parking policy in five Norwegian cities (Bergen, Kristiansand, Oslo, Stavanger and Trondheim). We have reviewed the policies stated (goals and measures) in comprehensive planning documents and political decisions. All five cities have the intention of limiting new parking lots. The number of parking spaces in central areas (CBD) and regulations for their use are described. Parking practice is divided between planning (new parking spaces) and the control of parking regulations related to existing places. The cities should be concerned about a further privatization of parking which will reduce future possibilities of using parking as a policy measure. By requiring in lieu fees instead of parking spaces the cities can gain control of a larger part of the supply.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Trondheim kommune skal gjennomgå sin parkeringspolitikk. Som en del av grunnlaget for en slik gjennomgang har TØI fått i oppdrag å sammenstille mål, status, praksis, erfaringer, mv. fra fire andre, norske storbyer. Foruten Trondheim, omfatter oversikten Bergen, Kristiansand, Oslo og Stavanger.

Rapporten er basert på en gjennomgang av rapporter, planer og vedtak, samt samtaler/intervjuer med sentrale personer i administrasjonen i de fem byene. Vi er takknemlig for at disse har stilt seg til rådighet og har besvart våre henvendelser innenfor en stram tidsramme.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært Knut Johan Vik fra Eierskapsenheten i Trondheim kommune. Arbeidet har blitt utført av Jan Usterud Hanssen og Petter Christiansen med førstnevnte som prosjektleder. Sekretær Tove Ekstrøm har bistått med ferdigstillingen av rapporten. Aud Tennøy har kvalitetssikret arbeidet

Oslo, mai 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
2	Gjennomføring	3
3	Rammebetingelser og målsettinger	4
3.1	Rammebetingelser	4
3.2	Målsettinger og strategier	6
3.3	Oppsummering av byenes parkeringspolitikk	11
4	Organisering og ansvarsforhold	14
5	Parkeringstilbudet i sentrumsområdene	18
5.1	Antall parkeringsplasser	18
5.2	Pris og regulering	20
6	Parkeringsnormer – nye plasser	22
6.1	Forskjellige normer i ulike geografiske områder	22
6.2	Minimums- og maksimumsnormer for boliger	24
6.3	Minimums- og maksimumsnormer kontor	27
6.4	Normer for forretning/handel	30
6.5	Sykkelnormer	32
7	Finansiering av nye parkeringsanlegg	35
8	Boligsoneparkering	36
8.1	Avgrensning	36
8.2	Regulering og pris	40
9	Andre parkeringstemaer	42
9.1	Frikjøpsordning	42
9.2	Spesielle parkeringsreguleringer	43
9.3	Innfartsparkering	46
9.4	Mobilitetsplanlegging	47
9.5	Nye parkeringshus	47
9.6	Andre bestemmelser eller retningslinjer	48
9.7	Uttalelser til Parkeringsloven	49
9.8	Privatisering av parkeringsplasser	49
10	Oppsummering	51
10.1	Anbefalinger	54
11	Referanser	58

Sammendrag:

Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer

TØI rapport 1266/2013
Jan Usterud Hansen og Petter Christiansen
Oslo 2013, 59 sider

Parkeringspolitikken dreier seg både om planlegging av nye plasser og styring av bruken av de parkeringsplassene som allerede finnes. Studien av fem norske storbyer viser at samspillet mellom planeter og parkeringsforetak i hovedsak fungerer, men at det også er behov for en tydeliggjøring av målsettinger og av hva som skal forstås med en helhetlig parkeringspolitikk der målsettinger, virkemidler og ansvarsforhold er sammenstilt. En tvungen frikjøpsordning har potensial for å sikre bedre kommunal kontroll over byens parkeringstilbud.

Rammebetingelser og målsetting

Parkering omfatter en rekke tiltak og virkemidler som kan bidra til måloppnåelse på flere politikkområder. Disse kan være arealbruk og byutvikling, miljø, næringsliv og handel, transport, mv. En sammenstilling av praksis i fem byer (Bergen, Stavanger, Kristiansand, Oslo og Trondheim) viser at alle byene forventer stor vekst og derfor også økt etterspørsel etter transport. Begrensning av antall nye parkeringsplasser samt bevisst styring av eierskap og bruk er viktige kommunale virkemidler for å påvirke utbyggingsmønsteret og unngå uønsket trafikkvekst.

Dagens parkeringstilbud i byene består av en blanding av offentlig og privat eide plasser. Det er bare Oslo kommune som ikke eier og drifter egne parkeringshus. I de andre byene synes det i større grad å være et prinsipp at ny parkering bør kontrolleres av kommunen selv. Eierne av private parkeringshus og private parkeringsselskaper kan ikke forventes å prise eller tilpasse sine tilbud i samsvar med kommunale målsettinger og strategier. Derfor bør en bykommune ha kontroll over en størst mulig andel av parkeringstilbudet hvis man ønsker at parkering skal være et effektivt virkemiddel.

Stavanger har etablert både en frikjøpsordning for sentrumsområdet og retningslinjer som legger opp til felles parkeringsløsninger. Dette gir grunnlag både for sambruk av plasser og en mer markedsbasert parkeringspolitikk.

Alle byene har som mål å redusere gateparkeringen og alle opplyser at det er ledig kapasitet i eksisterende parkeringshus. Ingen av byene har en klar strategi for eventuell utbygging av nye sentrale parkeringstilbud, men dette diskuteres likevel i flere av byene.

Det er en stor utfordring for kommunene at de ikke kan påvirke antall og bruken av private plasser etter at de er anlagt.

Organisering og ansvarsforhold

Parkeringspolitikken er i praksis delt på to parter: byplanmyndigheten når det gjelder nye plasser og håndhevende myndighet som er lagt til parkeringsetater eller -foretak.

Den første parten forvalter temaet i henhold til plan- og bygningsloven. Den andre parten håndhever parkering på gategrunn etter vegtrafikklovgivningen og oppfølging av den kommunale parkeringspolitikken i samsvar med sine vedtekter og kommunale vedtak. Byene har gitt uttrykk for at det er et tilfredsstillende samarbeid mellom partene. I noen grad er det organisert faste samarbeidsmøter.

Vedtektene til Stavanger parkeringsselskap KF gir klart uttrykk for at foretaket er et viktig redskap i kommunenes byutviklingspolitikk og er til enhver tid underlagt gjeldende transport- og parkeringspolitiske målsettinger. Parkeringssselskapenes vedtekter er ellers ikke like tydelige på å definere disse sammenhengene. I de fleste byene har parkeringsforetakene også ansvar for utbygging av nye parkeringsanlegg.

For øvrig kan det spørres om krav til inntjening kan føre til en pris- og tilbudspraksis som ikke alltid er i samsvar med overordnet mål om å styre og begrense parkeringstilbudet. Dette spørsmålet må ses i sammenheng med hvor kommunens beslutningstakere har plassert myndigheten til å fastsette takstene enten det gjelder gateparkering, i parkeringshus eller for boligsoneparkering. Parkeringssselskapenes styre kan for eksempel ha annen prioritering enn formannskapet eller bystyret.

Det varierer hvilke rutiner byene har for å få etablert plasser til spesielle parkeringsformål: HC, el-biler, sykkel, turistbusser, bobiler, mv.

Parkeringsnormer

Byenes parkeringsnormer er i hovedsak bygget opp på samme måte, men det varierer hvor restriktive de er. Definisjonen av sentrum og øvrig inndeling av byene i soner gjør at det er en utfordrende oppgave å diskutere og forklare forskjeller mellom byene.

Byene bruker i stor grad både minimums- og maksimumsnormer, men det varierer på hvilket nivå kravene ligger. Tabell S1 gir en forenklet illustrasjon av normenes effekt på parkering for et tenkt nytt kontorbygg på 10.000 m² lokalisert i sentrum eller et sentrumsnært område. Tabellen er beregnet på grunnlag av byenes gitte maksimumsnormer for de aktuelle områdene og at en kontorarbeidsplass beslaglegger 20 m². Dekningen angir hvor stor andel av de ansatte som kan regne med å få en parkeringsplass hvis det ikke forutsettes at en viss andel blir avsatt til besøk.

Tabell S1. Antall plasser ved 10.000 m² nytt kontorareal (20 m² per arbeidsplass)

Område		Trondheim	Bergen	Oslo	Kristiansand	Stavanger
Sentrum	Maksimum antall plasser	25	14	16	100	-
	Dekning (%)	5	2,8	3,2	20	-
Sentrumsnært	Maksimum antall plasser	50	40	80	100	120
	Dekning (%)	10	8	16	20	24

En slik forenklet sammenstilling viser at det kan være stor forskjell mellom byene, men det er selvfølgelig ikke gitt at det maksimale antall plasser vil bli godkjent i en planprosess. Bergens normer fremstår som de mest restriktive, mens Kristiansand og Stavanger (i sentrumsnære områder) skiller seg ut med de minst restriktive maksimalnormene.

Områdenes (sonenes) avgrensning kan ha stor betydning for hvor mange nye parkeringsplasser et prosjekt kan eller vil få. Mye av den framtidige utbygging vil trolig forgå i knutepunkter utenfor sentrum eller langs korridorer med godt kollektivtilbud. Det bør vurderes om en restriktiv sentrumsnorm skal gjelde også for slike områder.

I motsetning til de andre byene som har spesifisert normene på 15-20 ulike arealbruksformål har Stavanger en forenklet bestemmelse med ett normtall for næring for hver av de tre definerte sonene. Det er ellers stor forskjell mellom byene når det gjelder å presisere utfyllende krav til for eksempel lokalisering, utforming og sambruk av parkeringsplasser

Alle byene har krav til antall sykkelparkingsplasser både for bolig- og næringsbebyggelse. Dette kan i større grad følges opp med bestemmelser eller retningslinjer som angir krav til lokalisering, overdekking, sikkerhet, og garderobe. Bergen fremstår som et eksempel på hvordan dette kan gjøres.

Antall parkeringsplasser

Det er vanskelig å få en pålitelig oversikt over parkeringstilbudet i byene. Det gjelder også sentrumsområdene og det er ikke alltid klart om tallene gjelder både private og offentlig kontrollerte plasser, om det gjelder både allment tilgjengelige og reserverte plasser, osv. Det er behov for et samarbeid mellom byene for å få til en mer sammenlignbar registrering og klassifisering av parkeringsplassene.

Tabell S2 viser en oversikt over plasser i byenes sentrum basert på tilgjengelig informasjon fra ulike kilder. Antallet plasser påvirkes i stor grad av hvordan sentrumsområdet avgrenses. Ellers vil det alltid være usikkerhet knyttet til slike tall. Byene innhenter dem på ulike måter og benytter ulike klassifiseringer.

Tabell S2. Antall parkeringsplasser i byenes sentrumsområder.

	Bergen	Oslo	Trondheim	Stavanger	Kristiansand
På gategrunn	620	915	1331	837	1100
Kommunalt eide p-hus og tomter ⁽¹⁾	2981	-	1037	2444	2400
Delsum	3601	915	2368	3281	3500
Private (p-hus)	1257	12.000 ⁽²⁾	684	2026	4700
Andel kommunalt eide plasser (%)	69	Ca 7	78	62	43
Boligsoneplasser	3450	-	527	-	494
Handicaplasser	125	99	79	-	120
Sum	8345	Ca 13.100	3658	5307	9-10.000 ⁽³⁾

⁽¹⁾ En del av de kommunale plassene leies ut til faste brukere – gjerne på månedsbasis

⁽²⁾ Dette inkluderer noen parkeringshus i sentrumsranden (f. eks. Aker Brygge) – ellers regnes det å være 9400 plasser i private P-hus i sentrum

⁽³⁾ Kommunedelplanen for sentrum er kilde for totaltallet. Dette er noe større enn summen tallene i kolonnen som er hentet fra andre kilder. I tillegg regnes det med 3-4000 nye plasser innen 2022

De to øverste radene i tabell S2 gjelder plasser som kommunen selv disponerer. Oslo skiller seg ut med svært få kommunale plasser, mens Bergen har flest. Tabellen viser videre at det er stor forskjell mellom byene og at det er Bergen og Trondheim som har de største andelene kommunale plasser i sentrumsområdene. I Bergen er det vist

stort antall boligsoneplasser som i hovedsak er gateparkering. Slike plasser kan ikke brukes av andre enn beboere på dagtid.

I forhold til byens størrelse synes parkeringstilbudet i Kristiansand å være vesentlig mer omfattende enn i de andre byene.

Temaer for en helhetlig parkeringsstrategi

Det er åpenbart et behov for å avklare hva som inngår i en *helhetlig parkeringspolitikk*. Begrepet brukes i ulike sammenhenger uten at det er klart beskrevet hva det innebærer. Vi mener at det bør arbeides for å sammenstille målsettinger, virkemidler og ansvarsforhold i en tilnærmet samlet pakke.

Ved spørsmål om byenes parkeringspolitikk blir det i hovedsak vist til kommuneplanens arealdel. Parkeringspolitikken i byene er i liten grad tydeliggjort gjennom egne strategidokumenter der også forholdet til eksisterende parkeringstilbud og tilrettelegging for ulike formål og kjøretøytyper tas opp. En strategi for prising og regulering av parkeringsplassene bør tydeliggjøres i en helhetlig strategi.

Spørsmålet om nye parkeringshus synes å bli behandlet når forslag fremmes og er derved ikke alltid et resultat av en samordnet planprosess. Det er ingen av byene som har føringer for hvordan spørsmål om parkeringshus skal behandles og ses i sammenheng med restriktive normer.

Det er ingen eksempler fra de senere årene på at parkering er utredet i en større sammenheng. Prinsipper for utbygging og eierskap er i liten grad diskutert. Byene har ikke tydeliggjort hvordan parkering inngår som et virkemiddel knyttet til ulike overordnede målsettinger.

En overordnet og helhetlig parkeringspolitikk må være klart formulert. Oppfølgingen må være basert på en klar ansvarsfordeling, men det bør også etableres et samarbeidsorgan for utveksling av erfaringer og gjennomgang av aktuelle utfordringer. Et slikt organ kan med fordel formaliseres og få ansvar for å ta opp utfordringer etter hvert som de oppstår og fremme forslag til tiltak og eventuelle justeringer av byens helhetlige parkeringsstrategi.

Mange kommuner har en *frivillig* frikjøpsordning. Det innebærer at utbygger kan inngå avtale om å kjøpe seg fra hele eller deler av det parkeringskravet som følger av normene. En *tvungen* frikjøpsordning gir derimot kommunen mulighet til å kreve at utbygger i stedet for å anlegge nye parkeringsplasser, innbetaler en avgift tilsvarende det antall plasser som kreves i henhold til en minimumsnorm for den aktuelle lokaliseringen. Frikjøpsordningen må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen. I prinsippet bør avgiften tilsvare kostnaden for å bygge parkeringsplasser i anlegg, men den blir ofte satt lavere enn dette.

Innbetalte avgifter kan gå inn i fond som kommunen kan benytte til utbygging av kommunale parkeringsanlegg og derved sikre bedre kommunal styring av parkeringstilbudet (anleggenes størrelse, lokalisering, utforming, bruk, mv). Av de fem byene som inngår i dette prosjektet er det bare Stavanger som praktiserer en tvungen ordning.

Det forventes at byene gradvis fortettes – også i sentrumsområdene. Som følge av dette kan det bli stadig vanskeligere å finne plass til parkering på tomteareal og tomter til parkeringshus. Derfor kan utviklingen gå i retning av at kravene til sykkelparkering økes. Det gjelder både antall plasser og standarden på disse.

Det er vanskelig å gi gode svar på hvordan normene fungerer. Vi har for eksempel ikke hatt mulighet til å foreta intervju med plan- og utbyggersiden. Det vil trolig være nyttig å videreføre denne oversikten med en kartlegging av praksis i byggesaker.

Det er en rekke temaer som kan vurderes tatt opp i videre arbeid med en helhetlig parkeringsstrategi i Trondheim. Noen av disse er:

- Parkeringspolitikken dreier seg både om tilrettelegging for et nødvendig eller ønsket parkeringstilbud i byens ulike deler. En oppfølging av at bruken av parkeringstilbudet er i samsvar med intensjonen (målene) synes å være nødvendig som grunnlag for å vurdere behov for nye plasser. Det er derfor nødvendig med et godt samspill mellom planleggende og utøvende deler av administrasjonen og de politiske organer som gir føringer for aktivitetene.
- Det vil være nyttig om representanter fra byene møtes regelmessig for å utveksle erfaringer med normene. Det gjelder ikke bare de konkrete parkeringskravene, men også kriterier for inndeling i soner og da ikke minst sonenes størrelse.
- Sentrumssoner med restriktive normer kan med fordel utvides. Dette gjelder ikke minst i Trondheim der mye av indre sone har sentrums karakter og god kollektivbetjening. I knutepunkter utenfor sentrum og langs korridorer som har eller kan få god kollektivbetjening, kan det vurderes normer på linje med dem man har i sentrum.
- I Trondheim har man tidligere vedtatt å fjerne frikjøpsordningen. I Stavanger praktiseres en slik ordning i dag. Det bør gjøres en grundig gjennomgang av fordeler og ulemper ved en slik ordning som grunnlag for eventuelt å revurdere beslutningen i Trondheim. Frikjøp trenger heller ikke begrenses til sentrumsområdene.
- Fordi det satses mye på tilrettelegging for sykkel bør ikke normene bare inneholde krav til antall plasser, men sterkere føringer for sykkelparkeringens lokalisering og standard. Det kan gis bestemmelser eller retningslinjer om overdekking, garderobe, service, mv. I en helhetlig parkeringspolitikk må de ulike parkeringsformål ses i sammenheng. Mens det kan være et mål å begrense bilparkeringen, er det ønskelig dekke fremtidig etterspørsel etter sykkelparkering. Parkeringspolitikken kan for eksempel gi føringer for når bilplasser skal konverteres til sykkelplasser.
- Parkering beslaglegger store arealer i alle deler av byen. Bestemmelser om parkering kan i større grad enn det er gjort i gjeldende veileder, sette begrensninger på hvor stor del av en tomt (ubebygd areal) som tillates benyttet til parkering. Hvis man ønsker det, bør det også kunne kreves at parkeringen legges i underjordiske anlegg. Hvis slike krav vurderes brukt også i midtre og ytre sone i Trondheim kan det påvirke utbyggers lokaliseringpreferanser.
- Det er viktig å følge opp presiseringer av at rettigheter knyttet til boligparkering sikres juridisk i mange situasjoner slik det er beskrevet i veilederen fra Trondheim. Likevel bør man unngå at dette hindrer muligheten til å begrense det totale antall plasser gjennom sambruk eller med anlegg der plasser gjøres allment tilgjengelig på et markedsmessig grunnlag.
- Stavangers retningslinjer om at boligparkering bør lokaliseres atskilt fra boligen gir perspektiver som kan vurderes også i Trondheim. Dette kan gjøre boligene billigere for dem som ikke har bil og ved å gjøre bilen mindre tilgjengelig, kan det bidra til oppnåelse av mål om mindre bilbruk.

1 Innledning

Parkeringspolitikken er et rent kommunalt ansvarsområde. I tillegg er det gitt nasjonale føringer med utgangspunkt i miljø- og klimapolitikken som tilsier at bilbruken i byområdene må begrenses. De tiltakene som inngår i en kommunes parkeringsstrategi er derved virkemidler for å nå både lokale og nasjonale målsettinger på politikkområder som miljø, transport, arealbruk m.fl. Blant annet er det gitt klare føringer i Nasjonal transportplan 2010-2019 og i Norsk klimapolitikk¹.

Trondheim kommune skal foreta en gjennomgang av sin parkeringspolitikk. Som en del av grunnlaget for dette arbeidet skal TØI sammenstille en oversikt over praksis i Trondheim og i fire andre norske byer: Bergen, Kristiansand, Oslo og Stavanger. Oversikten skal vise både målsettinger, organisering og hvilke tiltak som inngår i byenes arbeid med parkering. Byenes parkeringspolitikk eller parkeringsstrategi kan omfatte en rekke tiltak som spenner fra ren tilrettelegging til strenge restriksjoner. En slik gjennomgang skal blant annet bidra til å avdekke om det er tiltak som bør vurderes fjernet eller innført i Trondheims reviderte parkeringsstrategi.

Parkeringstilbudet i en by har betydning for tilgjengeligheten til arbeid, tjenester, mv., men det betyr likevel ikke det at det er mål å legge til rette for at bilen skal benyttes til slike reisemål. Parkeringstilbudet har betydning for næringslivets betingelser og hvorvidt ansatte og kunder velger å benytte bilen. Uten en bevisst parkeringspolitikk reduseres kommunens muligheter til å påvirke lokaliseringpreferanser og utbyggingsmønster. Parkering kan i seg selv innebære betydelige arealbeslag i et byområde. En moderne kontorarbeidsplass bruker 20-25 m² gulvareal. Et tilsvarende areal kreves til parkering av kontormedarbeiderens bil.

Tradisjonelt har kommunene hatt vedtekter som forutsetter å dekke etterspørselen etter parkering. Dette har bidratt til at det ble mye bilbruk og fremkommeligheten på veiene ble dårligere. I likhet med flere andre av de større byene, har Trondheim ført en gradvis mer restriktiv parkeringspolitikk. Dette kan være som følge av nye erkjennelser eller fordi det i nasjonale føringer i økende grad forventes at byene innfører tiltak for å begrense bilbruken (og derved utslippene fra biltrafikken).

I forbindelse med bypakkene og den nasjonale belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk settes det også krav til mer bruk av restriktive virkemidler mot bilbruk. Parkering anses å være et viktig virkemiddel. Kommunenes målsettinger med parkeringspolitikken, tiltak og oppfølging av tiltakenes effekt på bilbruk (dvs. arealbruk, framkommelighet og miljø) vil trolig bli viktig i forbindelse med overordnet evaluering av byenes innsats.

Dette er trolig viktig bakgrunn for at Trondheim kommune ønsker en sammenstilling av gjeldende og foreslått parkeringspolitikk i de fire andre byområdene og så sammenholde dette med gjeldende politikk i Trondheim. Dette vil gi Trondheim mulighet til å innhente ideer og erfaringer fra andre og samtidig vurdere hvordan

¹ Samferdselsdepartementet 2009, St.meld. nr. 16 (2008-2009); Miljøverndepartementet 2012, Meld. St. 21 (2011-2012)

parkeringspolitikken i Trondheim skiller seg fra de andre byområdene. Dessuten kan det gi viktige innspill for videreutvikling av egen parkeringspolitikk.

Prosjektet kan deles inn i tre hovedoppgaver. Den første delen skal belyse faktiske parkeringsforhold i kommunene. Dette knyttes blant annet til mål, antall plasser, regulering, ansvarsdeling og finansiering. I den andre deloppgaven skal det innhentes byenes erfaringer med gjeldende parkeringspolitikk og planlagte endringer framover. Til slutt, og basert på de to foregående oppgavene, skal rapporten gi noen innspill til videreutvikling av parkeringspolitikken i Trondheim.

2 Gjennomføring

Prosjektets tema og vinkling var detaljert beskrevet av oppdragsgiver. Det var også gitt at det var byene Bergen, Kristiansand, Oslo, Stavanger og Trondheim som skulle inngå i undersøkelsen. For å besvare utlysningens problemstillinger har vi hovedsakelig benyttet oss av to fremgangsmåter.

I første omgang innhentet vi tilgjengelig dokumentasjon fra byene. I hovedsak består dette av aktuelle utredninger, omtale av parkering i kommuneplanene og i søknadene til Samferdselsdepartementets belønningsordning. Retningslinjer og bestemmelser i kommuneplanenes arealdel anses å gi sentral bakgrunn for hvordan spørsmål om nye parkeringsplasser behandles. Vi har videre sett på vedtekter og annen dokumentasjon vedrørende de kommunale parkeringsselskapene/-foretakene.

Dokumentstudien har så blitt supplert med telefonintervju med ansvarlige fagpersoner i kommunenes overordnede planleggingsadministrasjon og i parkeringsselskapene. Formålet har vært å innhente byenes erfaringer med ulike deler av parkeringspolitikken. I slutfasen har vi sendt vårt utkast til beskrivelse til de samme kontaktpersonene til kommentar – dvs. en form for kvalitetssikring. I tilknytning til den utsendelsen stilte vi også noen supplerende spørsmål.

Det er relativt greit å sammenstille byenes parkeringsnormer som er gitt som bestemmelser i kommuneplanen. Derimot krever det atskillig mer tid kombinert med andre tilnærminger/metoder for å innhente en god oversikt over byenes erfaring med egen parkeringspolitikk og deretter evaluere dette. Vi har bare hatt mulighet til å hente data og informasjon til en relativt grov gjennomgang av de fem byenes parkeringspolitikk. Det er derfor flere spørsmål som står ubesvart. Disse er blant annet knyttet til utbygges erfaringer med normene for henholdsvis næringsliv og boliger samt hvordan den kommunale praksisen er ved behandlingen av enkeltsaker, enten de er innsendte eller egenproduserte. En slik gjennomgang vil være nødvendig hvis man vil skaffe kunnskap om hvordan parkeringspolitikken følges opp i praksis og hvilken oppfatning brukerne har av byens parkeringspolitikk.

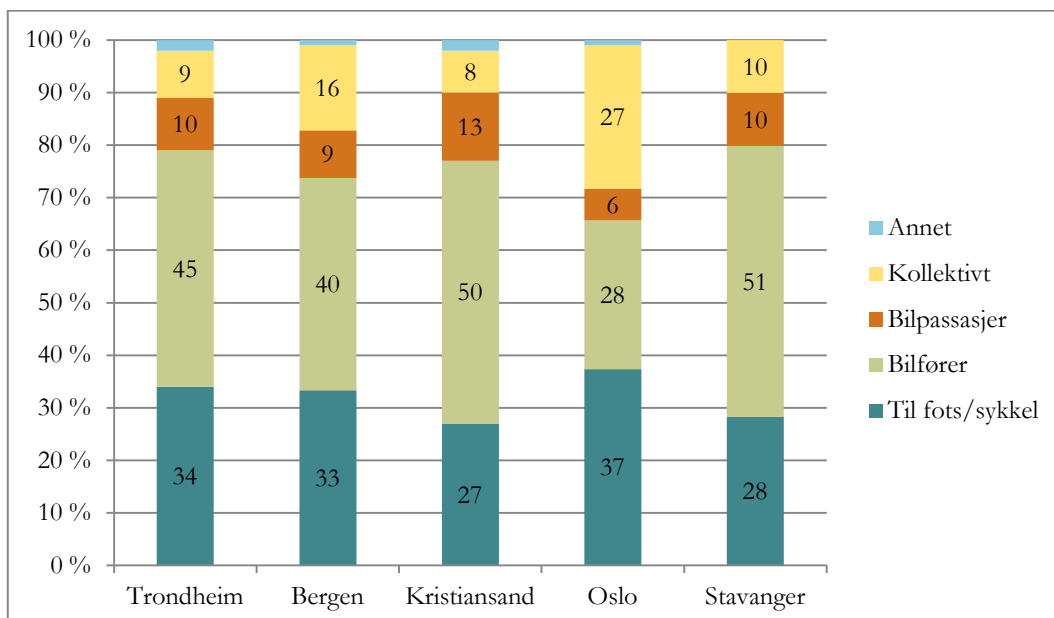
3 Rammebetingelser og målsettinger

3.1 Rammebetingelser

Dette kapitlet skal beskrive målene med parkeringspolitikken i de fem byene. Men først kan det være nyttig å ha en kort gjennomgang av rammevilkårene i de fem kommunene. Dette er fordi reisemønster og reisemåte er et resultat av fysiske rammevilkår i byene og innbyggernes daglig reisebehov. Parkeringspolitikken kan, sammen med faktorer som arbeidsplass tetthet, bolig tetthet og servicetetthet, anses som en del av fysiske rammevilkår i byene. Likevel er det samspill mellom for eksempel kollektivtilbud, framkommelighet for bil og lokalisering av næring og boliger avgjørende for hva slags parkeringspolitikk som er mulig og effektene av den. Her er det stor variasjon mellom norske byer.

3.1.1 Transportmiddelfordeling

Transportmiddelfordelingen fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) kan gi en god illustrasjon for byenes variasjon i reisemåte (Vågane m.fl. 2011). Figur 1 viser at Oslo skiller seg ut. Bilandelen er betraktelig lavere enn de andre byene, samt at kollektivandelen og reiser til fots eller med sykkel er høyere. Det er også forskjeller mellom de resterende byene. Stavanger og Kristiansand har den høyeste bilandelen, mens Bergen har den høyeste kollektivandelen.



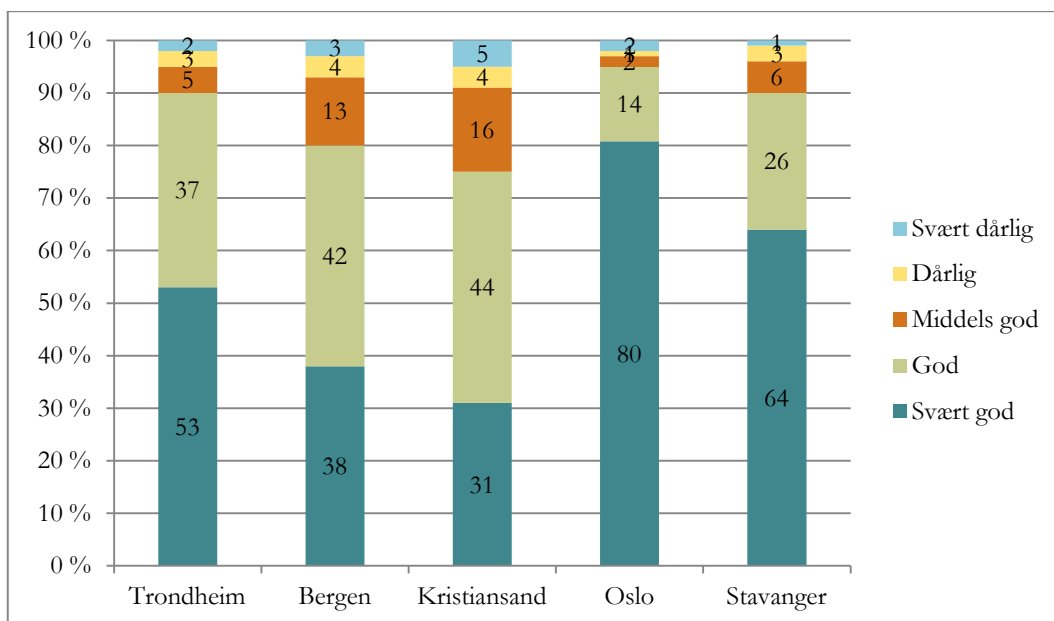
Figur 1. Transportmiddelfordeling. Reisestart. Prosent. (Kilde: RVU 2009)

3.1.2 Kollektivtilbud

Bosattes muligheter for å reise kollektivt varierer. Figur 2 er basert på RVU 2009 og viser bosattes rapportering av kollektivtilbud ved boligen. Figuren illustrerer at det var forskjeller mellom byene. Det har naturligvis skjedd endringer (forbedringer) i tilbudet i byene siden 2009, men det er sannsynlig at tilbudet i Oslo fortsatt er vesentlig bedre enn i de andre byene der båt, jernbane, t-bane, trikk og buss gir et godt tilbud som dekker store deler av regionen.

Bergen har ferdigstilt første byggetrinn av bybanen (til Nesttun). Byggetrinn to (Nesttun - Lagunen) åpnes sommeren 2013, mens mulighetene for superbuss-løsninger i Trondheim utredes. Stavanger har også hatt en pågående prosess knyttet til bygging av bybane. Det er nå bestemt at det i stedet skal satses på et busstilbud med høy standard.

I følge RVU 2009 har Kristiansand det dårligste kollektivtilbudet (figur 2). Mens bare 31 prosent av innbyggerne i Kristiansand har et svært godt tilbud², er andelen over dobbelt så stor i Stavanger. Ca 90 prosent av respondentene i Stavanger og Trondheim har et godt eller svært godt kollektivtilbud. Figuren må tolkes med forsiktighet fordi den er basert på hva respondentene selv har svart. Det kan gi usikkerhet både fordi det er uklart både hvilken kunnskap respondentene har om kollektivtilbudet og utvalget kan være skjevt i forhold til deres lokalisering i kommunen.



Figur 2. Kollektivtilbud i byene. (Kilde: RVU 2009)

Vilkårene for å kjøre bil er selvfølgelig også viktig for transportmiddelfordelingen i de ulike byene. Framkommelighet og kostnadene knyttet til bilbruk er kanskje de to viktigste faktorene for å vurdere konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport. I bilbrukskostnaden inngår parkeringsavgifter og bompenger. De fem byene har ulike prinsipper for bompenger. Til dels er dette betinget av avtaler i

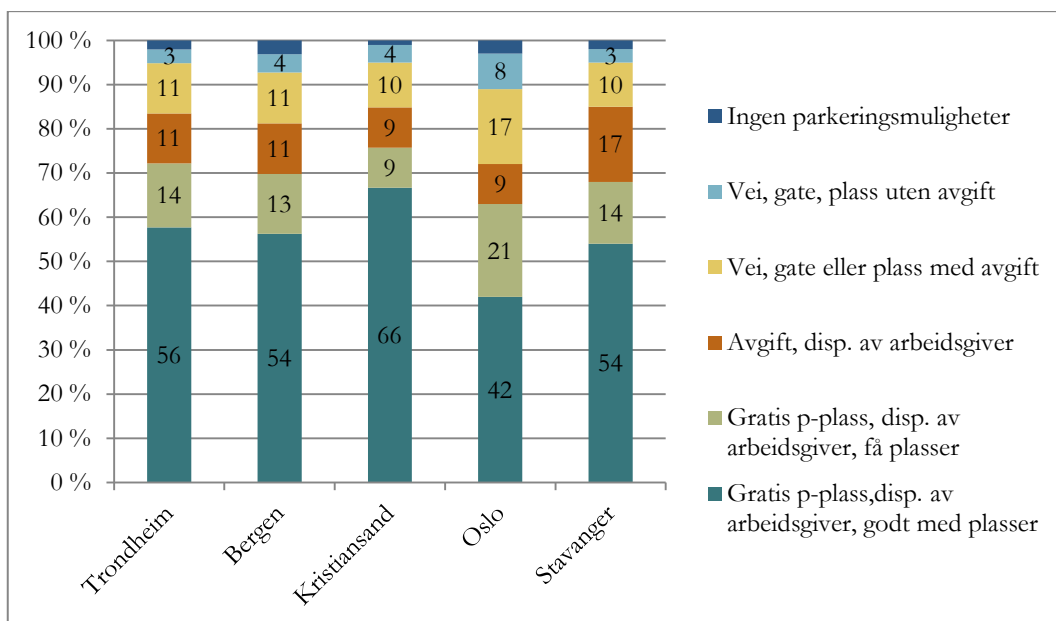
² Svært godt tilbud blir i de nasjonale reisevaneundersøkelsene definert som minst fire avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen.

forbindelse med belønningsordningen og bestemmes derved av lokale og regionale myndigheter.

3.1.3 Parkeringstilbud på arbeidsreiser

De offentlige regulerte parkeringsplassene er et rent lokalt ansvar. Byenes utfordringer varierer etter hvor stor andel av det samlede parkeringstilbudet som kommunene kan kontrollere. Private aktører, parkeringsselskaper og eiere av parkeringsplasser, kan selv bestemme hvordan plassene skal reguleres og eventuelt prises. Vi har tatt utgangspunkt i personer som arbeider i de fem kommunene og studert hva slags parkeringstilbud ansatte har ved arbeidsplassen.

Figur 3 viser at et klart flertall kan parkere gratis. Oslo har riktignok en mindre andel som svarer at det er gratis og godt med plasser, men skiller seg ikke vesentlig hvis variabelen dikotomiseres til avgift eller gratis. Denne figuren viser på flere poenger. For det første illustrerer det at parkering ved arbeidsplassen er relativt lite regulert. Majoriteten har mulighet til å parkere gratis. For det andre viser det tydelig hvilken utfordring som en stor andel private plasser kan utgjøre. Vi kan forvente at bruken av offentlig eide parkeringsplasser kan reguleres, men myndighetene har liten innflytelse på de private parkeringsplassene som arbeidsgivere tilbyr til sine ansatte.



Figur 3. Parkeringstilbud ved arbeidsplass etter arbeidskommune. (Kilde: RVU 2009)

3.2 Målsettinger og strategier

I dette kapitlet beskrives den overordnede parkeringspolitikken i de fem byene. I hovedsak er denne politikken delt på to atskilte oppgaver. For det første kan kommunene bestemme antall nye plasser for ulike formål gjennom bruk av de gitte parkeringsnormene. Videre kan kommunene bestemme hvordan allerede etablerte parkeringsplasser som er under kommunal kontroll, skal kunne brukes og eventuelt fastsett prisen for slik bruk. I dette inngår også oppfølging og håndhevelse av slike reguleringer og bestemmelser i vegtrafikklovgivningen for parkering på gategrunn. Formålet med dette avnittet er å rette oppmerksomhet på hvordan kommunene

beskriver parkering. Det kan gi et første innblikk i ambisjonene til kommunene og illustrere hvordan kommunene ønsker å styre utviklingen.

Vi har forsøkt å finne frem til beskrivelser av tydelige målsettinger og hvilke tiltak som er vedtatt benyttet for å nå gitte mål. Det er i hovedsak bare for Trondheim og Oslo vi har funnet at parkeringspolitikk er politisk behandlet som egne saker (Trondheim kommune 1995, Byrådssak 69/05/Oslo bystyre 01.02.2006). Bare når det gjelder saken fra Trondheim kan vedtakene sies å ha gitt strategisk grunnlag for senere praksis. For Oslos vedkommende ble det vedtatt enkelte justeringer av eksisterende praksis.

For øvrig har vi primært tatt utgangspunkt i kommuneplanenes arealdeler. Med unntak av Oslos kommuneplan er disse planene vedtatt i løpet av de siste par årene og har derfor bestemmelser og retningslinjer i samsvar med plan- og bygningslovens plandel som trådte i kraft 27.06.2009. Gjeldende parkeringsnormer for Oslo ble utarbeidet og vedtatt før den gjeldende kommuneplan og før planloven trådte i kraft.

Kommunenes parkeringspolitikk er ikke beskrevet i ett dokument eller en samlet saksbehandling. Fordi parkering er et bredt saksområde blir det tatt opp i ulike sammenhenger. En helhetlig beskrivelse av mål og tiltak foreligger ikke i noen av byene. Vi mener at omtalen av parkering i kommuneplanen er et viktig utgangspunkt. Kommuneplanen angir målsettinger, bestemmelser og retningslinjer for framtidig (areal)utvikling i kommunene. Primært er det *bestemmelsene*, som også er juridisk bindende, som er av størst betydning. Bestemmelsene er gjerne knyttet til regulering av nye plasser og er et aspekt som blir omtalt senere i rapporten.

Det er likevel temaer som ikke tas opp i en kommuneplan. Det gjelder for eksempel håndhevelse, tiltak rettet mot eksisterende parkeringsplasser og begrunnelser for ulike reguleringer (ikke minst takspolitikken) som påvirker bilbruk og derved behov for plass til parkering. Det gjør det nødvendig å kikke på andre relevante dokumenter som for eksempel beskrivelse av parkering i bypakke (søknader) eller egne veiledere for parkeringspolitikken i kommunene.

Bergen

I kommuneplanen fra 2007 fremgår det at parkeringspolitikken må utformes slik at den kan stimulere til flere kollektivreiser mellom bydeler og sentrum. Det erkjennes at parkeringstilbudet i sentrum synes å ha overkapasitet. Derfor er det ikke noe mål å etablere nye parkeringstilbud. I stedet er det et mål for kommunen å få kontroll over etablering av nye parkeringsplasser, stimulere til at overflateparkering i sentrale områder reduseres og avklare behovet for restriktiv parkeringspolitikk i sentrum. Kommunen mener parkeringsplassene i stedet bør konsentreres til kollektive knutepunkt utenfor sentrale deler av byen.

I 2011 vedtok bystyret i Bergen endringer i kommuneplanens arealdel. Her ble det innført nye parkeringsbestemmelser. Fylkesmannen hadde innsigelse, fordi normene ikke ble ansett å være tilstrekkelig restriktive. Denne delen av kommuneplanen har derfor ikke hatt rettsvirkning, men har likevel blitt ansett å være retningsgivende ved behandlingen av nye plan- og byggesaker.

Den 24. april 2013 bekjente Miljøverndepartementet resultatet av sin behandling av innsigelsen. Kommuneplanen og dens bestemmelser er godkjent med endringer som innebærer at normene for bilparkering i sone P1 og P4 er strammet inn og at det stilles økt krav til sykkelparkering i sone P1.

I tilnyting til søknad om statlige belønningsmidler vedtok Byrådet i Bergen (01.12.2011) Tiltaksplan 2011-2014: Betre kollektivtransport og mindre bilbruk i Bergensområdet (Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune 2011). Omtalen av parkering i denne tiltaksplanen må ses i sammenheng med endringene av bestemmelsene i kommuneplanen som er beskrevet over. Det heter at bestemmelsene er et virkemiddel for mer langsiktige endringer. Det skal være mer restriktive normer for næringsbygg. Nye kontorbygg får 15-75 % færre plasser enn de ville fått med de tidligere normene. Tiltaksplanen viser også til at avgiftene på offentlige parkering i Bergen sentrum skal økes og at kommunen vil fjerne 200 parkeringsplasser fra sentrum. Som del av tiltaksplanen skal kommunen også utrede mulige utvidelser av boligsoneparkeringen og effekten av dette på bilbruken.

Kristiansand

Byens parkeringspolitikk er ikke beskrevet i detalj i kommuneplanen eller i egne dokumenter, men parkering er omtalt både i Kommuneplan 2011-2022 og i høringsutkast til Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn 2011-2022.

Kommunen har en målsetting om få til en klimavennlig bystruktur. Konkrete tiltak er ikke uttrykt. Parkeringsbestemmelsene (normene) er mindre restriktive enn i de andre byene. Normene for sentrumsområdet (Kvadraturen) skal bidra til at sentrum skal bli et attraktivt sted for boliger, arbeidsplasser og detaljhandel. Trolig skal dette forstås som at korttidsparkering (besøk) prioriteres. Normenes bakgrunn er ikke beskrevet.

Kommunens tidligere parkeringsvedtekter er omarbeidet og tatt inn i kommuneplanen som bestemmelser. Det er vedtatt maksimalkrav for parkering knyttet til næringsbebyggelse, likebehandling av arbeidsplasser og parkeringskrav for bolig er knyttet til soner avhengig av avstand fra sentrum. Frikjøpsordningen faller bort.

Parkeringsbestemmelsene (§ 11) gjelder de enkelte utbyggingsprosjekt. Utvikling av større felles parkeringsanlegg i Kvadraturen vil komme i tillegg. Det sies ikke noen om hva som skal legges til grunn for beslutninger om nye større parkeringsanlegg.

I regionens søknad om belønningsmidler 2013-2016 heter det at hovedgrepene i parkeringspolitikk for sentrum har i de seneste årene vært ”å tilføre nye offentlige parkeringspolitikk i parkeringshus samt redusere langtidsparkering. P-husene markedsføres slik at letekjøring etter korttidsplasser reduseres og slik at så mange biler som mulig plasseres vekk fra viktige byrom der folk ferdes”. Det pekes på at der en vanskelig balansegang mellom tiltak som reduserer biltrafikk i sentrum og muligheten for at trafikkstrømmene vrir slik at trafikken øker totalt sett. Det samlede antall parkeringsplasser har vært uendret gjennom flere år.

Kommunen har fjernet noe av parkeringstilbudet til ansatte. Ansatte som tidligere hadde krav på parkeringsplasser ble kompensert med økt lønn. Kommune har medvirket til at det er innført avgiftsparkering for både besøkende og ansatte ved sykehuset. Det arbeides med å få dette til også ved universitetet og andre offentlige arbeidsplasser.

Oslo

Parkeringsnormene for henholdsvis bolig (2002) og næring (2004) er de mest konkrete uttrykk for gjeldende politikk for utbygging av nye parkeringsplasser. Det

står at formålet med bolignormene er at behovet for parkering tilknyttet boligen skal dekkes. Dette gjelder også besøkende.

Med næringsnormen innførte man for første gang også et tak på antall tillatte plasser (maksimumsnorm). Målet er tosidig. Man skal både sikre tilstrekkelig antall parkeringsplasser for næringen selv og dens kunder ”for å unngå urimelig belastning på nærliggende gater og miljø”, samt bidra til at færre velger å benytte bil på arbeidsreisen. Maksimumsnormene skal bidra til å ivareta det siste målet og samtidig påvirke næringslivets lokaliseringpreferanser i retning av ABC-prinsippene.

Byens parkeringspolitikk besluttes av Bystyret. En egen sak om parkeringspolitikk (byråds sak 96/2005) har blitt behandlet i bystyret (Oslo kommune Bystyret 2006). Saken er et svar på et ønske fra bystyret om å få seg forelagt en sak der parkeringsvirkemidlene (de som er i bruk og andre mulige) blir sett i sammenheng. I hovedsak gir saksdokumentet en beskrivelse av den eksisterende situasjonen der normer, avgifter, parkeringshus, beboerparkering, HC-parkering, innfartsparkering, utfarts- og fritidsparkering, bussparkering, MC-parkering, konkurranseutsetting, håndheving, mm. omtales.

Vedtaket i Oslo bystyre (01.02.2006) gjengis nedenfor og kan sammen med normene for bolig og næring, trolig anses å være gjeldende (eller ønsket) parkeringspolitikk i Oslo. Senere vedtak og dagens praksis avviker for noen punkters vedkommende.

Parkeringsregimet

Oslo kommune ber staten om at det gjøres endringer i regelverket for allment tilgjengelige parkeringsplasser slik at kommunene får myndighet til å regulere parkeringsvirksomheten, herunder takster, gebyrperiode, maksimal parkeringstid mv, enten virksomheten drives i offentlig eller privat regi.

Privat og kommunal parkering

Kontrakter med private parkeringsselskaper som leier kommunal grunn avvikles etter hvert som de går ut.

Avgiftsperiode innenfor Ring 1, hverdager

Innenfor Ring 1 endres tiden der det skal betales parkeringsavgift for til mellom 0900 og 1800 på hverdager.

Det etableres en prøveordning med enkelte "halvtimesplasser" i sentrum.

Avgiftsperiode innenfor Ring 1, lørdager

På lørdager beholdes dagens innkrevningstid fra 0900 til 1500.

Avgiftsperiode utenfor Ring 1

Utenfor Ring 1 endres den tiden det skal betales parkeringsavgift for til mellom kl 0900 og 1700 på hverdager. På lørdager beholdes dagens ordning med innkrevningstid fra kl 0900 til kl 1500.

Maksimal parkeringstid

Den maksimale parkeringstiden på avgiftsbelagte plasser endres til 2 timer.

Beboerparkering

Det etableres en ordning med beboerparkering i Oslo, innenfor følgende rammer:

- Det enkelte bydelsutvalg bestemmer om ordningen skal iverksettes for hele eller deler av sin bydel.
- Ordningen skal bygge på prinsippet om fleksible plasser, dvs. ikke på reservering av plasser for bare beboerparkering. Unntak fra dette prinsippet bør imidlertid kunne gjøres der det er særlige grunner for det.

Byrådet gis fullmakt til å utforme de nærmere regler om ordningen.

Parkeringspolitikken for øvrig

Bystyret tar byrådets strategi for den øvrige delen av parkeringspolitikken til orientering.

Gratis parkering for miljøvennlige biler

Dagens regelverk knyttet til gratis parkering for el-biler på kommunale parkeringsplasser utvides til å omfatte alle biler som er basert på nullutslippsteknologi.

Oslo kommuneplan 2008 (Oslo mot 2025) ble vedtatt av bystyret 11.06.2008. Der vises det til at det i forbindelse med behandlingen av normene for næringsparkering i 2004 ble vedtatt at ”områdeavgrensningen for både næringsparkeringsnormen og boligparkeringsnormen skal revideres hvert fjerde år med rullering av kommuneplanen”. Det ble foretatt en vurdering i tilknytning til den gjeldende kommuneplanen, men det ble konkludert med at erfaringsgrunnlaget var for lite. Det er derfor rimelig å forvente at dette tas opp i forbindelse med det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanen.

I kommuneplanen vises det til at i indre by, der presset på parkeringsplassene er størst, velger stadig færre beboere å ha bil. Hele 43 % av husholdningen i den delen av byen var uten bil. Dette kan endre seg hvis parkeringstilbudet utenfor gategrunn øker i forbindelse med nybygging.

Kommuneplanen gir uttrykk for at det ønskes en restriktiv parkeringspolitikk for å bygge opp under kollektivtrafikken og som et virkemiddel for å få til ønsket næringslokalisering. Det heter også at det skal bygges ”et nett med innfartsparkeringsplasser både innenfor og utenfor byens grenser.”

Det er senere (2010) utarbeidet en prinsipplan for gatebruksplan i Oslo sentrum. Denne planen gir uttrykk for at en del av dagens gateparkering må fjernes for å bedre forholdene for kollektivtrafikken og ulike miljøtiltak. Bystyrets vedtak (28.09.2011) bekrefter dette, men det forutsettes samtidig at disse plassene erstattes ved at det etableres nye underjordiske parkeringshus. Det forutsettes også at det etableres egne plasser for varetransport. I vedtaket heter det også at det skal ”etableres et kommunalt parkeringsorgan” som skal få ”i oppdrag å vurdere etablering av nye underjordiske parkeringshus”.

Etter at det har vært gjennomført forsøk i tre områder i indre sone vedtok Bystyret 13.06.2012 at boligsoneordningen kan innføres på permanent basis. Beslutningsmyndigheten er delegert til bydelsutvalgene slik at de selv kan avgjøre om det skal innføres i hele eller deler av bydelen.

Stavanger

Gjeldende kommuneplan for Stavanger ble vedtatt i 2011. Her fremgår det at parkeringspolitikken er en strategi for å øke konkurransekraften for kollektivtransport og redusere transportomfanget. For å nå disse målsettingene vil Stavanger benytte parkeringsnorm som virkemiddel for en miljø- og klimavennlig by, samt koordinere krav til fortetting, lokalisering, styring, parkering og kollektivtransporttilbud. Videre vil kommunen samle parkeringstilbudet i offentlige anlegg, og disse anleggene bør ha en gangavstand til målpunktene som ikke er kortere enn gangavstanden til nærmeste holdeplass. Tilgjengeligheten med bil og parkeringsløsningen skal også sikres i randsonene. Det antydes også at det vil bli sterkere regulering over tid når rammevilkårene for kollektivtilbudet forbedres.

Det er nylig oversendt en søknad fra regionen til Samferdselsdepartementet om midler fra belønningsordningen. I søknaden vises det til et interkommunalt samarbeid om en kommunedelplan for parkering for Forusområdet. Det vises også til Stavangers nye parkeringsnorm og at det er aktuelt med ytterligere innstramning

ved hver revisjon av arealplanen.

Trondheim

I Trondheim har det blitt arbeidet med parkering som virkemiddel i lang tid. Allerede midt på 1980-tallet ble det vedtatt et tak på antall parkeringsplasser i sentrale deler av byen. Dette ble fulgt opp i en sak om parkeringsstrategi i 1994 (Strategier for en ny parkeringspolitikk). Om parkering som trafikkreduserende virkemiddel i Trondheim kommune Rapport nr BU94/04). Bystyret vedtok en rekke prinsipper for parkeringspolitikken. Blant annet ble det vedtatt at planlegging av parkering skal ses i sammenheng med planlegging av kollektivtransporten, at minimumskrav til parkering i sentrum ble opphevet, frikjøpsordningen ble opphevet og at kommunale etater og bedrifter skulle redusere (unødvendig) arbeidsreiseparkering.

I kommunedelplanen for Elgeseter (1999) ble det også tatt inn en bestemmelse om tak på antall parkeringsplasser. En tilsvarende formulering om tak på antall plasser inngår ikke i den reviderte arealdelen av kommuneplanen (2012-2024) som ble vedtatt av bystyret i Trondheim 21.03.2013.

Parkeringstiltak ble tatt opp i søknaden om en fireårig avtale om belønningsmidler 2009-2012. I avtalen med staten heter det ”det skal praktiseres en restriktiv parkeringspolitikk med begrensninger i byggingen av parkeringsplasser for kontor- og forretningsbebyggelse i hele Trondheimsregionen i tråd med bestemmelsene i fylkesdelplanen for arealbruk og transport (Ny giv). Dette konkretiseres med at antallet parkeringsplasser i sentrumsområdet ikke skal økes og at parkeringsavgiftene skal justeres jevnlig med progressive takster. Man vil innføre parkeringsavgift ved kjøpesentre når lovhjemmel til dette foreligger.

Evalueringsrapporten for perioden viser til at dette er fulgt opp (Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune 31.01.2013). Blant annet vises det til bestemmelser i den reviderte kommuneplanen.

Kommuneplanen sies å følge opp belønningsavtalen på flere punkter og skal innebære en ytterligere innstramming av parkeringspolitikken. Blant annet skjerpes maksimumskravet til antall plasser for kontor, service og forretning og områdene for maksimumskrav er utvidet.

Normtallene sies å ta hensyn til tilgjengelighet med alternativer til bil, bilhold og dagens reisevaner. Mens normene tidligere var basert på tre soner, angir de nye normene krav til antall plasser for fire soner (midtbyen, indre sone, midtre sone og ytre sone).

Kommuneplanens bestemmelser om parkering (§14) stiller minimumskrav til sykkelparkering, om ladestasjoner for el-bil, plasser til personer med nedsatt bevegelsesevne og begrenser hvor stor del av et tomteareal som kan benyttes til parkering. Prisen for langtidsparkering foreslås økt for å begrense etterspørselen. Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering i byområdet.

3.3 Oppsummering av byenes parkeringspolitikk

Omtalen foran gir ikke nødvendigvis en full oversikt over hva som er gjeldende parkeringspolitikk i de fem bykommunene. Ingen av dem har i løpet av de senere årene sammenfattet en helhetlig parkeringsstrategi i et eget dokument. Det siste

eksempelet på en slik strategisk utredning som vi er gjort kjent med, er den nevnte utredningen fra Trondheim. Den har gitt føringer som synes å ligge til grunn også for den nylig vedtatte kommuneplanen med tilhørende parkeringsbestemmelser og retningslinjer.

Vi har derfor i hovedsak forholdt oss til det som kommer til uttrykk i kommuneplanenes arealdeler. Disse planene gir i ulik grad detaljerte føringer. Bortsett fra det som synes å være tilfellet for Oslo, er planene utarbeidet i samsvar med den nye plan- og bygningsloven.

Nye parkeringsplasser vurderes og godkjennes i hovedsak i forbindelse med utbyggingssaker. Vi kjenner ikke til i hvilken grad det skjer forhandlinger mellom utbygger og planmyndighet og om bruk av dispensasjoner er utbredt. Om slike forhandlinger eventuelt dreier seg om flere eller færre parkeringsplasser avhenger trolig av de ulike partenes preferanser og kostnader.

De føringene som er gitt i kommuneplanene(normene), anses å gi uttrykk for hva som er gjeldende parkeringspolitikk og gir derfor grunnlag for å vurdere om det synes å være prinsipielle forskjeller mellom kommunene. Det varierer hvor detaljerte bestemmelser er, hvor restriktive de er og i hvilken grad bestemmelsene og retningslinjer er begrunnet og forklart. Både for Oslo og Trondheim er det utarbeidet veiledere som utdyper og forklarer bestemmelsene/normene.

Til dels er det vanskelig å få oversikt over bakgrunnen for normene i de enkelte byene, men alle har trolig hatt som mål å være restriktive, men i noen tilfeller er det svært stort spenn mellom minimum og maksimum. Dette gir i hvert fall grunnlag for forhandlinger mellom planmyndighet og utbygger.

Det er en tendens til at kommunene har sett til hverandre. Dette gjelder særlig i de tilfellene normene er detaljert på en rekke ulike arealbruksformål. Vi tror ikke det er grunnlag for å detaljere normene på 15-20 ulike kategorier. Trolig henger det igjen fra den tiden da men ønsket å definere ”behovet” og så krevde at dette ble dekket.

Det er behov for at byene evaluerer sine parkeringsnormer regelmessig. Dette innebærer analyser av om normene gir de ønskede føringene både når det gjelder behov og ønsket tilbud for bil og sykkel, samt analyse av planleggingspraksis (for eksempel om det gis unntak fra bestemmelsene). I større grad bør effektene av parkeringspolitikken synliggjøres.

Private eiere av parkeringshus og private parkeringsselskaper må forventes å ha andre målsettinger enn det som gjelder for kommunale parkeringsvirksomheter. Hvis ikke de kommunale parkeringsvirksomhetene har klare føringer for hvordan plassene skal disponeres og prises, kan også dette undergrave overordnede målsettinger om å begrense bilbruken og da spesielt for arbeidsreisene.

Fra alle byene er det kommentert at det i dag er et overskudd på parkeringsplasser (korttids-/besøksparkering) i sentrale parkeringshus. Med andre ord kan det stilles spørsmål om kravene til parkering ved nye bygg bør være mer restriktive i områder i nær tilknytning til eksisterende parkeringshus. Hvis parkeringshusene er kommunalt eiet kan dette på sikt bidra til å bedre kontrollen med parkeringstilbudet.

Ikke i noen av byene har vi funnet en vurdering av samspillet mellom restriktive normer og utbygging av sentrale parkeringshus. Likevel antas dette å ligge til grunn for politikken i de byene som er bevisste på at nye parkeringshus skal bygges i kommunal regi.

Overskudd fra driften av kommunale parkeringstilbud kan benyttes til å videreutvikle parkeringstilbudet ved å investere i nye parkeringshus eller til andre forbedringer av tilbudet. I noen av byene er det etablert fond der i hvert fall deler av overskuddet fra parkeringsvirksomheten plasseres. I flere av byene overføres likevel mye av driftsoverskuddet til bykassa.

4 Organisering og ansvarsforhold

Oppgaver knyttet til parkering kan deles inn i planlegging, håndheving, drift og utbygging. Det varierer hvordan kommunene har valgt å organisere disse oppgavene. I dette kapitlet beskrives kort hvordan de fem kommunene organiserer parkeringen. Formålet er å si noe om hvilke konsekvenser dette har for parkeringspolitikken. Basert på kommunenes egne opplevelse kan vi fremheve erfaringer som har overføringsverdi på tvers av kommunene.

Bergen

I Bergen er ansvaret for parkering fordelt på flere etater underlagt henholdsvis byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø og byrådsavdeling for finans, eiendom og eierskap.

Etat for byggesaker følger opp bestemmelser og retningslinjer for anlegging av nye parkeringsplasser i forbindelse med innsendte planer. Dette arbeidet innebærer oppfølging av føringer som er gitt i kommuneplanen og de nå godkjente bestemmelsene (pkt 15) om parkering.

Etat for eiendom eier de kommunale parkeringshusene mens *etat for utbygging* er ansvarlig for bygging av parkeringshus. Dette omfatter også boligsoneanlegg som delvis finansieres av inntekter fra ordningen med avgiftsbelagt boligsoneparkering.

Parkeringsavdelingen er en del av trafikketaten og har ansvaret for håndheving av parkering på gategrunn og på offentlig regulerte plasser utenfor gategrunn. Trafikketaten har avtaler om håndheving med enkelte andre kommunale etater. Dessuten har etaten avtaler med havnevesenet (BOH) og Bergen Parkering AS om håndheving på privatrettslig grunnlag. Andre avtaler med private (bl.a. borettslag) ble avsluttet da Bergen Parkering KF ble avviklet 01.01.2011.

Bergen har tre offentlige eide parkeringshus. Disse driftes av *Bergen parkering AS*. Selskapet betaler leie for anleggene og står for påkostninger og større vedlikeholdsoppgaver. 60 % av overskuddet betales til eieren, dvs. kommunen. I tillegg drifter selskapet ett privat parkeringshus.

Kristiansand

Plan- og bygningsetaten og *Kristiansand parkeringselskap KF* har relativt atskilte funksjoner. Det er ikke tydeliggjort om det er oppgaver som forutsettes utført i nært samspill mellom de to kommunale virksomhetene. Dette kan tolkes som at de to enhetene har klart definerte oppgaver og lite behov for samhandling, utover at man samarbeider når det er behov for avklaringer, mv. Som i flere av de andre byene pågår det samarbeid også med fylkeskommunen blant annet når det gjelder å innpasse parkering i søknad til belønningsordningen.

Oslo

Plan- og bygningssetaten (PBE) administrerer byggesaker med grunnlag i parkeringsnormer for bolig og næringsvirksomhet. Disse ble vedtatt i henholdsvis 2002 og 2004.

Byrådsavdeling for byutvikling og miljø har ansvar for kommuneplanen og har bedt PBE utlyse et prosjekt med sikte på å få vurdert behovet for revisjon av parkeringsnormene.

Trafikketaten som håndhevet parkering på gategrunn og allmenne tilbud på tomter ble fra 01.05.2011 innlemmet i den nyetablerte *Bymiljøetaten*. Organiseringen av denne funksjonen er nå under utredning. Ett alternativ som trolig vurderes, er å opprette et kommunalt foretak for denne aktiviteten.

Ingen parkeringshus i Oslo er kommunalt eiet. Dette betyr at nærmest all parkering utenfor gategrunn i Oslo er unntatt kommunal styrings- eller påvirkningsmulighet. Dette synes heller ikke å være et tema i diskusjon om behov for nye parkeringshus i sentrum. De private parkeringshusene har mange ledige plasser også i dag.

Parkeringsstrategi inngår ikke i det pålagte plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus. Grunnen til dette er at fylkeskommunen bare kan veilede, mens kommunene (heri Oslo) har både plan- og håndhevelsesmyndighet. Det er i dag betydelige forskjeller mellom den parkeringspolitikk som er lagt til grunn for normene i Oslo og i nabokommunene. Det er ikke etablert et regionalt samarbeid mellom Oslo og nabokommunene med sikte på en felles parkeringsstrategi.

Stavanger

Kommunalavdeling byutvikling har ansvar for utarbeidelse overordnede planer. Parkering følges opp av seksjon transportplan. Stavangers kommuneplan 2010-2025 ble vedtatt av bystyret 14.06.2011. Planen gir klare føringer for kommunens parkeringspolitikk. Som i Oslo er det behov for et samarbeid på tvers av kommunegrenser. Dette illustreres med et pågående interkommunalt samarbeid om utarbeidelse av en kommunedelplan for parkering for Forusområdet (Stavanger, Sola og Sandnes).

Stavanger Parkeringselskap KF ble opprettet i 2002. I følge vedtektene har foretaket i tillegg til håndhevelse av parkeringsbestemmelser på gater og veier, ansvar for bygging, drift og vedlikehold av kommunale offentlige parkeringsanlegg utenfor offentlig vei. Foretaket kan engasjere seg i tiltak som har betydning for parkeringssituasjonen og beslektede tiltak i kommunen. Den siste setningen åpner for at foretaket kan håndheve parkeringen generelt i kommunen - noe som senere har blitt en praksis. Overskuddet av foretaket avsettes til fond som bystyret kan disponere fritt.

På parkeringsselskapets hjemmeside vises det til fire målsettinger. Disse er knyttet til trafiksikkerhet, framkommelighet, tilgjengelighet og miljø. For å nå disse målsettingene skal de blant annet håndheve trafikk- og parkeringsreglene, ha en effektiv korttidsparkering i sentrum og forvalte parkeringsreguleringen i bomiljøer. Foretaket har i større grad definerte målsettinger og virkemidler sammenlignet med de andre byene.

Trondheim

Byplankontoret i Trondheim kommune utarbeider planer for kommunens utvikling. Rådmannen har så fremmet forslag Kommuneplanens arealdel 2012-2024 som nylig ble vedtatt av bystyret (21.03.2013). Denne planen gir klare føringer for behandling av parkering i nye utbyggingsplaner.

I forbindelse med Miljøpakken (belønningsordningen) samarbeider Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune om tiltak. En restriktiv parkeringspolitikk inngår også i IKAP (interkommunal arealplan for 10 kommuner i regionen). IKAP formulerer blant annet felles retningslinjer for maksimalt areal til bakkeparkering. Disse retningslinjene forventes fulgt opp i de enkelte kommuneplaner.

Trondheim Parkering KF ble opprettet 1. oktober 2003. Selskapets styre består av fem politikere og to representanter for de ansatte. I henhold til vedtektene skal selskapet håndheve parkeringsbestemmelsene, men også stå for utbygging av parkeringsanlegg.

Samlet oversikt

I alle kommunene er det planavdelingene, dvs. den delen av administrasjonen som fremmer saker i henhold til plan- og bygningsloven, som har ansvar for arealbruken og derved også for hvor stort areal som kan benyttes til parkering og hvor mange plasser som kan anlegges. Dette skjer vanligvis i henhold til vedtatte parkeringsnormer (bestemmelser) og eventuelle andre føringer for saksbehandlingen.

Når parkeringsplasser er utbygd kan det være kommunen eller private som forvalter plassene. Parkeringsplasser på gategrunn etableres i samråd med politi og vegvesen og det vil være kommunenes ansvar å drifte og håndheve. Det gjelder i hovedsak også parkering på kommunale tomter og parkeringsanlegg utenfor gate og vei.

Dagens parkeringstilbud i byene består av en blanding av offentlig og privat eide plasser, men det er bare i Oslo at kommunen ikke eier og drifter egne parkeringshus. I de andre byene synes det i større grad å være en forståelse for at ny parkering bør kontrolleres av kommunen selv. Etter hvert som kommunene har krevd og akseptert privat utbygging av parkeringsplasser, har det i flere byer blitt en stadig mindre andel av det totale tilbudet som kan påvirkes av en endret kommunal parkeringspolitikk. Dette betyr at parkeringens potensielle rolle som et trafikk- og miljøpolitisk virkemiddel blir svekket.

I Oslo og Bergen håndheves parkering på gategrunn og kommunalt eide plasser utenfor gategrunn av en etat (henholdsvis Bymiljøetaten og Samferdselsavdelingen). I Oslo ble den tidligere Trafikketaten integrert i den nyopprettede Bymiljøetaten 01.11.2011. Nå synes en utredning med sikte å komme frem til en annen organisering å være i gang. Dette er i så fall samsvar med bystyrets vedtak ved behandlingen av prinsiplanen for gatebruken i Oslo (28.09.2011) der en del av vedtaket lyder: ”det skal etableres et kommunalt parkeringsorgan”.

I de tre andre byene (Trondheim, Stavanger og Kristiansand) er det opprettet egne kommunale foretak (KF) til å stå for drift og håndheving av all offentlig parkering. Et KF har eget styre og vedtekter som gir tydelige føringer for virksomheten. De kommunale foretakene skal i henhold til vedtektene også stå for utbygging av nye parkeringstilbud i samsvar med politiske vedtak. Det kan også gis pålegg om overføring av hele eller deler av et driftsoverskudd til kommunekassen.

Vår gjennomgang noen vedtekter viser at det varierer hvor tydelig foretakenes oppgaver er definert og hvilke oppgaver de er tillagt. Blant annet har vedtektene til Stavanger parkeringsselskap KF en klar påpeking at foretaket er et viktig redskap i kommunenes byutviklingspolitikk og er til enhver tid underlagt gjeldende transport og parkeringspolitisk målsettinger. Det gis videre direkte føringer for at nye parkeringstiltak skal undergis byplanmessig behandling.

Både i Bergen og Oslo har det skjedd omorganisering i løpet av de senere årene.

Inntil 01.01.2011 var parkeringen i Bergen forvaltet av Bergen Parkering KF. Omstillingen har gjort at det nå er mange kommunale organer med ulike roller innenfor temaet parkering.

De tre kommunale foretakene kan konkurrere med private aktører på det kommersielle markedet om å overvåke og drifte private parkeringsanlegg. I dette oppdraget har vi ikke kunnet gå inn i denne problematikken.

For øvrig kan det spørres om krav til inntjening kan føre til en pris- og tilbudspraksis som ikke alltid er i samsvar med overordnet mål om å styre og begrense parkeringstilbudet. Dette spørsmålet må ses i sammenheng med hvor kommunens beslutningstakere har plassert myndigheten til å fastsette takstene enten det gjelder gateparkering, parkeringshus eller boligsoneparkering. Parkeringssekskapenes styre kan for eksempel ha annen prioritering enn formannskapet eller bystyret.

5 Parkeringstilbudet i sentrumsområdene

De fleste parkeringsplassene i et byområde ligger utenfor sentrum, men det er ikke for noen by laget en oversikt over hvor mange plasser som finnes i hele byområdet eller for en hel kommune. Dette er kanskje heller ikke mulig, fordi det i de byenes randsoner finnes mange parkeringsmuligheter uten at arealet er oppmerket eller regulert til formålet. Det er derfor ingen by som kan hevde å ha full oversikt over hvor mange plasser som finnes. Selv om en betydelig andel av plassene befinner seg i parkeringshus eller underjordiske anlegg, kan det fastslås at det dreier seg om et betydelig arealbeslag.

Denne oversikten begrenses til å omfatte sentrumsområdene i de fem byene. Årsaken er at de fleste byene med varierende detaljeringsgrad har registrert parkeringstilbudene som finnes der. Men også her varierer det hvor oppdaterte tall det er mulig å få tilgang til. Et unntak er Stavanger som leier inn studenter for å foreta registrering hvert år og dermed har relativt god oversikt.

Registreringen foretas også på ulike måter og med ulik detaljeringsgrad. Dessuten varierer det mellom byene hvordan man skaffer oversikt over de private plassene og deres bruk. For eksempel kan private aktører oppgi antall plasser i et parkeringshus, men de er ikke alltid villige til å opplyse om hvor stor andel som er utleid til faste plasser. I noen tilfeller kan det være enkeltpersoner bosatt i eller nær et bysentrum som leier plass som boligparkering, men mer vanlig er det at plasser leies ut til firmabiler eller til arbeidsreiseparkering. Dette kan være betalt av arbeidsgiver eller den enkelte bruker. Når vi nedenfor gjengir de tallene vi har fått oppgitt eller funnet frem til for de fem byene må de leses som at totaltallene kan være mest pålitelige, men at påliteligheten reduseres etter hvert som tallene stykkes opp og detaljeres.

5.1 Antall parkeringsplasser

Parkeringstilbudet, i dette tilfellet målt i antall plasser, er naturligvis en viktig faktor for hvorvidt personer benytter bil til sentrum. God tilgang til parkeringsplasser sikrer god tilgjengelighet for bil. Dårligere tilgang til parkering kan gi mindre bilbruk, men kan også føre til økt kjøring for å finne ledig parkeringsplass og/eller endret valg av reisemål. Byenes utgangspunkt for å kunne styre parkeringspolitikken varierer etter blant annet antall (private) parkeringsplasser, samt handelstilbudet utenfor sentrum. Kristiansand har for eksempel Sørlandssenteret som kan gjøre det vanskeligere å føre en restriktiv parkeringspolitikk i sentrum. Dette illustrerer at byenes rammevilkår kan forklare noe av forskjellene i parkeringspolitikken. I dette prosjektet begrenser vi oss til å beskrive åpenbare forskjeller. Vi har ikke ambisjoner eller rammer til å finne bakgrunnen for tallene fra de enkelte byene.

I tabell 1 har vi sammenfattet informasjon om antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum. Registreringene er hentet fra ulike kilder. Tallene kommer både fra

parkeringsselskapene og dokumenter utarbeidet av planmyndigheter. Tallene er ikke direkte sammenlignbare fordi sentrumsdefinisjonene dekker områder som er definert og avgrenset på ulike kriterier. Derfor varierer det i hvilken grad det dreier seg om områder med rene sentrumsfunksjoner (arbeidsplasser, handel, mv) og i hvilket omfang det også inngår deler som i stor grad omfatter boligbebyggelse.

Det er også nødvendig å påpeke at tabellen har svakheter ved at vi ikke har fått tilstrekkelig kvalitetssikring av det totale antallet plasser. Blant annet har det vært vanskelig å få oversikt over enkelte private parkeringshus. Dette kan i hvert fall delvis forklare at det synes å være spesielt vanskelig å finne pålitelige tall for Oslo der nesten all parkering er privat.

De to øverste radene i tabell 1 gjelder plasser som kommunen selv disponerer. Oslo skiller seg ut med svært få kommunale plasser, mens Bergen har flest. Likevel er det viktig å nyansere bildet. Trondheim får eksempelvis 1883 flere plasser hvis vi inkluderer offentlige parkeringshus i sentrumsnære områder som Sentralstasjonen, Pirbadet, Solsiden og Øya.

Kristiansand skiller seg ut med et stort antall parkeringsplasser i sentrum. Hvis vi tar hensyn til at det er færre ansatte og bosatte enn i de andre storbyene er det klart at byen har et vesentlig bedre parkeringstilbud til sine innbyggere og besøkende enn de andre byene.

Tabell 1. Antall parkeringsplasser i byenes sentrumsområder.

	Bergen	Oslo	Trondheim	Stavanger	Kristiansand
På gategrunn	620	915	1331	837	1100
Kommunalt eide p-hus og tomter ⁽¹⁾	2981	-	1037	2444	2400
Delsum	3601	915	2368	3281	3500
Private (p-hus)	1257	12.000 ⁽²⁾	684	2026	4700
Andel kommunalt eide plasser (%)	69	Ca 7	78	62	43
Boligsoneplasser	3450	-	527	-	494
Handicaplasser	125	99	79	-	120
Sum	8345	Ca 13.100	3658	5307	9-10.000 ⁽³⁾

⁽¹⁾ En del av de kommunale plassene leies ut til faste brukere – gjerne på månedsbasis

⁽²⁾ Dette inkluderer noen parkeringshus i sentrumsranden (f. eks. Aker Brygge) – ellers regnes det å være 9400 plasser i private P-hus i sentrum

⁽³⁾ Kommunedelplanen for sentrum er kilde for totaltallet. Dette er noe større enn summen tallene i kolonnen som er hentet fra andre kilder. I tillegg regnes det med 3-4000 nye plasser innen 2022

Det er variasjon mellom byene i antall parkeringsplasser på gategrunn. I alle byene utgjør gateparkeringen i sentrum en svært beskjeden andel av det samlede parkeringstilbudet. Dette kan ses som at men er godt på vei mot en målsetting å benytte gateareal til andre formål enn parkering. I alle byene er det uttalt eller vedtatt en slik målsetting. Bergen og Stavanger har færre allment tilgjengelige plasser på gategrunn enn Trondheim.

I Bergen inngår majoriteten av plassene på gategrunn i boligsonene (delvis i sentrumsranden) og anses derfor å være reserverte i den tiden restriksjonen gjelder. Bergen har dermed færre allment tilgjengelige plasser på gategrunn enn de andre

byene, men har likevel flest gateparkeringsplasser hvis vi inkluderer de plassene som inngår i boligsoneparkeringen.

Det ville derfor vært nyttig om tallene for antall parkeringsplasser også kunne vært sett i forhold til hvor stort areal som inngår, hvor mange arbeidsplasser som finnes i området, hvor store arealer som benyttes til detaljhandel og service, handelens omsetning, mv. Det ville også vært nyttig å kunne skille ut antall boligparkeringsplasser og langtidsplasser for ansatte.

Dette avsnittet viser at det er vanskelig å sammenligne parkeringstilbudet i byene. Én grunn er at det er vanskelig å få full oversikt over antall private plasser og bruken av disse. Det er også en utfordring at datainnhentingene er gjort på ulike måter og at det er uklart hvilke typer plasser som inngår i tallene. Et godt statistisk grunnlag er nødvendig for å kunne diskutere parkeringspolitikken i en by. Man må vite hva man har for å kunne vurdere mulige endringer av bruken av eksisterende plasser og føringer for etablering av nye plasser. Byene bør derfor (sam-)arbeide for å få til et felles opplegg for en bedre og mer sammenlignbar statistikk.

5.2 Pris og regulering

Kommunen kan bare styre bruken av eksisterende, offentlige plasser. Pris og tidsbegrensning er de to viktigste virkemidlene for å styre bruken av parkeringsplasser. Dette gjelder ikke minst for sentrumsområdene. Virkemidlene kan tilpasses etterspørselen eller sikre plass for prioriterte formål. En kommune kan i noen situasjoner benytte prismetanismen til å flytte parkering fra gategrunn til parkeringshus. Differensierte og progressive takster påvirker også etterspørselen. Alle kommunene benytter slike virkemidler. Regulering kan også gjøres ved hjelp av tilpassede fysiske tiltak. Det er også vanlig at mange parkeringsplasser på gategrunn reserveres til spesielle formål. Kommunen kan i tillegg fjerne parkeringsplasser på gategrunn eller fra andre eksisterende parkeringstilbud i de tilfellene kommunen selv eier tilbudet.

Eiere av private plasser kan føre sin egen prispolitikk uten å ta hensyn til politiske føringer og målsettinger. De private plassene som er allment tilgjengelige må av konkurransehensyn likevel ikke være priset vesentlig høyere enn det som er prisnivået på kommunale parkeringsplasser. Det motsatte gjelder også. Kommunens parkeringsplasser kan ikke forventes å stå ubenyttet. Derfor kan det hende at prispolitikken for parkering til dels påvirkes av markedsmessige hensyn. Tilbudet kan derfor tilpasses etterspørselen og det kan variere hvor stor andel av plassene som tilbys for fast utleie for eksempel på månedsbasis.

Dermed kan det være vanskeligere å oppnå målsettinger eller ambisjoner som fremmes i kommuneplaner eller søknader til Belønningsordningen. Bergen og Trondheim har den laveste andelen private plasser, mens andelen i Stavanger og Kristiansand er mer enn dobbelt så høy. Fordi satsene på gategrunn i et sentrumsområde vanligvis er progressive, er det vanskelig å gi god oversikt over takstnivået. I notater utarbeidet av Møreforskning er det laget geografisk inndelte oversikter over takstnivå på grunnkrets nivå for noen av de fem byene (Rekdal 2010, Kurtzhals et al 2011). En slik detaljering er ikke relevant for denne gjennomgangen. Vi har derfor laget en relativt grov sammenstilling basert på takstene som er angitt på parkeringsforetakenes hjemmesider (tabell 2).

Vanligvis er det også forskjeller på takstene på gategrunn og i parkeringsanlegg og mellom offentlige og private parkeringsplasser. Dessuten er det ikke lett å finne hvor mange parkeringsplasser som inngår i de ulike takstgruppene. Dette betyr at det er vanskelig å sammenligne takstnivåene mellom byene. Sammenstillingen vil likevel gi mulighet til å vurdere om det er vesentlige forskjeller.

Tabell 2. Takst og avgiftsperiode for gateparkering i sentrum av fem byer

	Bergen	Oslo	Trondheim	Stavanger	Kristiansand
Avgiftstid hverdager	08-17	09-18	08-20	08-20	08-18
Maks p-tid gategrunn	I hovedsak 2 timer	I hovedsak 2 timer	5 timer	Snitt 2 timer	2 timer ³
Pris én time offentlig (på gategrunn)	30	1t 34 2t 86	25	Snitt 12,6	20
Pris én time privat p-hus	32	60	24 ⁴	Snitt 19,9	18 ⁵

Gjennomgangen viser for det første at det er vanlig for byene å ha begrensning på hvor lenge det er lov å parkere på gategrunn. Ingen av byene tillater langtidsparkering på gategrunn. Både skiltregulering og progressive satser gjør at parkeringsplasser i sentrumsgatene blir tilgjengelige for dem som har korte ærend å utføre. I parkeringshusene er det ofte mindre bruk av progressive takster og tidsbegrensinger benyttes i liten grad.

Det er vanskelig å gi en detaljert oversikt over takstene fordi disse i stor grad varierer med av lokalisering og parkeringstid. Takstene er ofte progressive.

Bortsett fra i Oslo er det liten prisforskjell mellom gateparkering og parkeringshus i byene. Bergen har også til en viss grad differensiert takstene mellom parkeringshusene. Det koster for eksempel 20 kroner per time i Bygarasjen og 30 kroner i Klostergarasjen.

På gategrunn i sentrumskjernen i Bergen er taksten 30 kroner per time mens taksten i utkanten av sentrum er taksten 20 kr per time. Maksimal parkeringstid er 2 timer. Det er noen få plasser med maksimal parkeringstid på én time som har takst 40 kroner.

Flere byer benytter progressive takster. I Kristiansand er de progressive takstene henholdsvis på 20, 25 og 32 kroner. I Trondheim differensieres det ytterligere. Taksten per time (inntil 5 timer) er henholdsvis 25, 30, 35, 40 og 45 kroner.

Takstene er noe lavere i Stavanger. Derimot varierer disse mye både når det gjelder parkeringshus og gateparkering. Dette kan bety at man i stor grad har tilpasset takstene til etterspørselen, men det kan være vanskelig for brukerne å orientere seg. I Valberghallen koster det 12 kroner for den første timen og 20 kroner for den andre timen, mens prisene er henholdsvis 15, 25 og 40 kroner i Domkirkehallen. Tabell 2 gir en indikasjon på takstnivået i de fem byene.

³ Det er vanskelig å vurdere hvor mange av plassene på gategrunn som har maks parkeringstid. Kristiansand fører også en progressiv takstpolitikk på gategrunn der det ikke er maksimaltid.

⁴ Der det er inngått avtale med kommunen.

⁵ Gjelder for Vestre Torv.

6 Parkeringsnormer – nye plasser

I overordnet plan for kommunens utvikling (kommuneplanens arealdel) kan det gis bestemmelsene (normene) som angir hvor mange parkeringsplasser som tillates anlagt i tilknytning til ulike utbyggingsformål. Det kan også bli vedtatt bestemmelser og retningslinjer som angir hvor plassene skal lokaliseres, hvordan de skal utformes og delvis hvordan de skal brukes (bolig, besøk, HC, mv). I dette kapitlet har vi sammenstilt gjeldende normer i de fem byene.

Begrepet parkeringskrav dekker i flere sammenhenger både et minimumstill (krav) og et maksimumstill (begrensning). Kommunen kan altså både sette krav til hvor mange plasser som skal anlegges ved nye bygg eller omregulering av eksisterende bygg og begrense hvor mange plasser tillates.

Kommunene kan vanskelig redusere antall private plasser etter at de er godkjente og opparbeidet. Det er også små muligheter til å påvirke bruken av godkjente og etablerte private plasser. Det er derfor viktig at kommunene er bevisst dette ved byggesaksbehandling av ny utbygging. Det er begrenset hvilke styringsmuligheter som ellers finnes i kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer. Når kommunene pålegger eller tillater private utbyggere å anlegge ny parkering slik at den andelen av det totale tilbudet som kan kontrolleres av kommunen reduseres, vil mulighetene for å benytte parkering som virkemiddel ved endre antallet plasser eller bruken av dem gradvis svekkes.

Normene (bestemmelsene) er bygget opp på forskjellige måter i de fem byene. Oslo og Trondheim har spesifisert normer på bolig og 17-18 andre arealbrukstyper. Dette kan innebære relativt kompliserte vurderinger når en utbygging omfatter flere formål. Antall plasser som kreves eller tillates må eventuelt beregnes på grunnlag av areal, rom, seter, årsverk, tilskuere eller senger. Dette varierer med hva som er formålet med et nytt utbyggingsprosjekt.

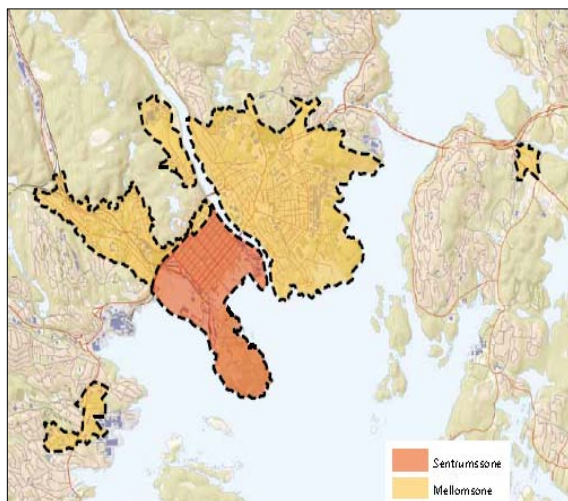
Fordi vi i denne rapporten har fokusert på byenes sentrumsområder begrenser vi gjennomgangen til å dekke det vi anser å være de sentrale arealbruksformål i sentrum. I tillegg til boligformål ser vi på kontor- og detaljhandelsformål.

6.1 Forskjellige normer i ulike geografiske områder

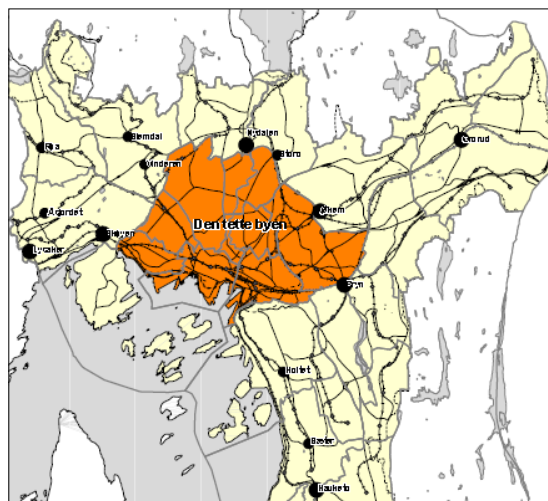
Behovet og kravene til parkering avhenger av i hvilke geografiske områder det skal bygges parkeringsplasser. I sentrale områder er arealkonfliktene (dvs. konkurransen om arealene) ofte større enn i mindre sentrale områder.

Kartene (figur 4) viser at alle kommunene har delt byområdet inn i ulike soner og differensiert parkeringskravene med utgangspunkt i sonene. Byene har valgt noe ulik detaljeringsgrad for inndelingen, men sentrum og tett utbygging knyttet til kollektivtilbudet anses viktig i alle byene. Stavanger har for eksempel definert en sone (sone 2) som er avgrenset med utgangspunkt i kollektivtilbudet. Derfor dekker denne sonen områder både nære og i god avstand fra sentrum (Sone 1).

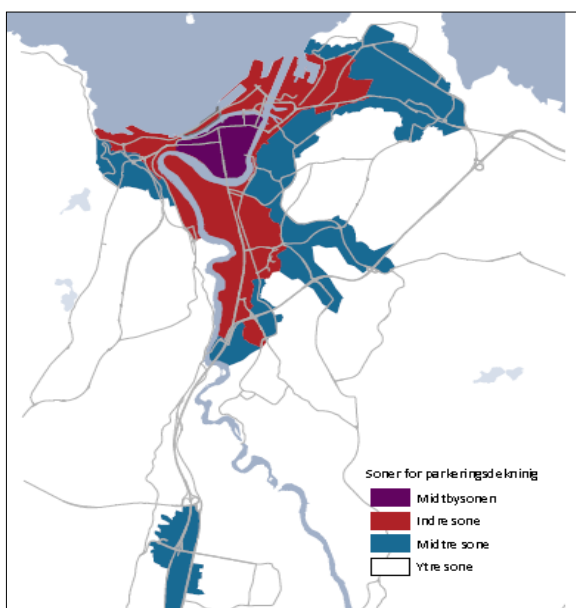
I hovedsak har byene tre soner. Bergen benytter fire soner (P1-P4). Oslo har valgt å benytte begrepet *knutepunkt* og har avgrenset 8 slike der normen for tett by skal benyttes. I den følgende sammenstillingen av normene har vi benyttet betegnelsene sentrum, sentrumsnært område og ytre områder⁶. Som kartene viser er ikke sonene direkte sammenlignbare.



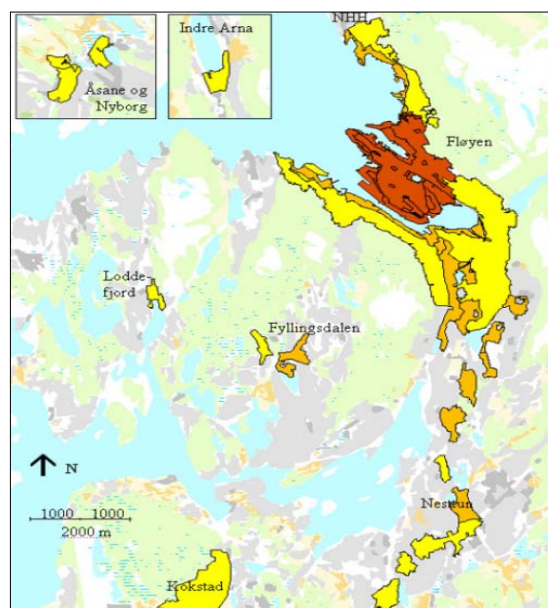
Kristiansand



Oslo

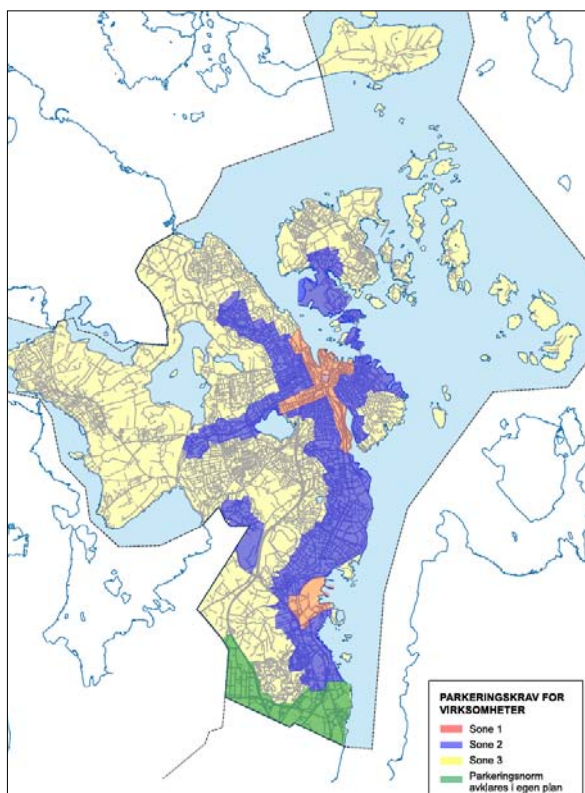


Trondheim



Bergen

⁶ Det er ikke nødvendigvis en god kategorisering. Det er spesielt for Stavanger at denne betegnelsen blir misvisende siden normene er definert etter kollektivtilgjengelighet som gjør at det såkalte sentrumsnære området strekker seg langt ut fra sentrum..



Stavanger⁷

Figur 4. Avgrensning av soner for normene i de fem byene

6.2 Minimums- og maksimumsnormer for boliger

Kravene for boligparkering er gjerne knyttet til boenhet, størrelse på boligen (antall rom) eller til boligtype. Maksimumsnormene setter et tak på antall plasser som kan bygges. Ved maksimumsnormer gis utbygger mulighet til å vurdere behovet eller etterspørselen etter antall parkeringsplasser.

Minimumsnormene angir kommunenes vurdering av hva som skal til for å dekke behovet knyttet til et nytt boligprosjekt. Kommunen kan benytte begge kravene samtidig og dermed sette et intervall som utbygger må forholde seg til.

Kommunen kan også benytte krav om frikjøp ved at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn kan innbetales et beløp for hver manglende plass. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde.

Det er vanskelig å sammenligne kommunene fordi de har ulike grunnlag for sine soneinndelinger og angir bolignormene på ulike beregningsgrunnlag. Det er en utfordring at kommunene har ulik geografisk inndeling for parkeringssoner.

Tabell 3 viser bruk av normene for kommunens definerte sentrumsområder, sentrumsnære områder og ytre områder. Stavanger, Bergen og Kristiansand angir et intervall (min - maks) for hvor mange nye plasser som tillates for boliger i sentrum.

⁷ Det grønne arealet syd i Stavanger viser del av Forus/Lura-området der tre kommuner (Sandnes, Sola og Stavanger) samarbeider om å utarbeide en felles kommunedelplan for parkering.

Oslo har kun minimumsnormer. Dermed settes det ikke en øvre grense og utbyggere får dermed et større handlingsrom for å vurdere etterspørselen eller å argumentere for antall plasser utover minimum.

Stavanger har krav om frikjøp i sentrum. Normens krav angir derved et antall plasser som utbygger ikke får anlegge selv. I stedet må utbygger betale et nærmere angitt beløp per plass til kommunen. Dette betyr at kommune selv kan bygge parkeringsanlegg som lokaliseres og dimensjoneres i samsvar med en ønsket utvikling.

Trondheim skiller seg fra de andre kommunene ved ikke å ha noen minimumskrav i sentrum. Det innebærer at antall parkeringsplasser må vurderes fra sak til sak. I følge Rådmannens forslag til planbeskrivelse i Trondheim 2012-2024 (2012:77) begrunnes dette med at Midtbyen hovedsakelig er bygd ut, samtidig som de har god tilgjengelighet med kollektivtransport og parkeringstilbud i offentlige anlegg. Derfor anses det ikke som nødvendig å sette minimumskrav til antall nye parkeringsplasser for bolig. Behovet for parkeringsplasser sies det ingenting om. Trondheim er dermed den eneste kommunen som åpner for at det kan bygges nytt uten at kommunen også krever at anlegges nye parkeringsplasser i sentrum. På den andre siden er det heller ingen bestemmelser som regulerer en øvre grense for antall tiltatte plasser for nye boliger.

Det varierer hvilket omfang boligbebyggelsen har i byenes definerte sentrumsområder. I Kvadraturen i Kristiansand utgjør boliger relativt mye av bebyggelsen. Eller er det helst i sentrums randsoner at boligbebyggelse dominerer jfr. ”den tette byen” i Oslo.

Tabell 3. Parkeringsnormer bolig.

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
Sentrum	Min	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja
	Maks	Nei	Ja	Ja	Nei	Ja
Krav frikjøp		Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
Sentrumsnært	Min	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Maks	Nei	Ja	Ja	Nei	Ja
Ytre områder	Min	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Maks	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja

Antall plasser for nye boliger

Forrige avsnitt viste om kommunene har maksimums eller minimumsnormer for ulike områder. Her vil vi gå nærmere inn på kravene til antall plasser. Dette kan avdekke om kommunene skiller seg vesentlig med tanke på antall parkeringsplasser som tillates ved nye bygg.

Tabell 4 viser utgangspunktet for en vurdering av forskjeller knyttet til antall nye plasser. Vurderingen kompliseres ved at byene benytter ulike enheter for normene. Dermed er ikke normene direkte sammenlignbare. Antall nye parkeringsplasser avhenger av størrelsen på boligene som bygges. I følge Barlindhaug et. al. (2012:43) er gjennomsnittlig bruksareal på en blokkeilighet mellom 80-90 kvadratmeter i de fire største byene. Vi kan benytte dette som utgangspunkt for å vurdere forskjeller mellom kommunene.

Med andre ord er det vanskelig å foreta en vurdering av normene uten å ha kjennskap til parkeringsmarkedet. Minimumsnormer kan i praksis være tilstrekkelig

hvis det er lav etterspørsel etter parkeringsplassene. Hvis etterspørselen er høy kan det bidra til at en kommune tillater flere parkeringsplasser enn en kommune med maksimumsnormer.

Tabell 4. Parkeringskrav bolig.

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
		Boenhet eller 70 m ² BRA	Per boenhet	100 m ² BRA	Boligkompleks etter antall rom 1, 2, 3, 4 >	Boenhet
Sentrum	Min	-		1	0.25, 0.5, 0.7, 0.9	½
	Maks	-		1,2		
	Frikjøp		0,9			1
Sentrumsnært	Min	0,5	2 ⁸	1,2	0.4,0.8,1.1,1.2	1
	Maks	-	2	1,6		1 ⁹
Ytre områder	Min	1,2	2	1,4	0.4,0.8,1.1,1.2	2 ¹⁰
	Maks	-	2	-		2

I Trondheim, Kristiansand og Stavanger benyttes boenheter. For boligkomplekser skiller Oslo kommune etter antall rom i boligen, mens Bergen benytter kvadratmeter. Med utgangspunkt i at en gjennomsnittlig bolig i snitt har 90 kvadratmeter bruksareal kan vi foreta følgende vurderinger:

- I sentrum har Bergen det høyeste minimumskravet, men Oslo har like høyt minimumskrav hvis boligen har fire eller flere rom. I Bergen kreves det derfor hovedsakelig at alle boliger har minst en parkeringsplass.
- I sentrum er Trondheim eneste kommune uten krav om parkeringsplass i sentrum, men heller ingen øvre krav
- I sentrumsnære områder har Stavanger det høyeste kravet til antall parkeringsplasser.
- I sentrum og sentrumsnære områder er Oslo og Trondheim kommunene med høyest potensielt tillatte antall parkeringsplasser tilknyttet bolig siden de ikke har maksimumsnorm
- I sentrumsnære områder har Trondheim det laveste minimumskravet og åpner i større grad for at en boenhet ikke får parkeringsplass
- I sentrumsnære områder har Bergen og Oslo de høyeste minimumskravene
- I ytre områder har Oslo og Trondheim har de laveste minimumskravene

Med utgangspunkt i at en gjennomsnittlig bolig i snitt har 90 kvadratmeter bruksareal kan vi foreta følgende vurderinger:

- I sentrum har Bergen det høyeste minimumskravet, men Oslo har like høyt minimumskrav hvis boligen har fire eller flere rom. I Bergen kreves det derfor hovedsakelig at alle boliger har minst en parkeringsplass.
- I sentrum er Trondheim eneste kommune uten krav om parkeringsplass i sentrum, men heller ingen øvre krav

⁸ For boliger med felles parkering er kravet 1 bolig og 0,2 for gjester. Maks 1,2.

⁹ Gjesteparkering ¼ bil per bruksenhet

¹⁰ Eller 1,5 biler på felles parkeringsplass. 0,25 biler per bruksenhet.

- I sentrumsnære områder har Stavanger det høyeste kravet til antall parkeringsplasser.
- I sentrum og sentrumsnære områder er Oslo og Trondheim kommunene med høyest potensielt tillatte antall parkeringsplasser tilknyttet bolig siden de ikke har maksimumsnorm
- I sentrumsnære områder har Trondheim det laveste minimumskravet og åpner i større grad for at en boenhet ikke får parkeringsplass
- I sentrumsnære områder har Bergen og Oslo de høyeste minimumskravene
- I ytre områder har Oslo og Trondheim har de laveste minimumskravene

6.3 Minimums- og maksimumsnormer kontor

Kommunen kan også benytte minimumsnormer og maksimumsnormer for ulike type næringer. I tabellen nedenfor basert på normene for kontorlokaler etter de gitte geografiske inndelingene. Det fremgår at det er forskjeller mellom kommune, men at det er mindre variasjon for kontor enn for boliger. I sentrum fører kommunene lik praktisering. Alle har maksimumsnormer, men fordi Stavanger har et frikjøpskrav for sentrum, er det angitt en parkeringsnorm som angir både et minimumskrav og et absolutt tak (maksimum). For sentrumsnære områder har Oslo både minimums- og maksimumsnormer.

For de ytre områdene er det mer variasjon mellom byene. Stavanger har ikke et tak for ytre områder, mens Kristiansand er eneste kommune uten minimumsnorm.

Tabell 5. Parkeringsnormer kontor.

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
Sentrum	Min	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
	Maks	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Frikjøp	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
Sentrumsnært	Min	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
	Maks	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ytre områder	Min	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei
	Maks	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja

Alle kommunene benytter samme måleenhet for antall plasser ved nye kontorlokaler¹¹. Dette gjør det lettere å foreta sammenligninger. Det fremgår at Oslo er mest restriktiv når det gjelder maks krav til kontorlokaler i sentrum og sentrumsnære områder. Det kan ha sammenheng med at Oslo har et lokalt og regionalt kollektivsystem som reduserer behovet for tilgjengelige parkeringsplasser. Bergen og Trondheim følger deretter med maks krav på henholdsvis 0,2 og 0,25 plasser. Stavanger fører en frikjøpsordning med krav til å kjøpe fri 0,9 plasser per 100 m². Kristiansand, som også er den minste kommunen, tillater fem ganger i sentrum så mange plasser som Bergen.

Kravene til parkeringsplasser for kontorlokaler er jevnt over strengere enn for boliger. For boliger legges vekt på å sikre et minimum av parkeringsplasser, mens for

¹¹ Bergen og Oslo oppgir tallene i 1000 m². Vi har derfor regnet om disse kravene slik at de er sammenlignbare mellom kommunene

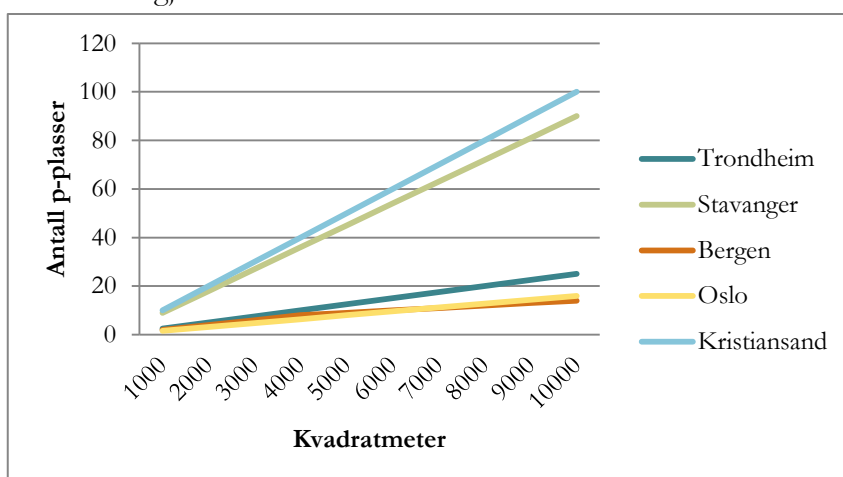
kontorlokaler legges begrensinger på tillate plasser. Det er nærliggende å anta at dette har sammenheng med at etterspørselen etter parkeringsplasser ved kontorbygg er høy. Virksomheter kan ønske å tilby ansatte god tilgang til parkeringsplasser og dermed er det behov for å sette en øvre grense.

Tabell 6. Parkeringskrav kontor.

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
		100 m ²	100 m ²	100 m ²	100 m ²	100 m ²
Sentrum	Min	-	-	-	-	-
	Maks	0,25	-	0,2 ¹²	0,16	1
	Frikjøp		0,9			
Sentrumsnært	Min	-	-	-	0,2	-
	Maks	0,5	1,2	0,4	0,7	1
Ytre områder	Min	1	1	0,5	0,7	-
	Maks	2	-	1,5	1,8	1

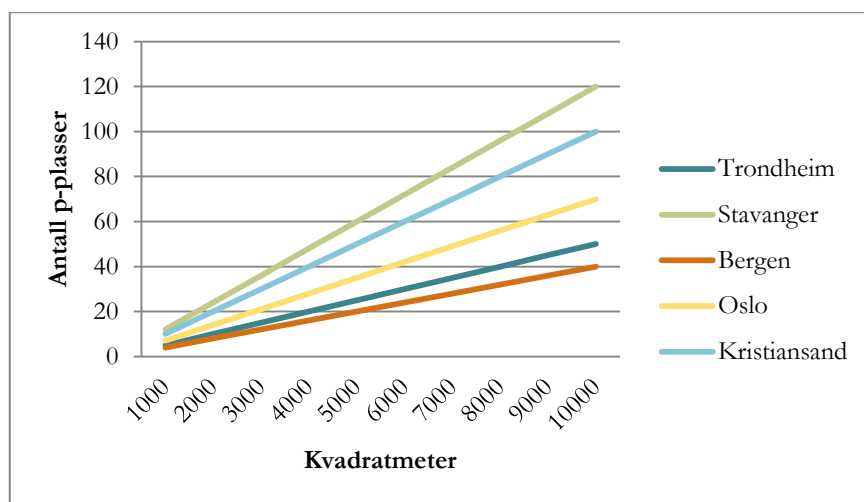
Normene for kontorlokaler er ett viktig virkemiddel for å nå målsettingene til kommunene når det gjelder bilbruk og miljø. I figur 1 fremgikk det at flertallet av ansatte som arbeider i kommunene har gratis og god tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplassen. Dette er trolig et resultat av tidligere og mer liberale normer. Det illustrerer at begrensinger på antall plasser er et viktig virkemiddel siden kommunene ikke kan pålegge private aktører å prise parkeringen. Kommunens styringsmulighet ligger i å begrense tilgangen til antall plasser.

I figurene 4 og 5 har vi forsøkt å illustrere effekten av normene for antall parkeringsplasser basert på maksimumstallet. Figuren illustrerer at det er små forskjeller mellom Oslo, Bergen og Trondheim. For eksempel tillates det ni flere parkeringsplasser i Trondheim sammenlignet med Oslo ved utbygging av 10 000 kvadratmeter kontorlokaler. Kristiansand skiller seg ut med å åpne for betraktelig flere parkeringsplasser. Stavanger fører en tvungen frikjøpsordning i sentrum, da er gitt normtall både minimum og maksimum, men plassene blir ikke bygget hvis ikke kommunen gjør det selv.



Figur 5. Antall parkeringsplasser for kontor i sentrum etter kvadratmeter.

¹² 0,2 inntil 4000 m², 0,1 for intervallet opp til 20.000 m² og 0 plasser utover dette



Figur 6. Antall parkeringsplasser i sentrumsnære områder for kontor etter kvadratmeter.

På grunnlag av normene kan byene dermed rangeres etter antall tillatte, nye parkering plasser i sentrum, sentrumsnært og i ytre områder som vist i tabell 7.

Tabell 7. Rangering av parkeringsbestemmelsene for kontor (etter maksimalnormer, 1 er mest restriktiv)

Rangering	Sentrum	Sentrumsnært	Ytre områder
1	Bergen/Oslo	Bergen	Kristiansand
2		Trondheim	Bergen
3	Trondheim	Oslo	Oslo
4	(Stavanger) (1)	Kristiansand	Trondheim
5	Kristiansand	Stavanger	(Stavanger) (2)

(1) Stavanger kan anses å være mest restriktiv som følge av frikjøpsordningen

(2) Stavanger har ikke satt et maksimumstall og kan i praksis være mest restriktiv

Med utgangspunkt i normene kan vi også belyse hvor mange parkeringsplasser som tildeles per ansatt. Her forutsetter vi at det er 20 m² per ansatt og utbygging av ett 10.000 m² kontorlokale skjer enten i sentrum eller sentrumsnære områder. Med disse forutsetningene er dette et bygg som rommer 500 ansatte. En slik forenklet sammenstilling viser at det kan være stor forskjell mellom byene, men det er selvfølgelig ikke gitt at det maksimale antall plasser vil bli godkjent i en planprosess¹³. Tabell 8 viser hvor mange plasser som kan tillates ved bruk av maksimalnorm.

Tabellen viser at Bergens normer fremstår som de mest restriktive, mens Kristiansand tillater over 7 ganger så mange plasser som Bergen. I Trondheim, Bergen og Oslo tilbys det i sentrum, med våre forutsetninger, parkeringsplasser til mellom 2,8 og 5 prosent av de ansatte. Kristiansand har derimot 20 prosents dekning. Litt forenklet kan figuren brukes som en omtrentlig vurdering av framtidige (private) parkeringsplasser. Hvis ikke bruken kan reguleres, gir det derved en indikasjon på mulige nye arbeidsreiser med bil.

Tabell 8 illustrerer også forskjellen mellom utbygging i ulike områder. Kontorlokaler i sentrumsnære områder kan få over dobbelt så mange plasser som kontorlokaler i sentrum. Det bør derfor kartlegges hvor utbygging for bolig og næring foregår og

¹³ Det kan vurderes om større utbyggingsprosjekter bør få færre plasser enn flere mindre som til sammen gir like mange m². Dette kan bl.a. begrunnes med muligheter for sambruk av plassene.

vurdere hvor mange nye parkeringsplasser det kan bli samlet sett når utbygging aggregeres. En viktig vurdering vil da være om normene i sentrumsnære områder skal vurderes strammet inn hvis for eksempel kollektivtilgjengeligheten er god eller det skjer en fortetting.

Som en videre illustrasjon på sammenhengen mellom parkeringsnormene og parkeringstilbudet har vi regnet ut en såkalt dekningsgrad. Dette indikerer hvor stor andel av de ansatte i en kontorvirksomhet som kan tilbys parkeringsplass ved arbeidsstedet i henholdsvis sentrum og sentrumsnært område såfremt ingen plasser reserveres til annen bruk (HC, besøk, mv). Det er benyttet 20 m² per ansatt. Hvis vi stedet går ut fra at hver kontorarbeidsplass beslaglegger 30 m² per ansatt vil dekningen øke med 50 % i alle tilfellene. I Kristiansand vil derved 30 % av de ansatte i et sentrumsnært område kunne tilbys parkeringsplass, mens det bare vil gjelde 7,5 % i Trondheim.

Tabell 8. Antall parkeringsplasser og dekningsgrad ved 10.000 m² nytt kontorareal – med 20 m² kontorareal per ansatt

Område		Trondheim	Bergen	Oslo	Kristiansand	Stavanger
Sentrum	Maksimum antall plasser	25	14	16	100	(9) ¹⁴
	Dekning (%)	5	2,8	3,2	20	-
Sentrumsnært	Maksimum antall plasser	50	40	80	100	120
	Dekning (%)	10	8	16	20	24

6.4 Normer for forretning/handel

Forretningslokaler skiller seg fra de foregående kategoriene ved at det skal sikres god tilgjengelighet for handlende og dermed åpnes det for flere parkeringsplasser. Det er selvfølgelig avhengig av hva slags type forretning vi prater om. Minimumskrav er av naturlige årsaker ikke aktuelt for forretningsvirksomheter lokalisert i sentrum. Det gjenspeiles i normene. Alle kommunene, med unntak av Stavanger, har maksimumsnormer. Forskjellen mellom kommunene blir større i sentrumsnære og ytre områder. I sentrumsnære områder i Kristiansand og Oslo pålegges forretning å ha parkeringsplasser. Det samme kravet gjelder for ytre områder i Trondheim.

Tabell 9. Parkeringsnormer forretning/handel.

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
Sentrum	Min	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
	Maks	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Frikjøp	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
Sentrumsnært	Min	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja
	Maks	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ytre områder	Min	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Maks	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja

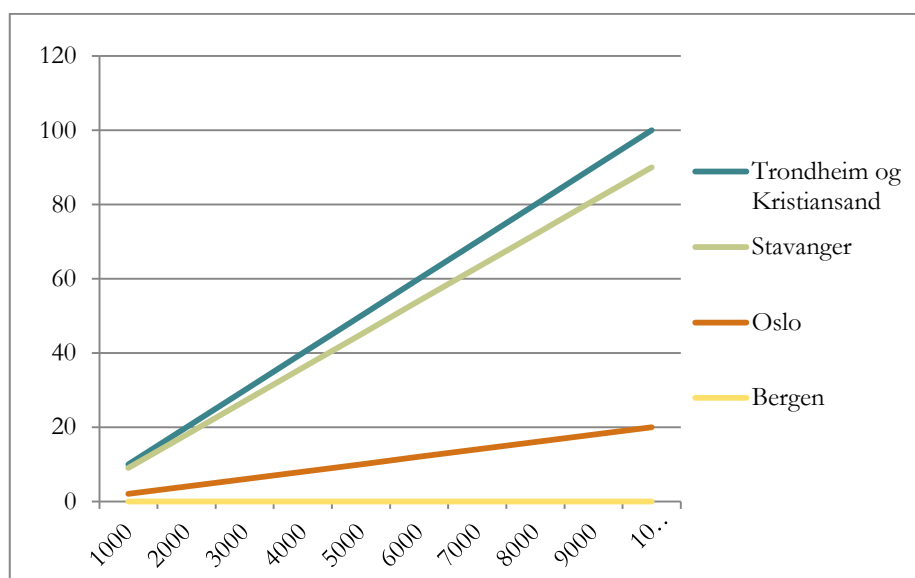
¹⁴ Stavanger skiller seg ut ved at det ikke tillates nye, private parkeringsplasser i sentrum, men kommunen vil kreve frikjøp for 9 plasser i dette eksemplet. Derimot tilbys det svært god dekning i sentrumsnære områder som i dette tilfellet i hovedsak gjelder områder langs den tunge kollektivaksen

Vi kan også her gå nærmere inn på kravene for antall parkeringsplasser. Bergen tillater ingen ny parkering i sentrum for dette formålet. Oslo tillater 0,2 plasser per 100 m² i sentrum. Stavangers frikjøpsordning gjør at man har 0,9 som et både minimums og maksimumskrav. Trondheim og Kristiansand tillater 1 plass per 100 m² nytt forretningsareal i sentrum.

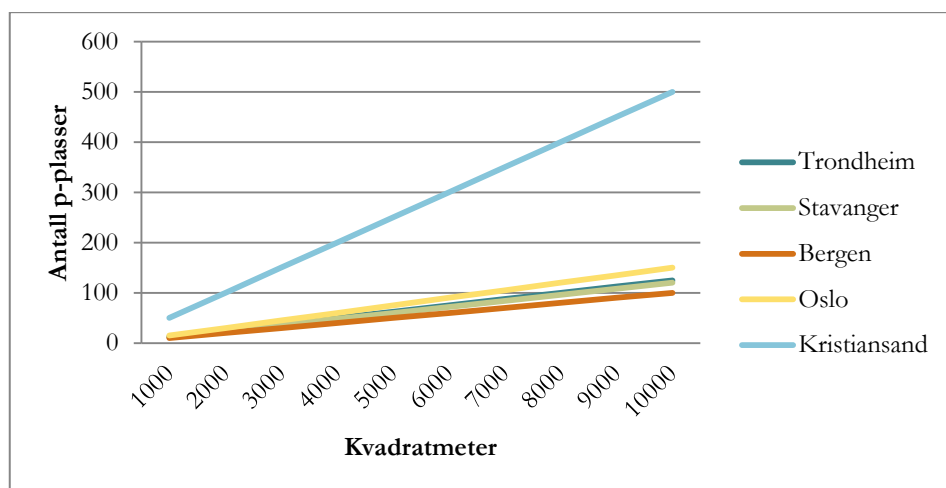
Tabell 10. Parkeringskrav forretnings/ handel

Sone	Norm	Trondheim 100 m ²	Stavanger 100 m ²	Bergen 100 m ²	Oslo 100 m ²	Kristiansand 100 m ²
Sentrum	Min	-	0,9	-	-	
	Maks	1	0,9	0	0,2	1
Sentrumsnært	Min				0,9	
	Maks	1,25	1,2	1	1,5	5
Ytre områder	Min	1,5	1	1,0	1,3	3
	Maks	4	-	1,5	3,5	5

Effekten er at Oslo og Bergen har betraktelig strengere maksimumskrav i sentrum enn de tre andre byene. I sentrumsnære områder er det mindre forskjeller, bortsett fra Kristiansand som tillater klart flest plasser både i sentrumsnære og ytre områder.



Figur 7. Antall parkeringsplasser for handel i sentrum etter kvadratmeter



Figur 8. Antall parkeringsplasser for handel i sentrumsnære områder etter kvadratmeter.

På tilsvarende måte som for kontor kan vi sammenligne og rangere byene etter hvor mange nye plasser som tillates ved utbygging av 1000 m² nytt areal for handel.

Tabell 11. Rangering av parkeringsbestemmelsene for handel (etter maksimalnormer, 1 er mest restriktiv)

Rangering	Sentrum	Sentrumsnært	Ytre områder
1	Bergen	Bergen	Bergen
2	Oslo	Stavanger	Oslo
3	Stavanger (1)	Trondheim	Trondheim
4	Trondheim og Kristiansand	Oslo	Kristiansand
5		Kristiansand	(Stavanger) (2)

(1) Stavanger kan anses å være mest restriktiv som følge av frikjøpsordningen

(2) Stavanger har ikke satt et maksimumstall og kan i praksis være mest restriktiv

6.5 Sykkelnormer

Alle kommunene har minimumskrav til sykkelparkeringsplasser. Dette betyr at det i motsetning hva som er tilfellet for parkering av biler, skal opprettes ny sykkelparkering nærmest etter behov. Normene bygger trolig på overordnede føringer om at det skal tilrettelegges for økt bruk av sykkel i byene.

Fordi det brukes ulike enheter (boenhet, antall rom, eller kvadratmeter) for beregning av antall plasser som kreves, er det vanskelig å foreta sammenligninger. Det synes ikke å være betydelige forskjeller når det gjelder krav til sykkelparkeringen i tilknytning til nye boliger.

Derimot er det større forskjeller når det gjelder krav til sykkelparkering for kontor og forretning. Trondheim og Stavanger krever flest parkeringsplasser.

Tabell 12. Parkeringskrav for sykkel i sentrum.

	Bolig	Kontor (100 m ²)	Forretning (100 m ²)
Trondheim	Min. 2 per boenhet eller 70 m ²	Min 2	Min 2.
Stavanger	Min. 3 med individuell parkering. Min 2 med felles parkering.	Min 3	Min 3
Bergen	Min. 3 per 100 m ²	Min 1	Min 0,9
Oslo	Min 1, 1.3, 1.6 eller 2.5 avhengig om bolig har 1, 2, 3 eller 4 rom	Min 0,7	Min 0,6
Kristiansand	Min 1 pr. bruksenhet.	Min 1	Min 1

Bergen har fire detaljerte og konkrete bestemmelser for utforming av sykkelparkeringen. Disse bestemmelsene er gjengitt her:

1. Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere. Større byggeprosjekt langs hovedrutenettet skal knyttes direkte til sykkelnettet.

2. Ved sykkelparkering for beboere i hus med 4 enheter eller mer skal en søke løsninger med særlig tyverisikker parkering, for eksempel innendørs sykkelparkering som er lett tilgjengelig til/fra gateplan. For større boligkompleks må en i tillegg ta egne hensyn til gjesteparkering.

3. Der parkeringsplasser må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler, kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med ly for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltyveri.

4. Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkeringen etableres garderobetilbud.

I tabell 13 har vi sammenstilt en del slike krav til utforming og lokalisering som finnes i byene bestemmelser og retningslinjer.

Tabell 13. Utdypende krav til sykkelparkering i sentrum.

	Bolig	Kontor (100 m ²)	Forretning (100 m ²)
Trondheim	Sykkelparkering kan anlegges i kjeller, på terreng i eller i felles bod	Virksomheter skal fortrinnsvis ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangspartiet og under tak.	Virksomheter skal fortrinnsvis ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangspartiet og under tak.
Stavanger	Det skal være regulert inn plass til overdekket/innelåst sykkelparkering på egen grunn.	Det skal være regulert inn plass til overdekket/innelåst sykkelparkering på egen grunn.	Det skal være regulert inn plass til overdekket/innelåst sykkelparkering på egen grunn.
Bergen	1. Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere. Større byggeprosjekt langs hovedrutenettet skal knyttes direkte til sykkelnettet. 2. Ved sykkelparkering for beboere i hus med 4 enheter eller mer skal en søke løsninger med særlig tyverisikker parkering, for eksempel innendørs sykkelparkering som er lett tilgjengelig til/fra gateplan. For større boligkompleks må en i tillegg ta egne hensyn til gjesteparkering.	3. Der parkeringsplasser må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler, kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med ly for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltyveri. 4. Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkeringen etableres garderobetilbud/ garderobeskap og plass til å tørke våte klær og liknende.	
Oslo	Minst 25 % skal ha overbygg	Minst 50 % av plassene skal ha overbygg der normen gir utbygging av minst 20 plasser	Minst 50 % av plassene skal ha overbygg der normen gir utbygging av minst 20 plasser
Kristiansand	Minst halvparten av plassene skal være overbyggd. Sykkelparkering for ansatte bør være avlåst Sykkelparkering for kunder bør legges nær inngangsparti	Sykkelparkering for ansatte bør være avlåst Sykkelparkering for kunder bør legges nær inngangsparti	Det skal tilstrebes overbygg Sykkelparkering for ansatte bør være avlåst Sykkelparkering for kunder bør legges nær inngangsparti

Hvis det er et uttrykt mål at man i størst mulig grad skal tilrettelegge for sykkelparkering der det er etterspørsel, kan antallet plasser økes fortløpende såfremt det er plass på eller utenfor gateareal. I så fall kan slik tilrettelegging skje uten at man må forholde seg til normkrav. Derimot trenger byene en avklaring av ansvarsforhold og rutiner for hvordan slike saker skal behandles og gjennomføres raskt. I flere av byene synes det å være uklart hvor ansvaret for dette ligger. Det gjelder for eksempel spørsmålet om å konvertere eksisterende bilplasser til sykkelparkering. Det er varierende syn på om slike saker må behandles av planmyndigheten eller om de kan behandles og gjennomføres av kommunale parkeringsselskaper alene. Det må bemerkes at vi ikke har hatt mulighet å gå detaljert inn i slike rutiner.

7 Finansiering av nye parkeringsanlegg

I flere av byene har politikerne forutsatt at gateparkeringsplasser som fjernes skal erstattes av nye plasser i parkeringsanlegg. Når det også pekes på at det er ledig kapasitet i de eksisterende parkeringsanleggene er det ikke stort behov for ny utbygging i sentrale byområder.

Fordi det er satt lave krav til parkering i tilknytning til ny sentrumsbebyggelse vil heller ikke en tvungen frikjøpsordning gi grunnlag for planlegging og kostbar utbygging av nye parkeringshus. I de tilfellene det også forutsettes at eventuelle nye anlegg skal legges under bakken kan utbyggingen også bli svært kostbar.

I alle byene bortsett fra Oslo, er det gitt uttrykk for at planlegging og utbygging (og derved også finansiering) av nye parkeringsanlegg, i hovedsak anses å være et kommunalt anliggende. I Oslo er det både næringsinteresser og politikere som ønsker nye underjordiske parkeringsanlegg. Det er ikke klart hvorvidt de ulike prosjektene er aktuelle eller hvordan de er tenkt finansiert.

Oslo har ingen finansieringsordning for nye parkeringsanlegg. I forbindelse med behandling av Oslos budsjettet for 2012 ble følgende verbalvedtak fattet:

S39. Kommunalt parkeringsorgan

Byrådet bes i arbeidet med etableringen av et kommunalt parkeringsorgan utarbeide en plan for bygging av underjordiske P-bus i sentrum og sentrumsnære bydeler, inkludert et P-bus under Vestkanttorget.

Dette vedtaket synes ikke å være sett i sammenheng med at det i dag er ledige plasser i eksisterende parkeringsanlegg. Bystyret synes også å se bygging av separate parkeringsanlegg uavhengig av de vedtatte parkeringsnormene som har til hensikt å begrense antall parkeringsplasser. Det må antas at det forutsettes at dette skal skje i samarbeid med private aktører.

I Bergen er det etat for utbygging som står for investering i nye parkeringsanlegg. Til dels er det overskudd fra boligsoneparkeringen som benyttes til å anlegge nye parkeringshus (eller garasjehus for bosatte).

I Kristiansand, Stavanger og Trondheim er parkeringsforetaket tillagt oppgaven med å stå for utbygging av nye parkeringsanlegg. Finansieringen kan delvis skje ved bruk av fond som bygges opp gjennom overskudd fra parkeringsvirksomheten. Hvis overskuddet overføres til kommunen må foretakene ta opp lån.

I Bergen legges overskudd fra boligsoneparkering inn i et eget fond som benyttes til å bygge egen anlegg for boligparkering.

I sin årsmelding for 2012 skriver Bymiljøetaten i Oslo at det er utarbeidet en mulighetsstudie som blant annet har kartlagt hvilke tiltak som må til for å fjerne parkering fra gatene i sentrum. Data som er innhentet fra private parkeringsselskaper viser stor reservekapasitet i eksisterende parkeringsanlegg.

8 Boligsoneparkering

I alle byene benyttes en form for boligsoneparkering, men omfanget og sonenes størrelse varierer mye. Ordningen innebærer at parkeringsplassene på gategrunn i reserveres beboere innenfor et klart avgrenset område. Også næringsvirksomheter i området kan vanligvis søke om tillatelse til å parkere kjøretøy som trengs i tilknytning til daglig drift. Det varierer hvordan det legges til rette for besøkende. Vanligvis finnes det noen regulære, korttids og avgiftsbelagte plasser i en sone.

En slik ordning gjør det lettere for bosatte i sonen å finne plass til egen bil. Det blir også mulig for beboere å la bilen stå parkert hele døgnet uten at de må ta hensyn til andre reguleringer av parkeringen. Samtidig kan myndighetenes primære mål med et slikt tiltak være å begrense muligheten for andre enn bosatte til å benytte sentrumsnære gateplasser til heldags parkering (arbeidsreiseparkering). Tiltaket kan bedre bomiljøet og sikkerheten i disse boligsonene.

Ordningen med boligsoneparkering i de fem byene beskrives kort i de neste avsnittene.

8.1 Avgrensning

Bergen

Det er i dag åtte soner i eller ved Bergen. For sone 1 (Sentrum) gjelder egne regler. Der er det bare tillatt for dem med kort å parkere på plasser som er reservert til formålet. Grensene for boligsonene i Bergen justeres når erfaringer tilsier det. Sone 8 (Sandviken) er nylig utvidet fordi beboerne der var plaget med fremmedparkering. Sonene i Bergen er relativt store, men det er ikke nevnt at det har ført til at det er et problem at bilturer da kan starte og ende innenfor samme sone. Ytterligere soner er under vurdering. Det gjelder blant annet området der Haukeland sykehus er lokalisert.



Figur 9. Boligsoner i Bergen

Virketiden for reguleringen er 0800 til 2300 på hverdager og 0800 til 1700 på lørdager. Innbetalte avgifter blir plassert et fond som er øremerket for bygging av parkeringsanlegg i boligsonene. Flere slike anlegg er allerede bygget.

Kristiansand

Sonereguleringen har lang tradisjon i Kristiansand. I dag er det tre soner i sentrum (de delene der det er mange boliger). Det er også etablert et par soner i områder utenfor sentrum (Grim og Gimlevang). Virketiden for reguleringen er 08 -17 på hverdager og 08 -13 på lørdager.

Det er opp til beboerne i et område å ta initiativ til å få innført ordningen. Vårt inntrykk er at oppfølgingen så skjer administrativt som et samarbeid mellom parkeringsselskap, politi og eventuelt vegvesen. Det utstedes ett boligsonekort per boenhet såfremt det ikke finnes parkering på egen grunn. I den sammenhengen vises det til at boende i eiendommer som er pålagt parkering på egen grunn etter § 69 i den tidligere plan- og bygningsloven ikke tildeles boligsonekort.

Avgiftens størrelse er i utgangspunktet fastsatt av bystyret, mens justeringer som følge av prisstigning vedtas av parkeringsselskapets styre.



Figur 10. Boligsoner i Kristiansand

Oslo

I Oslo betegnes ordningen som *beboerparkering*. Byens politikere har vært tilbakeholdne med å innføre slike reguleringer av parkeringen. Dette skyldes trolig delvis at man ikke ønsker å påføre beboerne en avgift hvis det ikke finnes tilstrekkelig antall plasser. Det har i flere år pågått en prøveordning i noen boligstrøk i indre by. Bystyret vedtok 1.februar 2006 at en ordning med beboerparkering kan etableres:

Det etableres en ordning med beboerparkering i Oslo, innenfor følgende rammer:

- *Det enkelte bydelsutvalg bestemmer om ordningen skal iverksettes for hele eller deler av sin bydel.*
- *Ordningen skal bygge på prinsippet om fleksible plasser, dvs. ikke på reservering av plasser for bare beboerparkering. Unntak fra dette prinsippet bør imidlertid kunne gjøres der det er særlige grunner for det.*

Byrådet gis fullmakt til å utforme de nærmere regler om ordningen.

Etter en evaluering har saken har vært tatt opp i bystyret både i 2010 og 2012. I Bystyrets møte 13.06.2012 ble det vedtatt forskrifter for ordningen. Vedtaket delegerer til bydelsutvalgene å fatte beslutningen, mens ansvaret for oppfølging av vedtakene ligger hos Bymiljøetaten. Flere bydelsutvalg har vedtatt at de ønsker å innføre ordningen i hele eller deler av bydelen, men dette er foreløpig ikke gjennomført. Ordningen skal gjelde 09-18 på hverdager og 09-15 på lørdager.

Det stilles ikke krav til søker om beboerkort utover at søkeren bor i den aktuelle sonen. Kortet koster nå kr 300 per år – en såkalt administrasjonsavgift. Det betyr at beboere i de aktuelle sonene i prinsippet får parkere gratis på gategrunn. Bystyret skal senere fastsette de årlige avgiftene. Det utstedes én tillatelse per person, men i husstander med mer enn én bil skal avgiften settes vesentlig høyere enn for den første bilen. Foreløpig er det ikke opplyst hvor stor den avgiften vil bli. Næringsdrivende forutsettes så betale en høyere avgift enn privatpersoner.

Stavanger

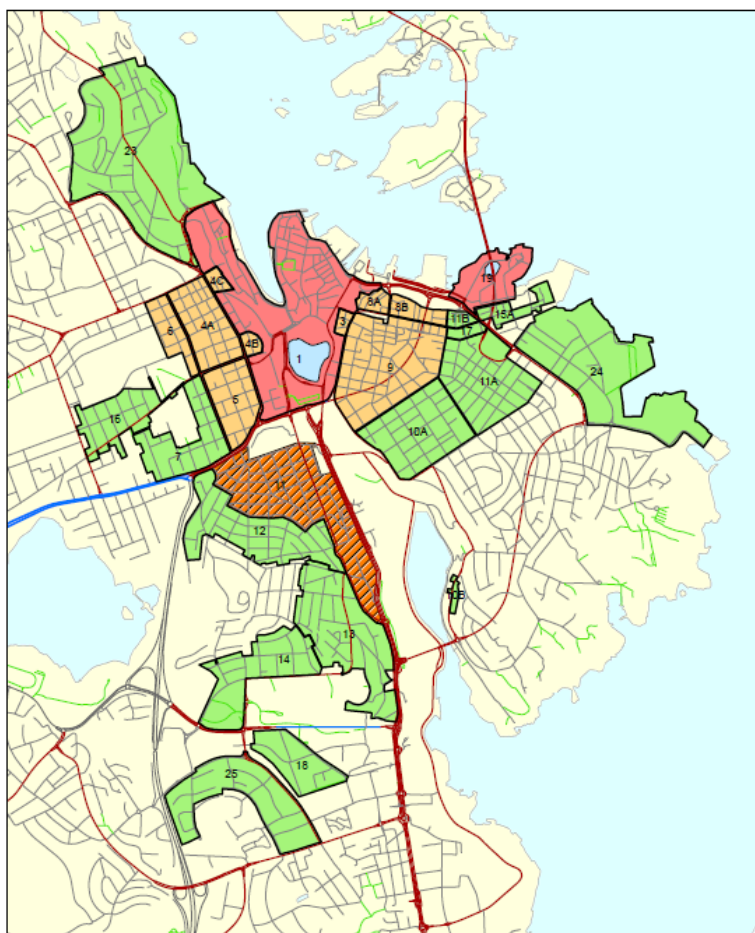
Boligsoneparkeringen sies å være et viktig virkemiddel for å opprettholde et godt bymiljø i de sentrumsnære bydelene. Bare beboere og næringsdrivende i bygninger som var godkjent oppført før bygningsloven av 1965 og ikke siden er påbygget eller

ombygget, får kjøpe sonekort. Nyere bygninger har krav om egen parkeringsdekning og kan ikke i tillegg kreve dekning på gategrunn.





Det er opprettet mange (26) og relativt små soner. Sonereguleringen gjelder fra 08-18 på hverdager og fra 08-16 på lørdager. Biler uten oblat kan parkere i sonene i inntil 2 timer.

I sone 1 som i hovedsak defineres som sentrum og sone 8 får ikke næringsdrivende kjøpe kort (forbudssone). El-biler kan parkere gratis i alle soner uten oblat.

Bystyret fastsetter avgiftenes størrelse og eventuelle utvidelser endringer av områdene med slike ordninger.



Boligsoneparkering 2010
Stavanger kommune
kultur og byutvikling
transportplan, 03.06.11

-  Forslag til avgift på korttidsparkering
- parkeringszone**
-  Forbudssone
-  P-sone m/avgift
-  P-sone u/avgift

Figur 11. Boligsoner i Stavanger

Trondheim

Nye vedtekter om soneparkering i Trondheim ble vedtatt i 2002 med formål ”å sikre best mulig tilgjengelighet til offentlige parkering innen et avgrenset område”. Formannskapet skal fastsette avgifter og sonegrensene.

Det skal ikke innvilges flere parkeringskort enn det er reservert parkeringsplasser i en gitt sone. Derfor er det satt opp retningslinjer for prioritering av søknader vist her:

1. Ett parkeringskort per boenhet der det erklæres skriftlig at det er mulighet for å parkere på egen grunn eller i parkeringsanlegg i eller nær sonen.
2. Søknader basert på medisinsk og sosialt grunnlag
3. Næringsdrivende
4. Ett kort per boenhet for midlertidig bosatte
5. To eller flere kort per boenhet eller firma

Kort tildeles bare til dem som avgir skriftlig erklæring om at de ikke har mulighet til å parkere på egen eller leid grunn eller i parkeringsanlegg i eller nær sonen. Etter søknad kan beboere parkere i fire utvalgte garasjeanlegg for kr 880 pr måned (kr 780 i anlegget på Ila).

Boligsoneparkeringen på gategrunn i Trondheim er priset høyere enn i de andre byene. Dette kan kanskje forklares med at det ikke utstedes flere kort enn det finnes reservert plasser i sonen.

Vi har ikke informasjon om det er gitt føringer for hvordan midler fra boligsoneordningen skal disponeres. Overskudd fra offentlig parkering overføres samlet til Trondheim kommune.

8.2 Regulering og pris

Dette kapitlet har vist at det varierer hvordan boligsoneene avgrenses og reguleres i sentrum og sentrumsnære områder. Flere av byene har hatt en slik ordening i mange år og de har stadig utvidet omfanget. I Oslo og Kristiansand har ordningen mindre omfang enn i Stavanger, Bergen og Trondheim. Oslo og Kristiansand har få boligsoner og en mindre del av de sentrale byområdene er dekket. Begge steder vurderes utvidelser av ordningen.

Boligsoneparkering begrenser skjermer boligområder mot fremmedparkering og innebærer at det tilrettelegges for at det blir lettere for beboere som ikke har egen parkeringsplass, å parkere på gategrunn. Avgiften for å få utstedt kort kan ses som en generell parkeringsavgift for leie av den plassen bilen beslaglegger på gategrunn. Det kan også ses som et virkemiddel for å få dem som har egen parkeringsplass til å benytte denne og derved frigjøre plass på gaten til andre.

Det er stor variasjon i kommunenes prissetting for å kunne parkere i en boligsone. I den ene ytterkanten finner vi Oslo som har en årsavgift på 300 kroner – eller 25 kroner per måned. Dette beløpet er ment kun å dekke administrasjonskostnadene ved ordningen. I den andre ytterkanten er Trondheim der det koster 400 kroner per måned.

Kostnadene for næringslivet er gjennomgående høyere. Trondheim skiller seg ut med en kostnad på 15840 kroner per år. Stavangers avgift er bare 1/4 av dette (3720 kroner per år).

I tabell 14 har vi sammenstilt noe informasjon om hva beboere og næringsdrivende må betale for å få utstedt tillatelse til å parkere på gaten i de områdene som er regulert til boligsoner.

Det varierer hvordan byene regulerer antall parkeringstillatelser som utstedes (selges). I Trondheims vedtekter for soneparkering slås det fast at det ikke skal innvilges flere parkeringskort for en sone enn det antall plasser som er reservert til formålet i sonen. I Kristiansand utstedes det i henhold vedtekter for boligsoneparkering bare en tillatelse per boenhet. I de andre byene åpnes det for at en boenhet kan betale for to eller flere biler, men det er ulike kriterier (prioriteringer) for hvordan slik tildeling skjer.

Både parkeringskortenes kostnad og begrensninger i antall kort som kan utstedes, kan stimulere til lavere bilhold blant bosatte i en boligsoner.

Tabell 14. Pris og regulering av boligsoner.

	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
Bolig, pris per måned (år), bil 1	400 (4800)	124 (1488)	260 ¹ (3120)	(25) (300)	170 ² (2040)
Bolig, pris per måned (år) bil 2	700 (8400) ³	250 (3000)			
Virketid	varierer m. sone	8-18 (16)	8-23	døgn	8-17
Pris uten b-kort		Maks to timer mot avgift	40 kr pr kveld (100 pr dag)	Maks to timer mot avgift	
Antall plasser	Primært ett per boenhet	?	Maks 1 plass pr pers.	1 beboer =1 plass	Ett per boenhet
Næring, pris per år bil 1	15840	3720	8040		4320
Næring, pris per år bil 2		6200			9540

¹ Det er mulig for beboere i Bergens boligsoner å leie plass i parkeringsanlegg for kr 820 per måned. I sentrum (sone 1) gjelder beboertillatelsen hele døgnet alle dager.

² Det utstedes bare en tillatelse per boenhet. For sonene Grim og Gimlevang utenfor sentrum er satsen kr. 110 per måned.

³ For en tredje bil må det betales kr. 990 per måned eller kr. 11880 per år.

9 Andre parkeringstemaer

9.1 Frikjøpsordning

Mange kommuner har en *frivillig* frikjøpsordning. Det innebærer at utbygger kan inngå avtale om å kjøpe seg fra hele eller deler av det parkeringskravet som følger av normene. En *tvungen* frikjøpsordning gir derimot kommunen mulighet til å kreve at utbygger i stedet for å anlegge nye parkeringsplasser, innbetaler en avgift tilsvarende det antall plasser som kreves i henhold til en minimumsnorm for den aktuelle lokaliseringen. Frikjøpsordningen må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen. I prinsippet bør avgiften tilsvare kostnaden for å bygge parkeringsplasser i anlegg, men den blir ofte satt lavere enn dette.

Innbetalte avgifter kan gå inn i fond som kommunen kan benytte til utbygging av kommunale parkeringsanlegg og derved sikre bedre kommunal styring av parkeringstilbudet (anleggenes størrelse, lokalisering, utforming, bruk, mv). Av de fem byene som inngår i dette prosjektet er det bare Stavanger som praktiserer en tvungen ordning.

Bergen har hatt en frikjøpsordning nedfelt i kommuneplanen. I kommuneplanen fra 2007 står det at bystyret i 2006 har godkjent videre utvikling av frikjøpsordningen. I 2006 var beløpet fastsatt til kr 112.000 per parkeringsplass med klare regler om indeksregulering.

Det sies at ordningen ble lite brukt og at den i praksis ikke fungerte. Daværende Bergen Parkering KF disponerte et frikjøpsfond på 6,7 mill kroner før selskapet ble oppløst i 2011. Pengene ble brukt til vedlikehold av Bygarasjen. I revidert kommuneplan ble det innført maksimalnormer og frikjøpsordningen ble vedtatt avvirket. Det gis anledning til sambruk av plasser og mulighet for å dekke parkeringskravet utenfor tiltakets eiendom, mot tinglyst erklæring.

Kristiansand har ikke lenger en frikjøpsordning. Den gjeldende ordningen ble vedtatt opphevet ved behandlingen av revidert kommuneplan i 2011. I følge uttalelser fra kommunen ble ordningen nærmest ikke brukt. Selv om frikjøpsbeløpet var svært lavt ønsket utbyggere å anlegge egne plasser.

Det er uklart om det fortsatt er mulighet for frikjøp i Oslo. Ordningen praktiseres ikke, men det er ikke kjent om det finnes vedtak på at ordningen er opphevet. I veilederen for de gjeldende normene står det at frikjøp ble vedtatt av bystyret i 1993, men at ordningen ikke kan tas i bruk før ”bystyret har vedtatt en sats per plass, det er vedtatt en ordning for innbetaling og forvaltning av midlene og det er skissert en ordning for bruk av midlene”. Trolig er ikke ordningen i bruk i dag. Det er i så fall i samsvar med en politikk der kommunen ikke ønsker å eie eller forvalte parkeringsanlegg.

Bestemmelsen om tvungen frikjøp i Stavanger sentrum betyr at det ikke kan etableres nye private parkeringsplasser. Derfor inneholder kommuneplanens parkeringsbestemmelser krav om frikjøp i sentrumsområdet. Dette gjelder plasser for både bolig og næring. Bystyret har fastsatt frikjøpsbeløpet til kr 87.500 per plass.

Dette kan ses som nærmest symbolsk i det man vanskelig kan få bygget underjordiske plasser eller plasser i parkeringshus for et slikt beløp. Kommunen er ikke forpliktet til å anlegge et tilsvarende antall plasser som det betales frikjøp for og viser til at det er betydelig overkapasitet i dagens parkeringshus. Frikjøpsmidlene har blitt benyttet som del av finansieringsgrunnlaget for 3 parkeringshus.

Tabell 15. Frikjøpsordning og beløp

	Frikjøpsordning	Frikjøpsbeløp
Bergen	Nei	
Kristiansand	Nei	-
Oslo	Nei?	?
Stavanger	Ja (for sentrum)	87.500
Trondheim	Nei	

Trondheim hadde en frikjøpsordning frem til den ble opphevet av bystyret ved behandlingen av saken om parkeringspolitikk, 21.09.1995. Midt på 1980-tallet var avgiften på kr 68.000 per plass. I en utredning fra byplankontoret fra 1994 (Strategier for en ny parkeringspolitikk) står det at innbetalingene var plassert i et fond som da var på 12,5 millioner kroner og at det var benyttet til å bygge kommunale parkeringshus. Trondheim praktiserer ikke lenger en frikjøpsordning. Man fant det lite forenlig med en restriktiv politikk basert maksimumsnormer.

9.2 Spesielle parkeringsreguleringer

I tillegg til normene som stiller krav (og begrensninger) når det gjelder antall bil- og sykkelplasser, omtaler noen parkeringsbestemmelsene også andre forhold. Dette kan gjelde krav om at det tilrettelegges for spesielle parkeringsformål eller kjøretøytyper. HC-parkering har for eksempel vært et viktig tema over lang tid, mens tilrettelegging for el-biler og en del andre temaer har kommet til i de senere årene. I dette avsnittet omtales noen av disse temaene.

HC-plasser

I alle byene stiller parkeringsbestemmelsene/-normene krav om at et visst antall plasser skal avsettes til såkalt handicapparkering (HC)¹⁵. Det vanlige er at minst 5 % av plassene blir tilpasset HC. Teknisk forskrift (TEK10) til plan- og bygningsloven gir også føringer for antall, utforming og lokalisering av slike plasser.

I alle byene er det utøvende parkeringsmyndighet (foretak eller etat) som administrerer ordningen med å utstede parkeringstillatelse for bevegelsehemmede og håndhever bruken av slike plasser.

Det er ikke alle byene som oppgir hvor mange slike plasser som er reservert på gategrunn eller i offentlige parkeringsanlegg. Oslo opplyser at det totalt er reservert 1050 plasser, men det sies ikke hvor mange som er i sentrumsområdet. Det opplyses

¹⁵ Det brukes ulike betegnelser. For eksempel bruker Trondheim: ”mennesker med nedsatt bevegelsesevne”. I TEK 10 (Forskrift om tekniske krav til byggverk) omtales det som parkeringsplasser for forflytningshemmede”.

også at det er utstedt ca. 4100 tillatelser. I Stavanger er det avsatt ca 60 plasser i sentrum.

Trondheim har ikke opplyst et samlet antall plasser, men på kart på hjemmesidene til Trondheim Parkering KF er det vist at det finnes et betydelig antall plasser avsatt til denne brukergruppen.

Parkeringsplasser for el-bil

For elbiler forholder alle kommunene seg til det nasjonale pålegget om at slike kjøretøyer kan parkere på kommunale avgiftsbelagte plasser, men de må overholde skiltebegrensninger på varigheten.

Det varierer ellers hvor langt kommunene har gått når det gjelder å tilrettelegge egne plasser med lademulighet. Det gis statlige tilskudd til å bygge ut slike tilbud, men det varierer noe hvorvidt også selve ladingen tilbys gratis.

I Kristiansand er det etablert til sammen ca. 20 plasser med lading. Disse er fordelt på flere parkeringshus. Det må kjøpes ladekort fra parkeringsselskapet. Noen av plassene er fast utleid.

I Stavanger er det 25-30 plasser på sentral gategrunn pluss noen plasser inne i parkeringshusene.

Oslo har et ambisiøst program om å få etablert 400 ladeplasser for el-biler. Disse plassene fordeles over hele byen, men vi antar at de fleste av plassene ligger i sentrum. I hovedsak betyr dette at et tilsvarende antall regulære parkeringsplasser på gategrunn får en mer begrenset bruk (dårligere utnyttelse) enn om de var tilgjengelige for alle kjøretøytyper. Dette innebærer en form for restriksjon i det parkeringstilbudet blir mer segregert. Men det kan også innebære at det totale antall parkeringsplasser økes. Ved Aker Brygge i Oslo ble det i 2011 opparbeidet ca 40 nye parkeringsplasser reservert for el-biler. Det er etablert en tilskuddsordning for etablering av ladestasjoner i Oslo. Det ble i følge Bymiljøetatens årsmelding gitt tilsagn til 190 ladestasjoner i 2012 mot 100 stk. i 2011.

Bystyret i Oslo har for øvrig vedtatt (i 2006) at regelverket ”knyttet til gratis parkering for el-biler på kommunale parkeringsplasser utvides til å omfatte alle biler som er basert på nullutslippsteknologi”.

I flere av byene er det angitt at el-biler får gratis parkering innenfor boligsoner, men det stilles samme krav som for vanlige kjøretøyer for å få utstedt tillatelse.

Det gjenstår å se dette i sammenheng med tilbud til hydrogendrevne biler og hybridbiler.

Byene varierer når det gjelder hvilke krav som stilles til private aktører. I Stavanger er det krav om at det i alle parkeringsanlegg skal tilrettelegges for el-biler. I Trondheim sier normen at ved utbyggingsprosjekter over 30 boliger eller over 2000 m² BRA for kontor/forretning skal det tilrettelegges for ladestasjoner for el-bil.

Bergen og Kristiansand har ingen krav knyttet til dette temaet. Stavangers normer synes i størst grad å spesifisere tilrettelegging for elbiler.

I noen tilfeller innebærer tilretteleggingen for lading på gategrunn at de som benytter el-bil får langtidsparkere på disse reserverte plassene. Dette medfører i så fall at en stadig mindre andel av plassene på gategrunn i sentrum blir tilgjengelig for den

ønskede korttidsparkering. Denne problemstillingen er ikke tatt opp i noen av byene.

Parkering av busser, bobiler, mv.

Dette er ikke temaer som vanligvis tas opp i kommuneplanene. I flere av byene får derfor parkeringsforetakene forespørsler og politiske ønsker om at det skal finnes plass til hensetting av ulike typer kjøretøy. Dette kan skje på midlertidig basis eller mer varig ved å endre bruk av eksisterende parkeringsplasser og arealer. Det kan også leies arealer for å dekke spesielle behov.

Tilrettelegging for besøk av turistbusser, bobiler, mv. synes å være en utfordring i alle byene. Dette løses i flere tilfeller med midlertidige, reserverte tilbud.

Kristiansand hadde i flere år et sentralt tilbud til bobiler, men denne tomten er nå utbygget. I Bergen er det lagt til rette for et midlertidig tilbud i sommersesongen. I perioden 1. mai til 31. august. tilbys det plass for 28 bobiler nær Bergenshallen. Brukerne må betale 20 kr per time eller kr 150 pr døgn.

Bergen har også et sentralt parkeringstilbud til busser, trailere og lastebiler på Nygårdstangen. Parkeringen koster kr 20 per time og kr 100 for et døgn. I tillegg er det etablert et avgiftsbelagt område for parkering av busser trailere og lastebiler (20 kr/time eller 100 kr/døgn).

I Oslo er det vist til at det satt av plasser reservert for turistbusser

Parkering av tunge lastebiler i boligstrøk anses ofte å være uønsket, men ingen av byene har tatt opp dette i bestemmelser eller retningslinjer.

Endret bruk av eksisterende gateparkeringsplasser

Vi har ikke innhentet konkret informasjon om praksis fra de ulike byene, men har inntrykk av at det er noe uklart hvor myndigheten til å fatte beslutninger om endret bruk av gateareal er lagt og at det varierer med tiltakets karakter.

I flere av byene har det blitt vedtatt, og da gjerne i forbindelse med vedtak av gatebruksplaner, at eksisterende kantsteinsparkering på noen strekninger skal fjernes og erstattes av bussfelt eller sykkelfelt. Dette er tiltak som til dels krever regulering av planmyndigheten. Slike vedtak kan ses i sammenheng med et mål om en gradvis reduksjon av gateparkering.

Parkeringsforetaket i enkelte av byene mener at de selv kan beslutte å konvertere bilplasser til parkering av sykler eller til andre spesifiserte formål. Dette kan eventuelt begrenses til formelle skiltvedtak, men det kan også innebære at det gjennomføres en fysisk opparbeidelse og oppsetting av sykkelstativer¹⁶. Det synes for øvrig å være noe uklarhet knyttet spørsmålet om parkeringsetater og -foretak har en viktig rolle i å tilrettelegge og følge opp offentlige sykkelparkeringstilbud utenfor gategrunn.

Gateparkeringsplasser kan også reserveres for motorsykler/scootere/mopeder, hoteller, spesielle tjenestebiler, varelevering mv. I hovedsak dreier dette seg om skiltvedtak på delegert myndighet. Det er ikke klare føringer for når slike tiltak skal gjennomføres og hvordan det skal prioriteres mellom ulike formål. Reservering av

¹⁶ For skiltvedtak må gjerne også politiet inn i bildet. Dette betyr at selv enkle tiltak på gategrunn kan involvere mye saksbehandling.

plasser til HC og el-bil anses uansett å være viktig. Trolig kan det senere bli aktuelt å reservere egne plasser for biler tilhørende bilkollektiv eller for biler som benyttes til kameratkjøring/samkjøring.

I sentrumsområdene kan oppfølging av gatebruksplaner mv. innebære at fortau utvides og at parkeringsplasser konverteres til oppholdsareal. Også dette vil trolig kreve behandling etter plan- og bygningsloven.

Vårt inntrykk er at slike spesielle parkeringssaker håndteres på ulike måter i byene, men i hovedsak er det spørsmål om skilting og tilrettelegging for ulike behov. Mange slike tiltak har derfor karakter av å være midlertidige selv om det er gitt føringer for det i bestemmelser og retningslinjer.

Tabell 16. Tiltak som er tatt opp i byene

	Ladeplass for Elbil	Plass til turistbusser	Plass til Trailer/lastebil	Plass til bobiler (1)	Plass til MC/moped	Omtaler innfartsp.
Bergen	✓	✓	✓	✓	?	✓
Oslo	✓	✓			✓	✓
Kristiansand	✓				✓	✓(2)
Stavanger	✓	✓				
Trondheim	✓	✓		✓	✓	✓ (3)

(1) Bobiltilbudene er i hovedsak midlertidige

(2) Omtales i søknad til belønningsordningen

(3) Kommuneplanens arealdel: Behovet vurderes fortløpende. Etablering vil i hovedsak skje utenfor kommunen, men nye plasser vurderes også innenfor kommunens grenser. Innfartsparkering omtales også i rapport om belønningsordningen.

I Trondheims kommuneplan er det tatt inn en formulering om at parkeringsplasser for bil kan omgjøres til parkeringsplasser for scooter/moped og motorsykkel dersom det er ønskelig.

9.3 Innfartsparkering

Innfartsparkering synes ikke å være tatt opp som et viktig tema innenfor parkeringspolitikk i de fem byene. Tiltaket er likevel nevnt i flere kommuneplaner og det tas opp i flere søknader til belønningsordningen. Ut fra søknadene og omtale i regionale planer er inntrykket at dette anses å være et både nyttig og ønsket tiltak fra byenes side. På den annen side anses det også ønskelig at tilbudet lokaliseres i storbyenes nabokommuner. Det ses primært i sammenheng med det regionale kollektivtilbudet og det forventes løst i samarbeid med regionale og nasjonale myndigheter.

Dette parkeringstemaet må derfor i stor grad behandles av andre kommuner, fylkeskommunene, statens vegvesen, jernbaneverket/NSB. På denne bakgrunnen gis det ikke føringer for lokalisering eller omfang av innfartsparkering i byenes etablerte parkeringspraksis.

I Trondheims kommuneplan slås det fast at behovet for innfartsparkering skal vurderes fortløpende, men at satsing i hovedsak vil skje utenfor kommunegrensen

I Bergen tillates det bygging av flere plasser enn det som fremgår av parkeringsbestemmelsene dersom plassen skal brukes til innfartsparkering. Dette gjelder nær viktige samferdselsknutepunkt med god kollektivdekning.

Bergen har også følgende bestemmelse i tilknytning til kommuneplanens arealdel:
Det legges til rette for utvidet innfartsparkering på de viktigste samferdselsknutepunktene etter kartlagt behov hvor det åpnes opp for samarbeid med andre aktører.

Dette punktet åpner likevel ikke for bygging av flere plasser enn det normen tilsier, men baseres på sambruk av plasser. I arealplanen fra 2007 tas innfartsparkering opp i kapitlet som heter *Overordnet transportstrategi*. Der heter det at parkeringspolitikken i sentrum må ses i sammenheng med parkeringsplasser i knutepunkter for kollektivtrafikken. Dette anses bedre enn å opprette kostbare og arealkrevende parkeringsplasser i sentrale byområder.

Grovt sett gir storbyene inntrykk av at det er ønskelig å legge til rette for innfartsparkering forutsatt at det skjer utenfor kommunens grenser. Derfor er det i liten grad avklart hvor ansvaret for finansiering, anlegg, drift og regulering av bruken av slike parkeringstilbud skal ligge.

9.4 Mobilitetsplanlegging

I flere av byene knyttes parkeringspolitikken både til kvaliteten på kollektivtilbudet og føringer for lokalisering av ny virksomheter – f. eks. som angitt i ABC-prinsippet. Videre er begrepet mobilitetsplanlegging knyttet til normene. I Trondheim ble det allerede i 1995 vedtatt at reduksjon av antall plasser til arbeidsplassparkering skulle være et tema ved virksomhetsplanleggingen for kommunens egne etater og bedrifter. Dette gjentas i den nylig vedtatte arealdelen av kommuneplanen.

Stavanger har bestemmelser om at det skal utarbeides en mobilitetsplan ved etablering av offentlige og private virksomheter med over 50 ansatte eller prosjekter på over 1000 m² BRA. Selv om det ikke uttrykkes direkte, kan en slik plan for den samlede transporten som skapes, ses som en premiss for restriktive parkeringsnormer. Det samme gjelder retningslinjer om lokalisering.

9.5 Nye parkeringshus

Det er stor forskjell mellom byene når det gjelder eierskapet av dagens parkeringshus. Oslo kommune eier ingen anlegg og har derfor ingen mulighet til å styre bruken og takstene. I de fire andre byene er det både privat og kommunalt eide parkeringshus.

Vi har stilt spørsmål om hvem som tar initiativ til nye parkeringshus og hvordan dette ses i forhold til normene og mål om å begrense biltrafikken i sentrumsområdene. Det er vanskelig å se at det er gitt klare føringer for dette.

Utgangspunktet er i hovedsak at det er satt et tak på antall parkeringsplasser i sentrum og at gateparkering søkes redusert. Utfordringen knyttes da til hvem som skal finansiere, bygge, eie og drifte disse anleggene som gjerne forutsettes å være underjordiske og da blir (svært) kostbare. Det er også et spørsmål hvor de skal lokaliseres – inne i sentrumsområdet eller i sentrums randsone.

Fordi alle byene sier å ha tilstrekkelig kapasitet i eksisterende parkeringshus til å dekke etterspørselen anses det lite sannsynlig at private investorer alene vil investere i nye anlegg. På den annen side synes næringslivet og da spesielt handelsstanden å

ønske et økt parkeringstilbud. Både i Kristiansand og Oslo er det fremmet forslag om offentlig-privat samarbeid for å få til nye parkeringsanlegg.

I Bergen anlegges det nye anlegg for beboerparkering i enkelte boligsoner. Disse anleggene (del-)finansieres av et eget fond basert på avgiftene fra ordningen med boligsoner.

9.6 Andre bestemmelser eller retningslinjer

Flere av byene har tatt inn i sine bestemmelser eller normer at antall plasser ved nybygg kan reduseres hvis det legges opp til at ulike formål kan dele på plassene (sambruk). Dette gjelder for eksempel bolig og kontor eller kontor og fritidsaktiviteter. Det varierer hvor stor reduksjon som aksepteres. Det er til dels uklart om det er i forhold til minimumskrav og derved etter ønske fra utbygger det gjelder eller om det er kommunene som kan redusere det maksimalt tillatte. I følge Trondheims parkeringsveileder kan sambruk redusere parkeringsbehovet med ca 10 % mellom bolig og kontor.

Avhengig av hvilke arealbrukskombinasjoner det gjelder, angir Oslos normer fra 10 % til 30 % reduksjon. For kombinasjonen kontor og kultur/idrett regnes det at opp til 80 % av kontorplassene kan inngå i en sambruksvurdering.

Bystyret i Oslo vedtok i 2006 at kontrakter med private parkeringsselskaper som leier kommunal grunn skal avvikles etter hvert som de går ut.

Bergen kommune har en bestemmelse der det heter at ”kommunen kan forby at ubebygde areal brukes til parkering”.

I Trondheims bestemmelser heter det tilsvarende at ”dersom det ikke er tilstrekkelig areal til å oppfylle kravene til både uterom og parkering, skal uterom prioriteres foran parkering. Det heter videre at boligparkering bør samles og plasseres ved inngangen til feltet.

I Bergen er det gitt supplerende retningslinjer om forhold som skal avklares i videre planarbeide. Ved utarbeiding av reguleringsplaner skal det være et mål å få helhetlige parkeringsløsninger for planområdet. Større felles anlegg med god tilkomst til vegnettet skal søkes benyttet framfor parkering på hver tomt, så langt dette er mulig. Parkeringsstabellen vil være veiledende for å fastsette parkeringsdekning, men stedeigne forhold må ligge til grunn ved vurderingen.

I noen grad legges det føringer som sikrer at boligparkering knyttes til boligene, men det er ikke hjemmel for bestemmelser som hindrer utleie til andre. Det er uklart om man ønsker å kunne seksjonere parkeringsplasser som egen, omsettelig eiendom. I storbyene kan det i så fall oppstå et eget marked for parkeringsplasser. Hvis ikke bruken av slike ”eiendommer” kan reguleres vil det på sikt kunne oppstå en uoversiktlig situasjon.

Ingen har direkte tatt opp muligheten for å separere bolig og parkering for at boligene skal kunne bli billigere for dem som ikke kan eller ønsker å ha bil. Bolignormene nærmest forutsetter at det skal knyttes bil til alle boliger. Det er mulig at Stavangers retningslinjer som sier at parkering bør anlegges atskilt fra boligene (og helst slik at gangavstanden fra bebyggelse til kollektivholdeplasser kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg) er et skritt på denne

veien. Da kan parkeringen tilbys dem som har behov for det og ikke til alle enten de har bruk for det eller ikke.

Stavanger har også en retningslinje som sier at ved utbygging av nye områder skal parkering primært løses i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Anleggene skal vurderes lagt under bakken.

I en bestemmelse i Kristiansands kommuneplan heter det at parkering som hovedregel skal legges i fellesanlegg innomhus og/eller under bakkeplan hvis utbyggingen omfatter flere enn ti bruksenheter.

9.7 Uttalelser til Parkeringsloven

Forslaget til ”Lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering” (Parkeringsloven) var på høring frem til 12. september 2012. Alle landets kommuner og fylkeskommuner var blant høringsinstansene (Samferdselsdepartementet 2012).

Uttalelsene viser at lovforslaget ble mottatt med ulik grad av begeistring. Oslo og Bergen valgte ikke å avgi noen uttalelse. Fylkesutvalget i Hordaland vedtok 29.08.2012 at det var unødvendig med ny parkeringslov.

Selv om Oslo valgte å ikke gi noen uttalelse til parkeringslovforslaget, har politikerne tidligere gjort et vedtak om at de ønsker en slik lov. Blant en rekke vedtak i tilknytning til Bystyrets behandling byens parkeringspolitikk i 2006 står det at man vil ”be Staten om at det gjøres endringer i regelverket for allment tilgjengelige parkeringsplasser slik at kommunene får myndighet til å regulere parkeringsvirksomheten, herunder takster, gebyrperiode, maksimal parkeringstid, mv, enten virksomheten drives i offentlig eller privat regi” (Bystyret 01.02.2006).

Formannskapet i Kristiansand vedtok med 8 mot 5 stemmer at tvungen parkeringsavgift på privat grunn ikke anses å være en god ide. I stedet vil man tilby hurtigladestasjon for elbil (7 mot 6 stemmer).

Formannskapet i Stavanger støtter forslaget med enkelte presiseringer blant annet at kostnaden forbundet med tilsyn kan dekkes gjennom en andel av parkeringsinntektene og at regler for saksbehandling blir utarbeidet i samråd med kommunene. Kommune ønsker også å kunne bli en forsøksregion der arbeidsgiverbetalte månedskort på kollektivtrafikk ikke blir beskattet.

Trondheim kommune støttet forslaget med henvisning til bystyrets vedtak om Miljøpakken trinn 2 og høringsuttalelsen til forslag til Nasjonal transportplan 2014 - 2023. Kommunen ønsket også at virkemidler knyttet til parkering kunne utvides ytterligere for å få mulighet til lokale tilpasninger deri pålegg om økonomisk kompensasjon til alle ansatte i stedet for gratis parkering.

9.8 Privatisering av parkeringsplasser

I alle byene bortsett fra Oslo er det gitt uttrykk for at det er ønskelig å sikre kommunal kontroll med en størst mulig andel av parkeringsplassene. Dette kommer til uttrykk ved at byene selv ønsker å anlegge eventuelle nye parkeringstilbud eller legge inn føringer for bruken av dem etter at de er anlagt. Frikjøpsbestemmelsen for

Stavanger sentrum kan ses som et tiltak for å unngå at antall private parkeringsplasser øker.

Kristiansand har en bestemmelse der det presiseres at boligparkering ikke kan fradeles uten samtykke fra kommunen. Ulike føringer kan være nødvendig for å unngå uheldig fradelingspraksis der for eksempel boliger mister sine parkeringsrettigheter eller plasser tas i bruk til uønskede parkeringsformål.

10 Oppsummering

Byenes parkeringspolitikk

De foregående kapitlene gir en relativt grov oversikt over hovedtrekk ved parkeringspolitikken i de fem byene (Bergen, Kristiansand, Oslo, Stavanger og Trondheim). Vår læring har vært at det krever mye tid å sette seg inn i de lokale forholdene. Nesten hvert tema har gitt grunnlag for nye spørsmål og behov for utdyping. Det har vi ikke hatt anledning til i dette prosjektet, men vi har fått bekreftet at parkering er et sammensatt tema.

Byenes parkeringsstrategi kan ses som en strukturert bruk av en rekke virkemidler for å nå målsettinger på ulike politikkområder. Dette kan dreie seg om byutvikling og arealbruk, transport, miljø, helse, næring/handel, mm. Virkemidlene kan være regulerende/restriktive eller tilretteleggende. Prismekanismen kan fylle begge roller.

Parkeringsspørsmålet dreier seg både om bilhold og bilbruk. Grovt sett kan spørsmålet om bilhold knyttes til boligen, mens bilbruken må ses i sammenheng med hvilke parkeringstilbud som finnes ved de ulike reisemålene. I alle byene ser man utfordringene spesielt i forhold til arbeidsreiser og innkjøpsreiser. Dette ses igjen som en del av samspillet mellom lokalisering og tilgjengelighet. Arbeidsplasser i sentrum anses i hovedsak å være lett tilgjengelige uten bruk av bil. Derimot er det et spørsmål i alle byene hvor viktig parkeringen er for sentrumshandelens konkurransevne. I dagens situasjon er det gjerne ulike parkeringstilbud i sentrum og ved eksterne handelsetableringer, men også handelstilbudene kan være ulike og derfor påvirke attraktiviteten.

Parkeringspolitikken i byene er i liten grad tydeliggjort gjennom egne strategidokumenter. Bare unntaksvis blir det vist til at parkeringspolitikken også kan uttrykkes på annen måte enn gjennom politisk vedtatte normer for nye parkeringsplasser ved utbygging. Når det spørres om byenes parkeringspolitikk blir det i hovedsak henvist til kommuneplanens arealdel. Trondheim og Oslo har veiledere som utdyper og tydeliggjør hvordan normene og politikken skal forstås.

Vi har ikke funnet eksempler fra de senere årene på at parkering er utredet i en større sammenheng der også prinsipper for utbygging og eierskap inngår. Byene har ikke tydeliggjort hvordan parkering inngår som et virkemiddel knyttet til ulike overordnede målsettinger.

I de byene som har opprettet egne selskap eller foretak til å håndheve parkeringsbestemmelser og eventuelt stå for utbygging av nye parkeringsanlegg, kan også selskapenes vedtekter anses å uttrykke deler av en helhetlig parkeringspolitikk.

Ikke i noen av de fem byene er det tydeliggjort et mål om at parkering også skal anses å være en viktig kommunal inntektskilde. På den annen side kan betydelige beløp bli overført fra parkeringsselskapene til kommunens budsjett. I Oslo er dette inntekspotensialet i betydelig grad privatisert. I Stavanger og Bergen har kommunen i langt større grad mulighet både til å styre og utnytte markedet fordi en vesentlig del av parkeringstilbudet er kontrollert av kommunene. I Kristiansand og Trondheim er det relativt jevnt fordelt mellom private aktører og de kommunale selskapene.

Alle de fem byene er med på søknader om midler fra belønningsordningen. I søknadene legges det ikke alltid stor vekt på tiltak innenfor parkering, men slike tiltak tas opp blant de virkemidler som loves benyttet. Derfor anser vi at formuleringene vi finner i disse søknadene også er uttrykk for byenes parkeringspolitikk. Når en forutsetning for å tildeles midler er at veksten i personbiltransport dempes, er det viktig at parkeringspolitikken støtter opp under tiltak som bompenger, køprising/rushtidsavgift og kollektivsatsing.

I tilknytning til bestemmelsene om parkering (normene) har to av byene (Oslo og Trondheim) utarbeidet en veileder der forståelsen av normene utdypes og tydeliggjøres. Etter hvert som man vinner erfaring med vedtatt praksis bør det skje et løpende arbeid med å revidere slike veiledere slik at nye tiltak og virkemidler kan få effekt uten at dette må vente til revisjon av kommuneplanen.

Organisering

I alle byene er det et relativt klart skille mellom planmyndighetene som har sitt arbeidsgrunnlag i plan- og bygningsloven og de myndighetene som har ansvar for håndhevelse av parkeringsbestemmelser med utgangspunkt blant annet i vegtrafikklovgivningen. Vi har ikke fått oversikt over i hvilken grad det eventuelt utveksles erfaringer og samarbeides om planer og retningslinjer. Når parkeringsselskapene både eier og drifter parkeringshus vil det ha betydning for hvordan deres myndighet utøves. På den ene siden skal de sørge for ha en forventet inntjening og overføring av midler til bykassa. På den annen side skal de lojalt følge opp byens parkeringspolitikk.

Samspeillet mellom planmyndighet og parkeringsselskap synes å variere mellom byene – fra eksisterende og til relativt godt.

En overordnet og helhetlig parkeringspolitikk må være klart formulert. Oppfølgingen må være basert på en klar ansvarsfordeling, men det bør også etableres et samarbeidsorgan for utveksling av erfaringer og gjennomgang av aktuelle utfordringer. Et slikt organ kan med fordel formaliseres og få ansvar for å ta opp utfordringer etter hvert som de oppstår og fremme forslag til tiltak og eventuelle justeringer av byens helhetlige parkeringsstrategi.

Antall parkeringsplasser i sentrum

Det er ikke realistisk å skaffe oversikt over alle parkeringsmuligheter i en kommune. Selv ikke for sentrumsområdene er det lett å få full oversikt over antall parkeringsplasser. Enda vanskeligere er det hvis plassene også skal klassifiseres – for eksempel med hensyn på eierskap, avgifter, tilgjengelighet for ulike brukergrupper, ulike reguleringer som varighet, fast utleie, private plasser (lovlige og ulovlige i kjellere og lukkede gårdsrom) mv. Når byene har etablert omfattende ordninger med boligsoner gjør det at man kan skille ut et stort antall plasser som, selv om de ligger på gategrunn, er reservert en spesiell brukergruppe.

Flere av byene gir uttrykk for usikkerhet med hensyn til egne registreringer. Tallene blir innhentet på ulike måter og til ulike tidspunkt. Gateparkering er etterspurt, men informasjon fra byene viser at det er ledig kapasitet i parkeringshus i sentrumsområdene. Belegget er selvfølgelig styrt av hva det koster å parkere. Dette gjelder i særdeleshet langtidsparkering (arbeidsreiser). Når byenes normer (parkerings-

bestemmelser) er restriktive, kan eventuell ønsket vekst i antall plasser i sentrum legges til felles parkeringshus.

Det er forskjell på hvordan byene definerer sentrum og hvor mye boligbebyggelse det finnes innenfor området. Derfor er det vanskelig å sammenligne parkeringstilbudet i byene. En slik sammenstilling vil uansett gi lite mening fordi antall plasser bør ses i forhold til sentrums utstrekning, antall kvadratmeter bygningsmasse (kontor, handel, mv), antall arbeidsplasser, kollektivtilbud, mv. Denne problemstillingen tydeliggjøres ved at den minste av de fem byene (Kristiansand) har vesentlig flere parkeringsplasser i sentrum enn de fire større byene.

Alle byene har et mål om å redusere gateparkering. Dette må ses i sammenheng med kapasiteten i eksisterende parkeringshus og eventuelt behov for nye, felles parkeringstilbud utenfor gategrunn.

Vi har bare sett på takster i sentrumsområdene. Parkering koster mest i Oslo. Byene har ulik praksis når det gjelder samordning av takster for parkeringshus og parkering på gategrunn. Takstene varierer også mellom lokalisering (etterspørsel) i de ulike delene av sentrumsområdene.

Sammenstilling av normene

Gjennomgangen av parkeringsnormene viser likheter, men også viktige forskjeller mellom byene. Variasjonen mellom byene knyttet til normer i ulike områder og for ulike formål gjør det komplisert å diskutere forskjellene.

Alle byene hevder å ha restriktive normer og da ikke minst for sentrumsområdene. Det er ikke lenger aktuelt å dekke etterspørselen etter parkering og gateparkering skal reduseres. Dette er likevel ikke knyttet direkte til en diskusjon av hvilket behov man da har for nye parkeringsanlegg. Dette blir i så fall en diskusjon som føres uavhengig av normer for parkeringsdekning ved annen utbygging.

Alle byene har normer som enten differensierer på lokalisering (sentrum og soner i ulik avstand fra sentrum) eller basert på kollektivtilbudet (kollektivkorridorer og knutepunkt). Vi forutsetter at det er i slike områder byene ønsker framtidig utbygging skal konsentreres. Oppmerksomhet knyttet til normene i ”sentrumsnære” områder eller knutepunkt er derfor viktig, men formålet med restriktive normer i disse områdene må ikke bli undergravet ved at man ikke har en klar politikk med hensyn på hvordan normene i byenes mer spredt utbygde områder påvirker lokalisering av ulike typer virksomheter. Normene (tilgang til parkering) kan påvirke utbygges lokaliseringpreferanser og bidra til å styre utbygging til steder som er lett tilgjengelig uten bruk av bil. Dette gjelder både næringsvirksomheter og fritidsaktiviteter.

Derfor bør de ulike sonenes avgrensning justeres etter hvert som kollektivtilbudet forbedres og sykkelveier bygges ut. Hvis sentrumssonen og andre soner med restriktiv parkeringsnorm kan utvides vil det også det innebære en form for restriksjon. Samtidig må kravene til ny parkering ses i sammenheng med hvilket tilbud som allerede finnes nær det aktuelle prosjektet. Hvis det er ledige plasser i området kan det vurderes forhandlinger om sambruk, utleie, mv framfor bygging anlegg av flere plasser.

Fra de fleste byene uttales det at normene vil bli vurdert ved rullering av kommuneplanen. Det blir også gitt uttrykk for at man da forventer at eventuelle endringer vil innebære at normene i hovedsak blir mer restriktive.

Det er vanskelig å gi gode svar for hvordan normene fungerer. Det er kanskje fordi vi ikke har hatt mulighet til å foreta intervju med plan- og utbyggersiden. Det vil trolig være nyttig å videreføre denne oversikten med en kartlegging av hvordan normene brukes i byggesaker.

Eksempler på spørsmål til praksis som vi ikke har grunnlag for å svare på i gjennom dette prosjektet er:

- ✓ Hvor ofte gis det dispensasjoner?
- ✓ Hvilken praksis har saksbehandlere og beslutningsfattere i tilfeller der normene angir både minimum og maksimum? Hvilke vurderinger legges til grunn?
- ✓ Hvor mange parkeringsplasser bygges det ut i ulike områder, for ulike typer bygg og næringer?
- ✓ I hvilken grad bidrar normene til å danne over- eller underdekning av parkeringsbehovet?
- ✓ I hvilken grad er det samsvar mellom krav til sykkelparkering og etterspørselen?
- ✓ Er det behov for maksimumsnormer for boliger?
- ✓ Bør boligparkering anlegges som separate parkeringsanlegg (med mulighet for flerbruk) eller knyttes direkte til boliger slik det er vanlig i dag?
- ✓ Bør minimumsnormene justeres ned?

Boligsoneparkering/beboerparkering/soneparkering

Boligsoneparkering benyttes primært som et virkemiddel for å begrense arbeidsreisparkering i boligsoner nær sentrum. Dessuten kan det begrense trafikken på lokale gater og veier samt gi beboere i de aktuelle områdene bedre parkeringstilbud. Strengere regler for å få kjøpe beboerkort og prisen på disse bidrar til å redusere etterspørselen etter parkering på gaten fordi flere vil benytte de muligheter som finnes utenfor gategrunn. Tiltaket kan også påvirke bilholdet.

Dette er en ordning som kan gi grunnlag (etterspørsel og finansiering) for å utvide tilbudene utenfor gategrunn. Bergen synes å ha klare føringer for sitt arbeid med å anlegge nye boligparkeringsplasser i indre by.

Trondheim har vesentlig høyere pris på sonekort enn de andre byene, men det er uklart i hvilken grad midlene benyttes til utbygging parkeringsanlegg eller andre bymiljøtiltak.

10.1 Anbefalinger

Trondheims strategi for parkering

Trondheim kommune skal gjennomgå sin parkeringspolitikk. Ett formål er å tydeliggjøre mål, virkemidler og ansvarsforhold. Planlegging/byutvikling og håndheving må da ses i sammenheng. Plansiden har sine overordnede føringer gitt som bestemmelser og retningslinjer i samsvar med plan- og bygningsloven. Det vil likevel være nyttig å se hvordan dette følges opp i praksis i byggesaksbehandlingen. Det er også viktig å se om og hvordan kommuneplanens overordnede målsettinger

kan inngå i det mer ”praktiske” arbeidet som utføres av kommunes parkeringsselskap.

I tilknytning til Trondheims nylig vedtatte kommuneplan er det utarbeidet en veileder som tydeliggjør hvilken politikk man ønsker å følge i den fysiske planleggingen. Trondheim parkering KF har sitt formål og ansvarsområde gitt i vedtektene som sist ble revidert 16.06.2008. Vi har ikke grunnlag for å kommentere disse i detalj, men mener det kan vurderes om de bør være tydeligere på å referere til målsettinger gitt i kommuneplanen. Vedtektene refererer til kommunens ”vedtatte parkeringspolitikk”. Det er viktig å få tydeliggjort hvor denne politikken er uttrykt og at det beskrives om og hvordan samspillet mellom planmyndighet og utøvende myndighet kan formaliseres eller tydeliggjøres. Det bør ikke finnes områder eller temaer der det er uklare grenser eller manglende samspill. De oppgaver som er lagt til parkeringsselskapet må anses å være en del av den vedtatte politikken. En god samordning av parkering i planleggingen og organisering/håndheving av bruken av de til enhver tid eksisterende parkeringsplasser, er nødvendig.

Vår gjennomgang av bestemmelser og retningslinjer i fem byers kommuneplaner viser at byene stort sett har felles utfordringer, men det er noe variasjon i hvordan disse søkes løst. Byene kan med fordel se til hverandre for å finne styrker og svakheter i egne målsettinger, planer og oppfølgingen av disse. Parkeringsstrategier må tilpasses situasjonen og overordnede målsettinger i den enkelte byen og verken kan eller bør kopieres. Denne gjennomgangen av flere byers parkeringsstrategi viser at målene i hovedsak er de samme, men at det varierer hvordan byene utnytter mulighetene til å påvirke utviklingen gjennom bestemmelser og retningslinjer innenfor plan- og bygningslovens rammer. Dette gir grunnlag for å vurdere om det er tiltak og virkemidler som bør tilpasses og benyttes også i egen by. En slik gjennomgang bør byene få utført regelmessig og da gjerne som et felles prosjekt som kan knyttes til arbeidet med fremtidige revisjonen av kommuneplanene.

Gjennomgangen viser også at byene i stor grad har lagt ansvar for anlegg og drift av kommunale parkeringsanlegg til egne kommunale foretak eller aksjeselskaper. Disse virksomhetene står for håndhevelsen av bestemmelser om parkering på gategrunn og er i ulik grad tillagt også andre kontrolloppgaver.

Vi mener å se at alle kommunene er klar over eierskapets betydning når det gjelder mulighetene for å justere antall plasser og bruken av dem i fremtiden. Uten klare målsettinger for hvor mange nye parkeringsplasser man skal tillate, hvor disse skal lokaliseres, hvordan de skal driftes, mv., risikerer man at kommunens styringsmuligheter (og endringsmuligheter) reduseres over tid.

I Stavanger praktiseres en tvungen frikjøpsordning for sentrumsområdet. Dette er et tiltak som bør vurderes i andre byer også hvis kommunen selv skal kontrollere parkeringstilbudet. Det kan også bidra til finansiering av kommunale parkeringsanlegg. Av de fem byene er det bare Stavanger som praktiserer frikjøpsordningen i dag.

Trondheim har klare ambisjoner for å øke antall syklistene. Vår gjennomgang tyder på at det er potensial for å ha strengere bestemmelser knyttet til utforming, lokalisering, antall plasser, mv. Eksempelvis har Bergen krav om garderobe og særlig tyverisikker parkering.

Private eiere av parkeringshus og private parkeringsselskaper må forventes å ha andre målsettinger enn det som gjelder for kommunale parkeringsvirksomheter. Hvis ikke de kommunale parkeringsvirksomhetene har klare føringer for hvordan plassene skal

disponeres og prises, kan også dette undergrave overordnede målsettinger om å begrense bilbruken og da spesielt for arbeidsreisene.

Til slutt bør det vurderes om soner med godt kollektivtilbud (evt. samt sentrumsfunksjoner, høy boligtetthet, høy arbeidsplassetetthet) kan vurderes som å dekkes av sentrumsnormen.

En svakhet ved plan- og bygningsloven er at den ikke hjemler en del bestemmelser som kommunen kan ønske. Det gjelder ikke minst mulighet for å pålegge utbygger å avgiftsbelegge plassene eller gi mer detaljert bestemmelser om plassenes bruk. I byggesaksbehandlingen må kommunen begrense seg til å forutsette at en gitt andel av plassene avsettes til HC, besøk, mv. men kommunen kan ikke gi bestemmelser om varighet, avgifter eller premisser for fastsettelse av avgiftens størrelse.

Hvis det blir vedtatt en ny parkeringslov som gir kommunen mulighet til å pålegge også private aktører å avgiftsbelegge parkeringsplasser vil dette kunne bli et nyttig virkemiddel for kommunene.

Trondheims organisering og oppfølging av de mange elementer som inngår i et så komplisert tema som parkering er, ligger ikke tilbake for det vi har erfart fra de fire andre byene. Det er mer et spørsmål om det er ideer og tiltak i de andre byene som kan vurderes overført til Trondheim.

Det er åpenbart et behov for å avklare hva som inngår i en *helhetlig parkeringspolitikk*. Begrepet brukes i ulike sammenhenger uten at det er klart beskrevet hva det innebærer. Vi mener at det bør arbeides for å sammenstille målsettinger, virkemidler og ansvarsforhold i en tilnærmet samlet pakke.

Det er en rekke andre temaer som kan tas opp. Noen av disse er:

- Parkeringspolitikken dreier seg både om tilrettelegging for et nødvendig eller ønsket parkeringstilbud i byens ulike deler. En oppfølging av at bruken av parkeringstilbudet er i samsvar med intensjonen (målene) synes å være nødvendig som grunnlag for å vurdere behov for nye plasser. Det er derfor nødvendig med et godt samspill mellom planleggende og utøvende deler av administrasjonen og de politiske organer som gir føringer for aktivitetene.
- Vi mener det vil være nyttig om representanter fra byene møtes regelmessig for å utveksle erfaringer med normene. Det gjelder ikke bare de konkrete parkeringskravene, men også kriterier for inndeling i soner og da ikke minst sonenes størrelse. Vi tror for eksempel at de restriktive sentrumssonene med fordel kan utvides. Dette gjelder ikke minst i Trondheim der mye av indre sone har sentrums karakter og god kollektivbetjening.
- I Trondheim har man tidligere vedtatt å fjerne frikjøpsordningen. I Stavanger praktiseres en slik ordning i dag. Det bør gjøres en grundig gjennomgang av fordeler og ulemper ved en slik ordning som grunnlag for eventuelt å revurdere beslutningen i Trondheim. Frikjøp trenger heller ikke begrenses til sentrumsområdene.
- Fordi det satses mye på tilrettelegging for sykkel bør normene inneholde ikke bare krav til antall plasser, men sterkere føringer for sykkelparkeringens lokalisering og standard. Det kan gis bestemmelser eller retningslinjer om overdekking, garderobe, service, mv.
I en helhetlig parkeringspolitikk må de ulike parkeringsformål ses i sammenheng. Mens det kan være et mål å begrense bilparkeringen, er det

ønskelig dekke fremtidig etterspørsel etter sykkelparkering. Parkeringspolitikken kan for eksempel gi føringer for når bilplasser skal konverteres til sykkelplasser.

- Parkering beslaglegger store arealer i alle deler av byen. Bestemmelser om parkering kan i større grad enn det er gjort i gjeldende veileder, sette begrensninger på hvor stor del av en tomt (ubebyggt areal) som tillates benyttet til parkering. Hvis man ønsker det, bør det også kunne kreves at parkeringen legges i underjordiske anlegg. Hvis slike krav vurderes brukt også i midtre og ytre sone i Trondheim kan det påvirke utbygges lokaliseringpreferanser.
- Det er viktig å følge opp presiseringer av at rettigheter knyttet til boligparkering sikres juridisk i mange situasjoner slik det er beskrevet i veilederen fra Trondheim. Likevel bør man unngå at dette hindrer muligheten til å begrense det totale antall plasser gjennom sambruk eller med anlegg der plasser gjøres allment tilgjengelig på et markedsmessig grunnlag.
- Stavangers retningslinjer om at boligparkering bør lokaliseres atskilt fra boligen gir perspektiver som kan vurderes også i Trondheim. Dette kan gjøre boligene billigere for dem som ikke har bil og ved å gjøre bilen mindre tilgjengelig, kan det bidra til oppnåelse av mål om mindre bilbruk.

11 Referanser

- Bergen kommune 2013
Bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel. Revidert etter vedtak i Miljøverndepartementet 24.04.13
- Hanssen, Jan Usterud 2011
Parkeringspolitikk i Hordaland fylke. TØI rapport 1186/2011
- Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune 2011
Betre kollektivtransport og mindre bilbruk i Bergensområdet. Tiltaksplan 2011-2014)
- Kommunal- og regionaldepartementet 2010
Forskrift om tekniske krav til byggverk. FOR-2010-03-26 nr 489
- Kristiansand kommune 2011
Styrke i muligheter. Kommuneplan 2011-2022. Arealdelen
- Kristiansand kommune 2011
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn 2011-2012. Høringsforslag
- Kristiansand parkeringsselskap KF 2012
Årsbudsjett og handlingsprogram 2013-2016
- Kurtzhals, Joakim, Husdal, Jan og Rekdal, Jens 2011
Parkeringskostnader for Bergen, Trondheim og Kristiansand. MFM notat av 07.01.11
- Oslo kommune Bystyret 2006
01.02.2006: Sak 6 Parkeringspolitikk for Oslo - Byrådsak 69 av 21.04.2005
- Oslo kommune 2003
Parkeringsnormer for boliger i Oslo. Veiledningshefte. Rapport nr. 2-2003. Plan- og bygningsetaten
- Oslo kommune 2004
Parkeringsnormer for næring og offentlig formål i Oslo. Veiledningshefte. Plan- og bygningsetaten
- Oslo kommune 2008
Oslo mot 2025. Kommuneplan 2008
- Oslo kommune 2010
Oslo sentrum. Prinsippplan for gatebruken. Samferdselsetaten
- Rekdal, Jens 2010
Parkeringskostnader. MFM notat av 15.05.10
- Samferdselsdepartementet 2012
Parkeringsloven. Høringsuttalelser:
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2012/horing-offentlig-horing-om-utkast-til-/horinguttalelser.html?id=696143>

Stavanger kommune 2010

Eierskapsmelding 2010

Stavanger kommune 2011

Kommuneplan 2010-2015. Sammen for en levende by.

Trondheim kommune Bystyret 2011

årsregnskap, årsmelding og revisjonsberetning for Trondheim Parkering KF.

Møtesak 77/11

Trondheim kommune 1994

Strategier for en ny parkeringspolitikk. Om parkering som trafikkreduserende virkemiddel i Trondheim kommune. Byplankontoret rapport nr. BU 94/04

Trondheim kommune 2012a

Kommuneplanens arealdel 2012-2024. Planbeskrivelse. Rådmannens forslag

Trondheim kommune 2012b

Krav til parkering – veileder. Kommuneplanen arealdel 2012-2024 vedlegg 15

Trondheim parkering KF 2012

Evaluering av Trondheim kommunes strategiske parkeringspolitikk

Trondheim parkering KF 2011

registrering av antall p-plasser i Trondheim

Vågane, Liva, Brechan, Inge og Hjorthol, Randi 2011

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport. TØI rapport 1130/2011

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no