

Hvordan kan kommuner lage gode parkeringsstrategier?

Parkeringsprosjektet i Oslo og Viken



Hvordan man legger til rette for parkering betyr noe for brukerne!

Jomar Lygre Langeland, Civitas
KMDs nettverkssamling i Stavanger
Radisson Blu Atlantic, 23. og 24. november 2021

Hvordan kan kommuner lage gode parkeringsstrategier?

Parkeringsprosjektet i Oslo og Viken

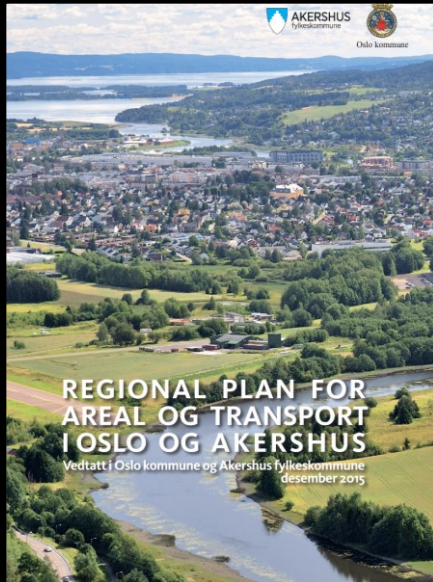


Hvordan man legger til rette for parkering betyr noe for byutviklingen!



1. Hvorfor parkeringsprosjektet i Viken og Oslo?

Oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus



R11 Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter: [...] lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter nærmest mulig kollektivknutepunkt, og lav parkeringsdekning for bil.

R15 Samordnet parkeringspolitikk: Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan.

R18 Trygt og tydelig nett for gange og sykling: [...] og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt.

- Har vist seg vært vanskelig for enkelte kommuner å ta et helhetlig grep om parkering. Derfor spilt inn et ønske om et utviklingsprosjekt om parkering for å ta tak i konkrete problemstillinger kommunene står overfor når de jobber med parkering.
- Søkte og fikk innvilget midler fra KMDs tilskuddsordning i 2019, og igangsatte utviklingsprosjekt ila høsten 2019, med Viken som prosjektleder.

Noen av problemstillingene kommunene har vært opptatt av

- Kompetanse og bedre kunnskapsgrunnlag!
- Verktøykassen i parkeringspolitikken!
- Hvordan få oversikt over parkeringsbehov og -kapasitet?
- Hvordan kan vi snakke faglig om parkering til våre politikere uten at alt «låser seg»?
- Gode eksempler fra kommuner som har arbeidet aktivt med parkeringspolitikk!
- Differensiere p-normer etter sentralitet i kommunen!
- Hvordan etablere en frikjøpsordning?
- Hvordan løser vi parkeringsutfordringer i sentrum?
- Hvordan løser vi innfartsparkering?
- Hvordan få etablert felles parkeringsanlegg og sambruksordninger?
- Hvordan tilrettelegge for bildeling?
- Offentlig / privat samarbeid om parkering!
- Ulike modeller for parkeringsavgifter!
- M.m.

2. Hva er målet? – Parkeringspolitikk før og nå

Parkeringspolitikk før og nå

Gammel parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering et sosialt gode	Parkering ingen rettighet
Etterspørsel er gitt	Avhengig av plasser og pris
Flere plasser er bedre	For mange like galt som for få
Greit at kostnadene skjules	Brukerbet. reflekterer kostnad
Tradisjonelle løsninger	Innovasjon («Apper « o.l.)
P-styring siste utvei	Styring fremmer effektivitet
Prising så kapasitet utnyttes	Prising så det alltid er ledig plass
Tidsbegrensning for turnover	Prismekanismen for turnover

Kilde: Virke /
livablecities.org

Hvorfor parkeringspolitikk – før og nå?

- Hva er målet med p-politikken?
 - Tilrettelegging for nødvendig parkering
 - Nullvekstmålet (inkl klima, miljø og kø)
 - Tilgjengelighet til handel og service
 - Attraktiv stedsutvikling og byliv
 - Folkehelse

Festplassen i dag



Hvordan brukes parkering som virkemiddel i dag?



Maksimumsnormer



Tidsbegrensing



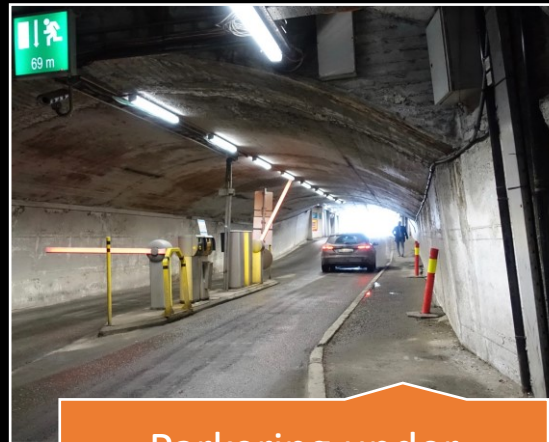
Parkeringsregulering



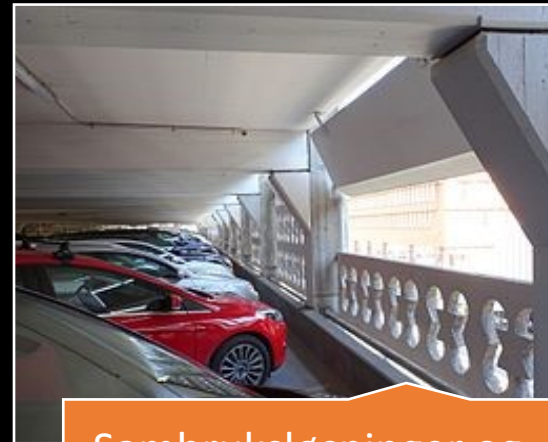
Differensierte
parkeringsavgifter



Parkering adskilt fra
bolig eller arbeid



Parkering under
terreng



Sambruksløsninger og
frikjøp



Boligsone/
beboerparkering

Det finnes mye litteratur

TØI rapport 1749/2020

Erik Bjørnson Lunke
Jan Usterud Hanssen

TØI rapport 136

Petter Christensen
Jan Usterud Hanssen

transn
- for bærekraft

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Innfartsparkering og betaling

Før- og etteranalyser av jernbanens
innfartsparkeringsplasser

Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere

Tjeneste/service

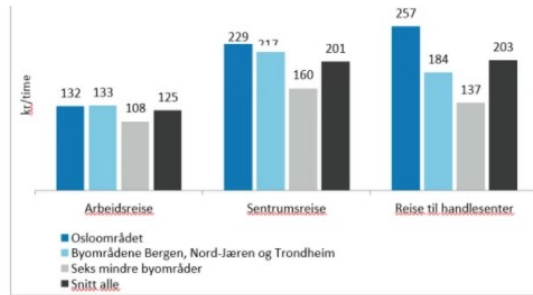
P

Og veiledning, f eks på tiltak.no



BEHOVSBASERT PARKERING

Behovsbasert parkering går ut på at det blir stilt til rådighet et begrenset antall parkeringsplasser - for eksempel ved arbeidsplasser - og ...



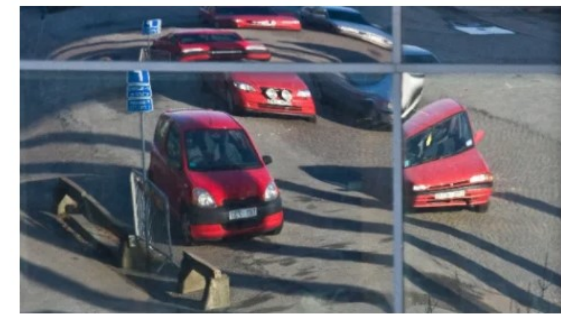
PARKERING ATSKILT FRA BOLIGEN

Økt avstand til parkering er et grep for å redusere bilbruken i byområder og svekke bilens konkurransefortrinn i forhold til andre ...



INNFARTSPARKERING FOR BILER

Innfartsparkering kan bidra til å begrense utslipp av klimagasser fra trafikken hvis den samlede distansen som kjøres med bil reduseres med et



MAKSIMUMSNORMER FOR PARKERING VED BOLIGBYGGING

Bilnehav och bilresande kan påverkas genom att man genom sänkta parkeringsnormer minskar antalet parkeringsplatser vid bostäder.

Barrierer mot bruk av parkeringspolitikk?



Virkemidlene i p-politikken er kjente, likevel har vi utfordringer – hvorfor?

Kunnskapsgrunnlag?

Kunnskapsformidling?

Målkonflikter?

Utfordringer med implementering?

Lovverk og forskrifter

Hvilke barrierer er viktigst for din kommune, din organisasjon?

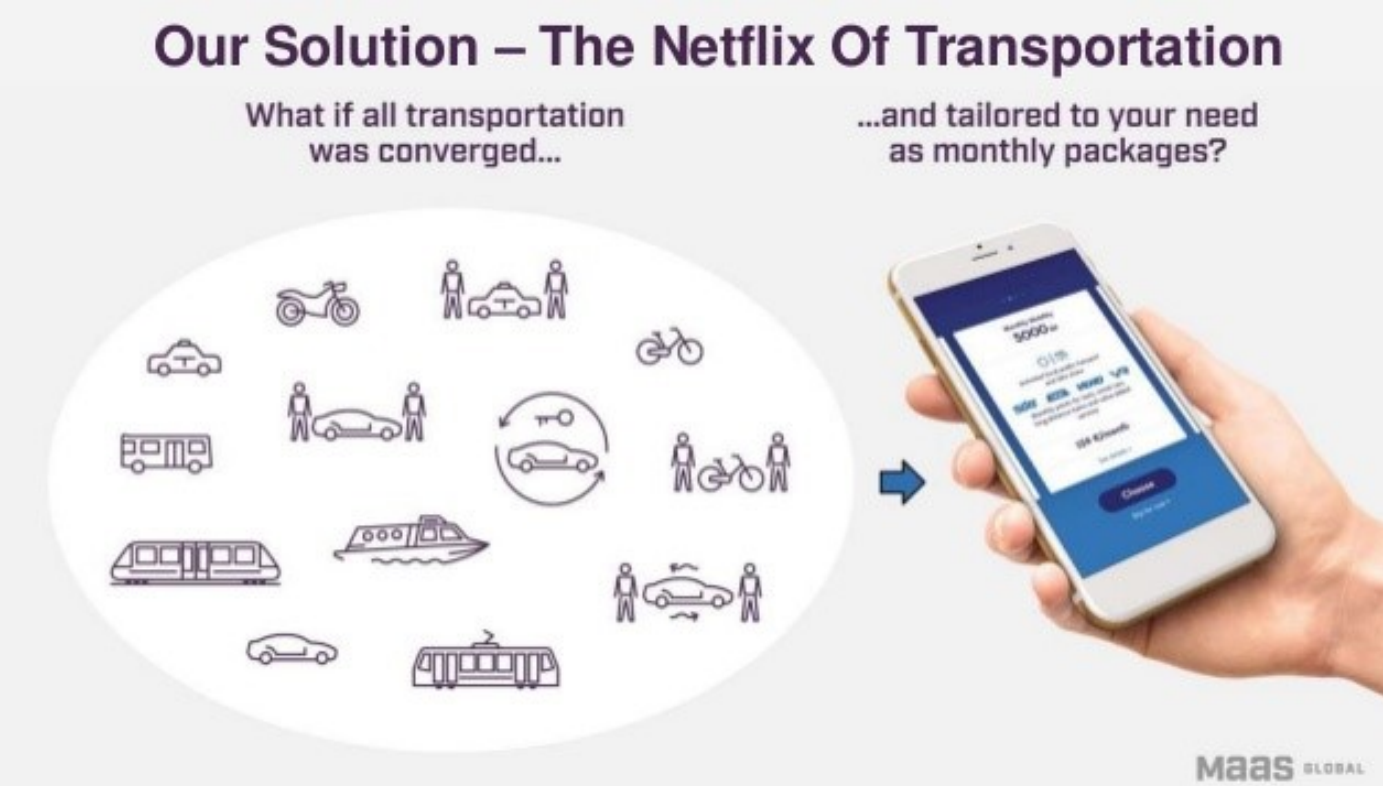
Ny teknologi og organisering gir nye muligheter

- Apper og sanntidsinformasjon
 - Bildelingsordninger og bilabonnement
 - Netthandel og hjemlevering
 - Mobilitet som tjeneste (MaaS)
- => Kan redusere bilhold og p-areal

Our Solution – The Netflix Of Transportation

What if all transportation was converged...

...and tailored to your need as monthly packages?



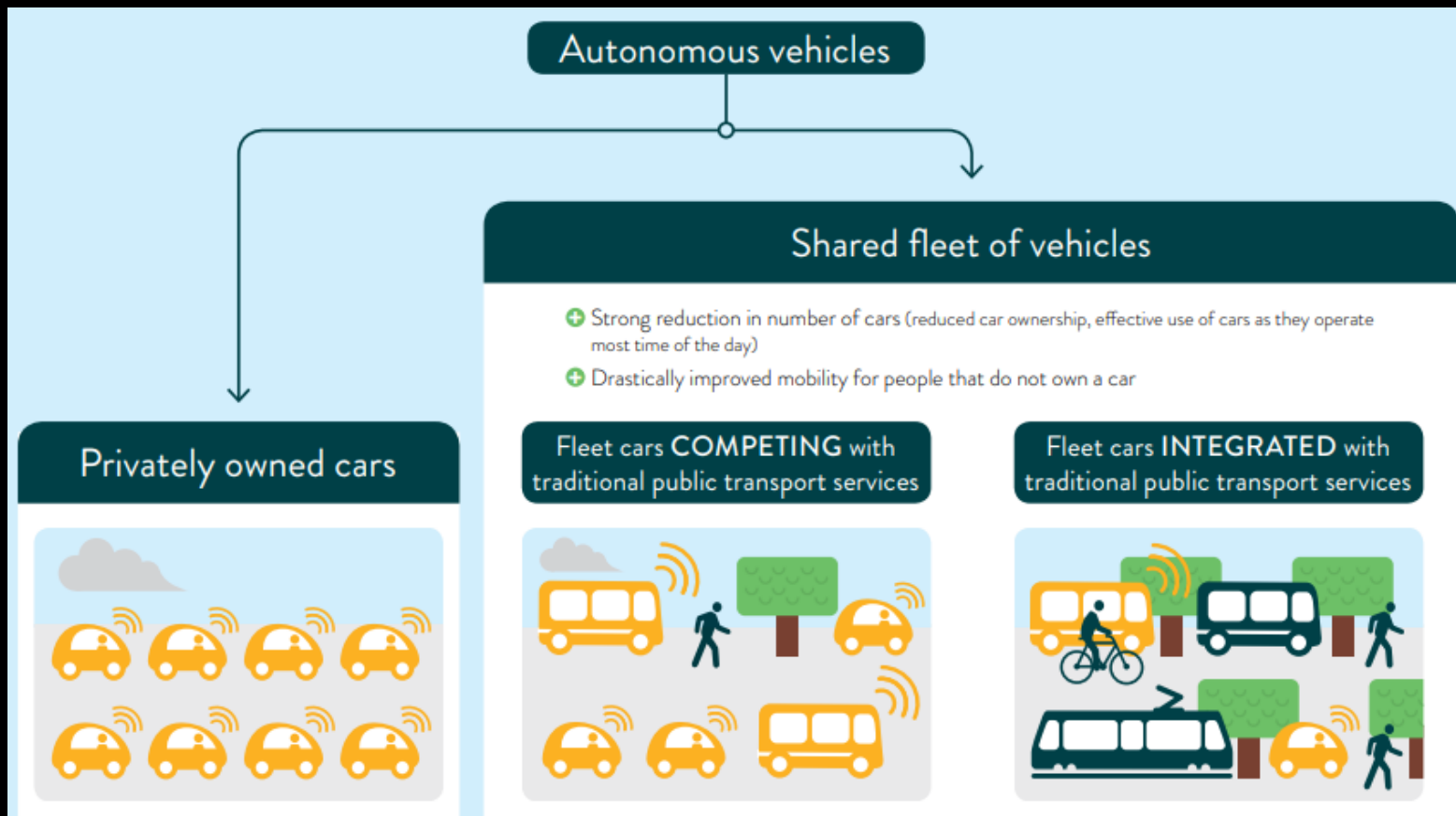
MAAS GLOBAL

Tilgang til mange transportmidler via en app.

Kilde: Whim

... men ny teknologi kan også gi utfordringer

- Helt autonome kjøretøy vil kunne redusere effekten av parkeringspolitikken
- Graden av deling og integrering med kollektivtrafikken vil ha stor betydning



Kilde: UITP

3. Prioritering – parkering for hvem?

Ulike brukergrupper etterspør parkering – behov for prioritering

Bolig og bil

Arbeidsplass og bil

Tilgjengelighet til byen med bil

Fremkom-
melighet for
kollektivtrafikk
og sykkel

Elbilparkering,
Hydrogenbil-
parkering –
lading/påfylling

Pendler-
parkering, inn-
fartsparkering,
knutepunkts-
parkering

Parkeringsanvis-
ning, skilting,
oppmerking,
parkerings-
kommunikasjon

Parkering i hus,
på plasser og i
gater

Parkeringstider
og parkerings-
avgifter

Varelevering

HC-parkering,
MC-Parkering,
Sykkelparkering

Hente- og
bringe plasser

Park & Ride

Bideling

Betalings-
systemer

Hvilke
brukergrupper
skal prioriteres,
gitt mål for
parkerings-
politikken?

Kilde:
Drammen
kommune

Eks. Boligsoneparkering: Pendlerne fortviler....



Ny parkeringspolitikk



KAMP OM Plassen: (ARKIVFOTO)

Fortviler over å miste p-plasser

Fra 1. november får ikke pendlere lenger parkere i Nybyen. - Det gjør det vanskelig for oss, sukker en pendler fra Konnerud.

Eks. Boligsoneparkering: Pendlerne fortviler, men... beboerne jubler.



Ny parkeringspolitikk



NYE SKILT: Nye skilt som forteller bilister om når den nye boligsoneparkeringen gjelder, er på plass i Nybyen i gatene på begge sider av Konnerudgata. (FOTO: HEIDI STRAND)

Storfnøyd med færre biler i gata

Nå trenger ikke Eva Hallberg grue seg for å ta bilen til butikken mer. For en uke siden fikk beboerne førsterett på gateparkeringen i Nybyen.

Ulike trafikantergrupper etterspør areal

Tungtransport

Varebiler

Privatbil

Buss

Trikk

Sykkel

Sparkesykler

Gående

Hvilke trafikantergrupper skal prioriteres, gitt mål for byutviklingen?

Kilde:
Drammen
kommune

Alternativ bruk av arealer



Gjøvik: «Hull i tanngarden» / bakgårdsliv



Alternativ bruk av arealer



Gjøvik: Nyere boligprosjekter med integrerte p-løsninger



4. «Parkeringsstrappen»

Kartlegging av virkemiddelbruk i kommunene i Viken og Oslo



Figur 4: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Asker kommune. Ill: Civitas

4 case-studier:

- Asker
- Strømmen
- Ski
- Holtet i Oslo

En «tilstandsrose», ikke en «kvalitetsrose»

Komparativ sammenstilling av p-politikk i kommunene



Figur 4: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Asker kommune. III: Civitas



Figur 6: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Bærum kommune. III: Civitas



Figur 7: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Oslo kommune. III: Civitas



Figur 8: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Lørenskog kommune. III: Civitas



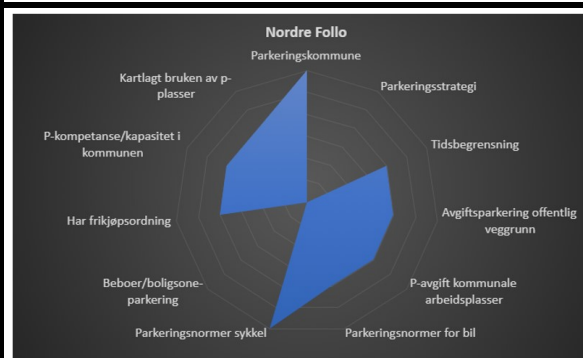
Figur 9: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Lillestrøm kommune. III: Civitas



Figur 11: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ullensaker kommune. III: Civitas



Figur 13: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Eidsvoll kommune. III: Civitas



Figur 14: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Nordre Follo kommune. III: Civitas



Figur 15: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ås kommune. III: Civitas

Egenskaper

Egenskaper	Forklaring
Parkeringskommune	0 = Ikke søkt 1 = Har planer om å søke 2 = Har søkt 3 = Er parkeringskommune
Parkeringsstrategi	0 = Ikke vedtatt p-strategi 1 = P-strategi for deler av kommunen 2 = Pågår arbeid med p-strategi for hele kommunen 3 = Har vedtatt p-strategi for hele kommunen
Tidsbegrensning	0 = Ingen bruk på offentlige p-plasser 1 = Lite 2 = Middels 3 = Brukes på en stor andel
Avgiftsparkering offentlig veggrunn	0 = Ikke avgiftsparkering på offentlig veggrunn 1 = Lave avgifter 2 = Middels avgifter 3 = Høye avgifter
P-avgift kommunale arbeidsplasser	0 = Ikke avgiftsparkering på kommunale arbeidsplassparkeringer 1 = Liten andel med avgift eller lave avgifter 2 = Middels andel/avgifter 3 = Høye andel/avgifter
Parkeringsnormer for bil	0 = Ingen p-normer 1 = Høye maks- og lave minimumsnormer 2 = Middels maks- og minimumsnormer 3 = Lave maksimumsnormer, lave eller ingen minimumsnormer

Egenskaper

Parkeringsnormer for sykkel	0 = Ingen p-normer 1 = Lave minimumsnormer 2 = Middels minimumsnormer 3 = Høye minimumsnormer
Beboer-/boligzone-parkering	0 = Nei 1 = Vedtak om å utrede 2 = Innført i begrenset grad/mindre områder 3 = Innført i større områder
App-betaling offentlige p-plasser	0 = Nei 1 = For noen p-plasser 2 = For mange 3 = For alle
P-kompetanse/ kapasitet i kommunen	0 = Lite 1 = Middels 2 = Høy 3 = Svært høy
Kartlagt bruken av p-plasser	0 = Ingen 1 = Oversikt antall p-plasser 2 = Foreligger periodevis tellinger av belegg 3 = Kontinuerlig kartlegging av belegg, parkeringstider mv

- Ingen uttømmende liste over parkeringsvirkemidler....

Egenskaper



- F.eks. også :
 - Tilrettelegging og policy for el-biler
 - Frikjøpsordning
 - Bildeling
 - Sambruksløsninger med «stordriftsfordeler»
 - Ulovlighetsoppfølging overfor «ulovlige» parkeringsplasser



Ulovlighets-
oppfølging
etter plan- og
bygningsloven
er mulig

«Parkeringsstrappen»



- En meny av muligheter innen parkeringspolitikken der kommunene, uansett hvor de er i dag, kan ta nye steg/trinn/grep for i større grad enn i dag å få økt kunnskap om egen situasjon, å nå egne definerte mål i kommunen eller felles overordnede mål for regionen.

5. Prosess for utvikling av parkeringsstrategier

Utvikling av parkeringsstrategier



En
erfaringsbasert
fremgangsmåte

1. Klare mål – politisk forankret

Ved etablering av mål:

Hvordan vi fagfolk snakker om parkeringspolitikk – er viktig for inngangen til en konstruktiv fag-politikk-diskurs

- Utgangspunktet er mange ulike potensielle brukergrupper for parkering og at areal har en alternativ bruksverdi.

Mål for parkeringspolitikken kan bidra til å nå andre overordnede mål; for mobilitet, stedsutvikling, folkehelse m.m.

Eks: Mål for byutvikling og parkeringspolitikken

Overordnet mål for byutviklingen

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Byen skal bygges "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk

Mål for parkeringspolitikken

- Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
- Det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum skal ikke øke nevneverdig de neste fire år
- Gjøvik skal ha Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum

Hovedprinsipper for lokalisering av parkeringsplasser

- Parkering skal i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tettest mulig inn til sentrum.
- Korttidsparkering for kunder til sentrum skal ligge på P-plasser og gategrunn nærmest sentrum. Langtidsparkering / arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.

Kilde: Civitas:
Parkeringsstrategi Gjøvik
sentrum

Eksempel Gjøvik:

- Mål for p-politikken handler ikke om nullvekstmålet, men om attraktiv stedsutvikling og overordnede mål for byutvikling

Eks: Mål for parkeringspolitikken



Eksempel Trondheim

Kommunens hjemmel til å kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningsloven 28-7. Hensyn som reduksjon i energiforbruk og CO2-utslipp, reduksjon av luftforurensing, støy og trafikkfare, samt bedre tilgjengelighet for miljøvennlig transport ligger til grunn for parkeringspolitikken.

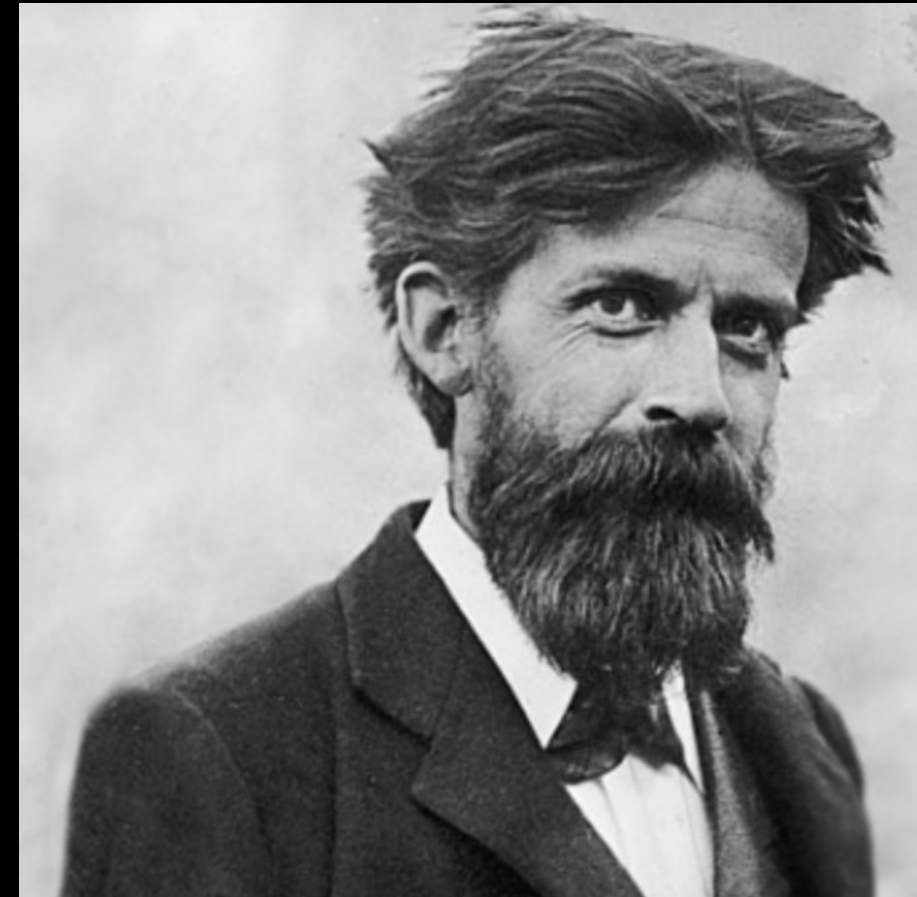
Målsettingen med parkeringskravene er primært å forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser. Det er også viktig å sørge for at parkeringsplasser på bakken ikke tar opp areal for framtidig utbygging. Tilstrekkelig boligparkering på egen grunn er viktig for å unngå uønsket parkering på offentlig areal. Det er derimot ikke noe hovedanliggende for kommunen å tilfredsstille den enkelte arbeidstakers eller boligkjøpers behov for eller ønske om parkering ved bolig eller arbeidsplass.

2. Kunnskap og kartlegging

Patrick Geddes (1854-1932)

I sin tid var Patrick Geddes radikal og nytenkende. I dag er hans ideer om regional tenking, landskapsøkologi og folkelig medvirkning sentrale innen planleggingsfaget.

Blant hans kjepphester var behovet for analyse før igangsetting av planarbeid. Det kalte han "Survey before Plan". Planleggerne måtte forstå steders egenskaper og samspill, i tillegg til å sette seg inn i konteksten, situasjonen og samfunnet der. Slik dannet de et grunnlag for den videre utformingen.



«Diagnose går
foran
behandling»

Frykt og myter?

...det krever litt mot eller is i magen å jobbe med parkeringspolitikk.

Kan parkeringspolitikken ta levebrødet fra folk?

Å skaffe seg faktabasert kunnskap er grunnleggende for å utvikle parkeringspolitikken



PARKERINGSAUTOMAT: : Trond Gustavsen fortviler over å ha fått Eikers første parkeringsautomat rett utenfor butikkdøren sin. (FOTO: RUNE FOLEKDAL)

Eikers første parkeringsautomat

Krokstadelva har fått sin første parkeringsautomat. Butikkeier fortviler.

AV: HEGE EKholdt
PUBLISERT 07.06.2012 13:45
SIST OPPDATERT 07.06.2012 13:56

NEDRE EIKER: Det er en terskel å skulle ut og trykke på en knapp for å få en parkeringsbillett, mener butikkeier Trond Gustavsen i Krokstadelva. Han har fått Eikers aller første parkeringsautomat som nærmeste nabo, og frykter at den vil koste han kunder.

Kontekst: Ulike forventninger og behov

	Stort kommunesenter	Lite kommunesenter
Senter / stasjonsby	Drammen	Hokksund
Besøkere / handelsstand	Etterspør gratis parkering i helger og etter arbeidstid på hverdager	Besøkere ønsker bedre tilgjengelighet / handelsstand etterspør p-regulering / håndheving
Beboere	Etterspør boligsoneparkering og beboerparkering for å parkere i off. gate	Løser parkering på egen grunn
Innpendlere	Må betale i p-hus eller reise kollektivt, sykle eller gå	Parkerer gratis hele dagen også der det er korttidsparkering
Utpendlere	Godtar å betale, men etterspør flere plasser	Ønsker ikke å betale og har flere muligheter
Utbyggere	Ønsker å styre p-kravet selv	Må forholde seg til minimumskrav

«One size»
do not
fit all

Brukergrupper; mål, kontekst, ideologi, virkemiddel, konfliktpotensial

Brukergruppe	Mål	Kontekst	Rådende ideologi	P-grep / virkemiddel	Konflikt?
Beboere / gjester	Dekke behov	Øvrig mobilitets-tilbud	Fra min-krav til varierte krav	P-norm, beboer-p, boligsonep., sambruk / gategrunn, frikjøp	Pendlere, besøkere
Innpendlere	Begrense	Kollektivtilbud til sentrum	Begrense tilbudet	Tidsbegrensning, avgifter, p-regulering, p-norm	Beboere, besøkere
Utpendlere	Dekke behov	Kollektivtilbud til sentrum	Riktig prising så det er ledig plass	Avgifter, p-regulering, sambruk	Beboere, besøkere
Besøkere / handlere / hente / bringe	Dekke behov	Parkeringskommune eller ei	Riktig prising så det er ledig plass. Fra overflate til under bakken / p-hus	Tidsbegrensning, avgifter, p-hus, sambruk	Pendlere, beboere
Håndverkere / hjemmehjelp	Dekke behov	Øvrig p-regulering (skilting)	Legge til rette	P-bevis utstedt av kommunen / forhåndsbetalt, men må håndteres / forvaltes	Alle andre
HC	Dekke behov	Øvrig p-regulering	Legge til rette	P-bevis utstedt av kommunen	Alle andre
Varelevering	Dekke behov	Øvrig p-regulering	Smart logistikk	P-regulering, fysiske tiltak	Alle andre
Syklister	Dekke behov	Øvrig mobilitets-tilbud	Minimums-krav og med krav til utforming	P-norm, tilrettelegging	Annen arealbruk, bilister
Bil-pool	Legge til rette	Øvrig mobiltets-tilbud	Stimulere til redusert bilhold / p-areal	Legge til rette, p-norm, samfunnsaktør, frikjøp	Bilhold, annen arealbruk

Kartlegging av parkeringssituasjonen i sentrumsområder

Grunnleggende kartlegging

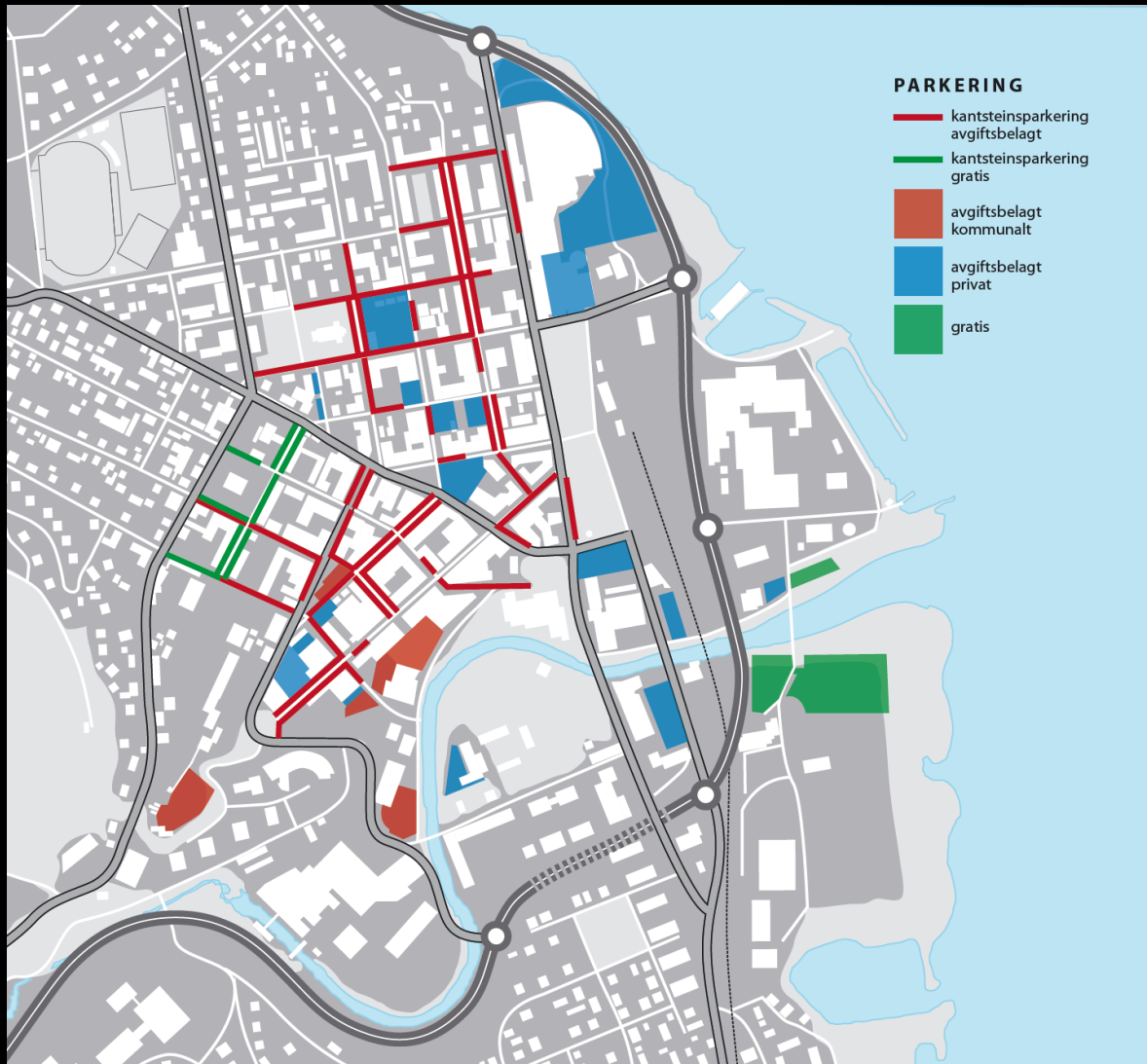
- Antall plasser
- Lokalisering
- Type parkering som finnes
- Eierskap
- Reguleringsordninger for hvert delområde

Moment	Formål
Antall plasser, totalt	Gir oversikt over parkeringstilbudet i kommunen/sentrum/området
Type parkering (på gate, parkeringshus, etc.)	Gir oversikt over type parkeringstilbud i ulike deler av kommunen/sentrum/området
Stedfesting (adresse/koordinater)	Gir mulighet til å fremstille parkeringstilbudet både i kommunen som helhet og avgrenset til for eksempel sentrum eller andre områder
Eierskap	Andel kommunalt eide plasser registrert som vilkårparkering gir oversikt over hvilken styringsmulighet kommunen har.
Regulering	Gir oversikt over hvordan parkeringen reguleres og hva det eventuelt koster å parkere (gjelder vilkårparkering)

Kilde TØI-rapport 1493/2016

«Manuelle»
metoder og
«automatiske»
metoder

Kartlegging av parkerings situasjonen i sentrumsområder



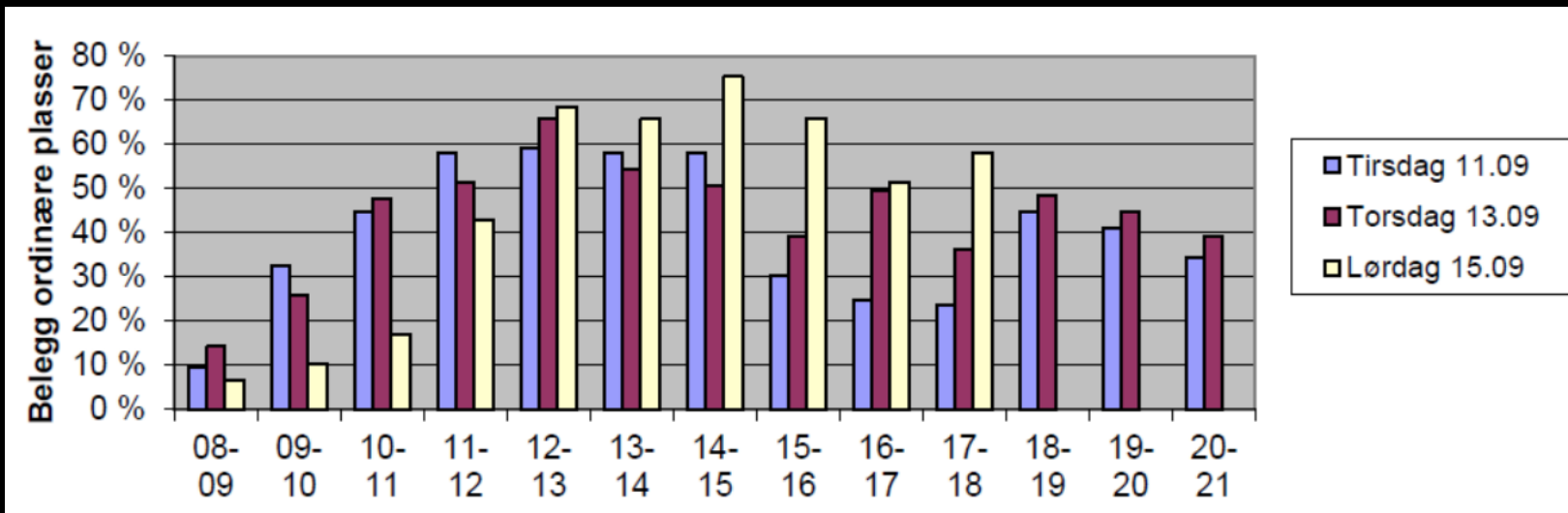
Eksempel
Gjøvik

Kilde: Civitas:
Parkeringsstrategi
Gjøvik sentrum

Kartlegging av parkerings situasjonen i sentrumsområder

Beleggs-studier

- Registrere antall parkerte biler i et delområde på ulike tidspunkt gjennom døgnet, f eks en hverdag og en lørdag.
- Registrere omløpshastighet (antall inn/ut pr time)
- Analysere kapasitet og omløpshastighet
- Vurdere hvem som er brukere av plassene (beboere, arbeidstakere, besøkende)

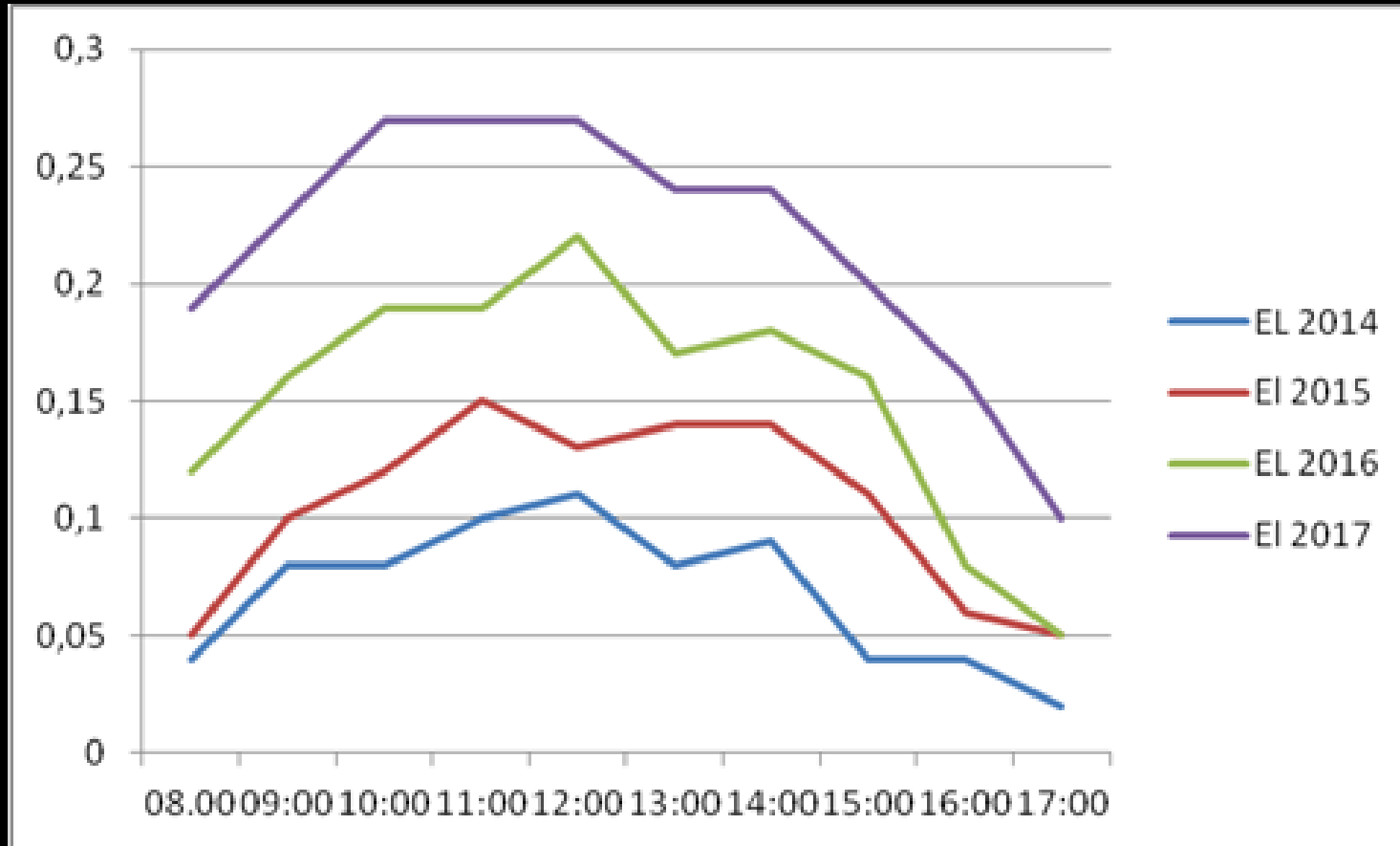


Eksempel Lillestrøm

Kilde: Skedsmo parkering 2018

Kartlegging av parkerings situasjonen i sentrumsområder

Beleggs-studier

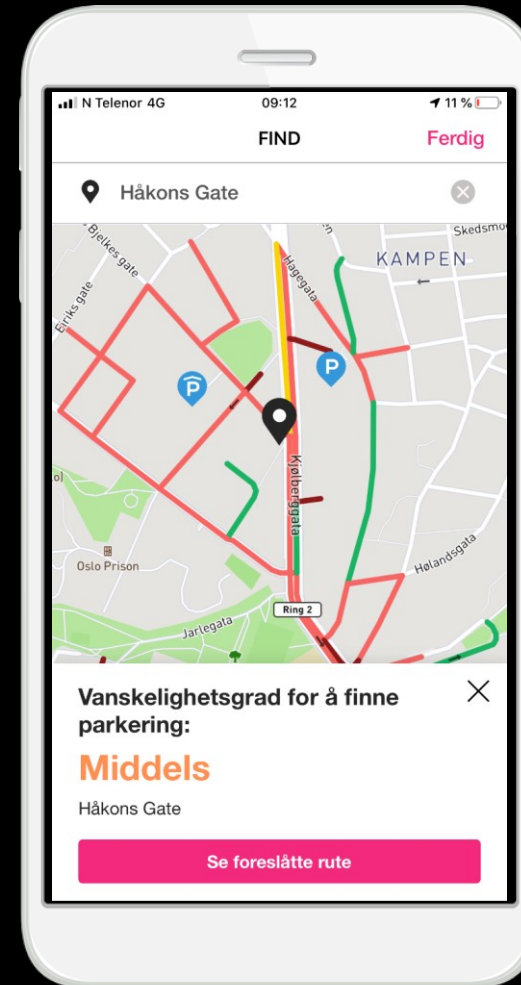
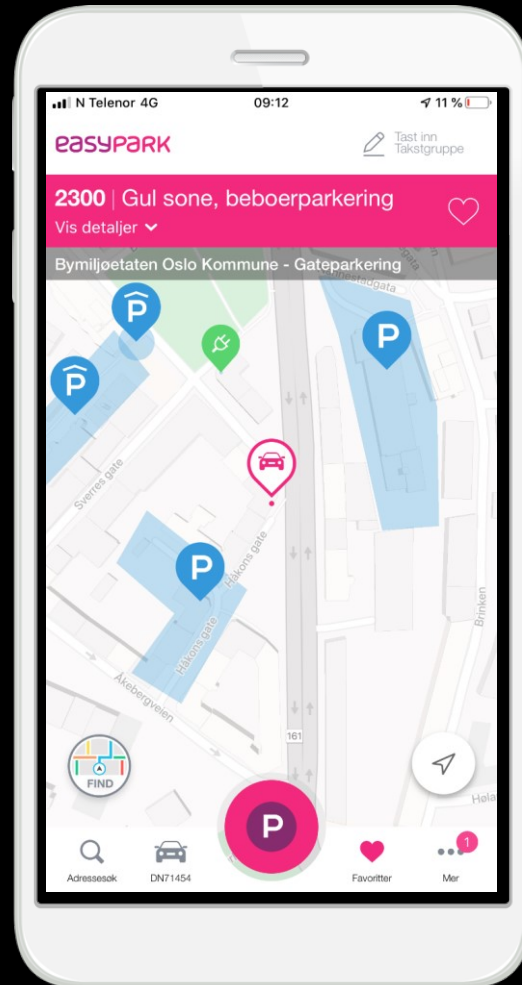


Eksempel
Drammen:
Andel elbiler i
sentrum

Kilde: Drammen kommune

«Automatiske» kartleggingsmetoder

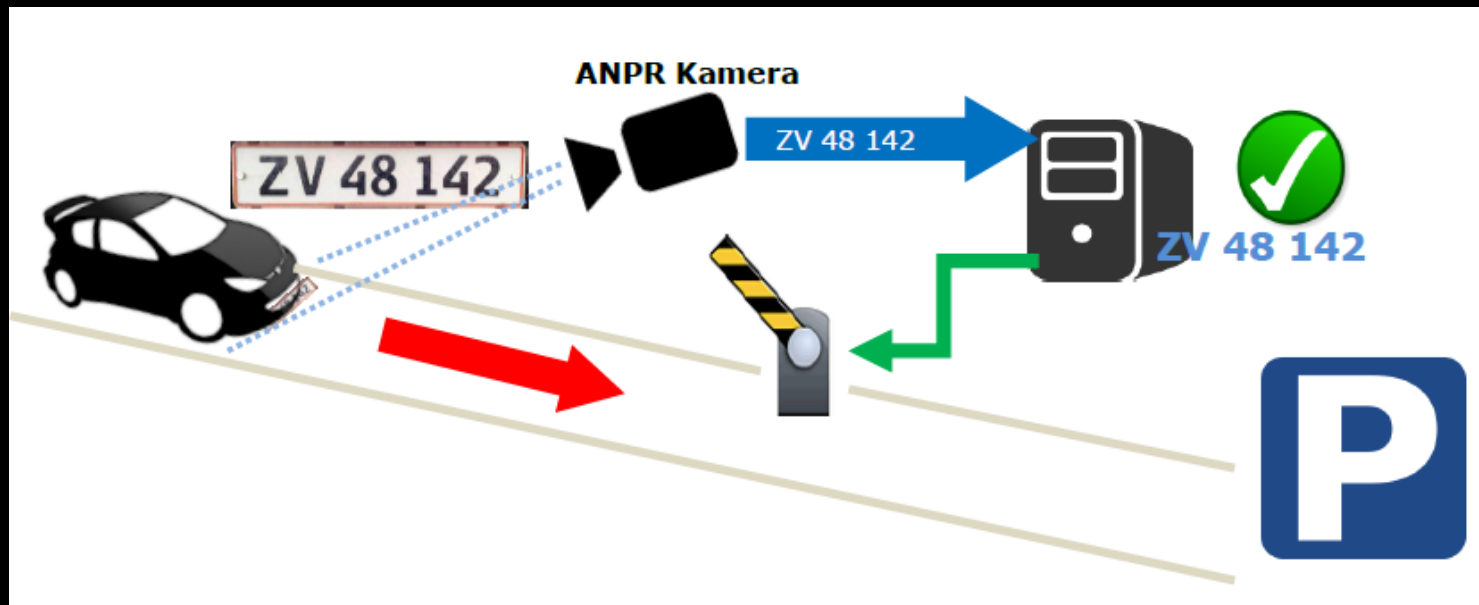
- Datauttrekk fra apper, ANPR-kameraer, p-automater, sensorer mv



Kilde:
EasyPark

«Smarte» kamerabaserte p-system

- Kameraer registrerer bilnummeret automatisk ved inn- og utkjøring
- Betale via app, automat eller nettside (eller vente på faktura)



Kilde: atki.dk

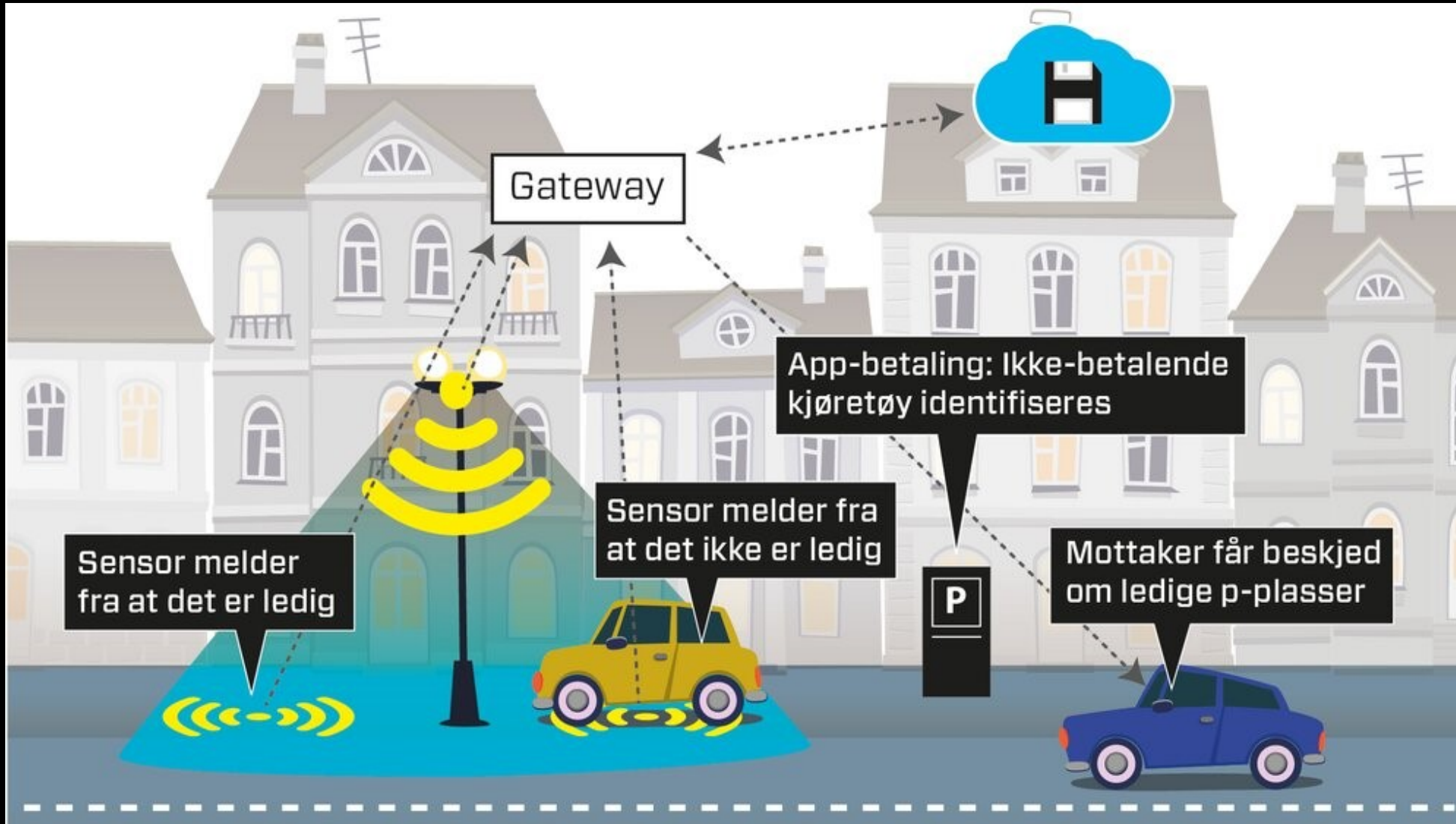
Sensorer



Sensor (ø:8 cm)
monteres i bakken

Foto: Mathias
Klingenberg

Integrasjon av flere systemer og betalingsløsninger



Kilde:
TU

3. Prosess:

1. Kartlegging
2. Seminar 1 - mål
3. Forslag
4. Seminar 2 - løsninger
5. Justert forslag
6. Politisk behandling
7. Oppfølging

Eksempel
Gjøvik



Eksempel på resultat fra arbeid med helhetlige parkeringsstrategier



TRONDHEIM

Krav til parkering og veiløp

Kommuneplan for Trondheim 2012-2020
Vedlegg 15



Gatebruksplan Delrapport 6

Mål

- 1.1 Mål for gatebruksplan
- 1.2 Føringer
- 1.3 Definisjoner

Overordnet grep og tiltak for

- 2.1 Tiltak fram mot 2030
- 2.2 Tiltak fram mot 2050
- 2.3 Prinsipper for prioritering
- 2.4 Mulige premissendringer

3. Involvering og medvirkning

- 3.1 Evaluering av kortsiktige tiltak
- 3.2 Innspill fra verksteder
- 3.3 Andre medvirkningsaktiviteter

Dagens situasjon

- 4.1 Tilbudet i dag
- 4.2 Utvikling siden 2007
- 4.3 Fordeling og bruk av parkeringsplasser
- 4.4 Parkering for forflytning
- 4.5 Parkeringstilbud for lastebil

Hovedprinsipper: anbefaling

- 5.1 Parkeringsregnskap for å redusere behovet
- 5.2 Pris- og reguleringsmekanismer
- 5.3 Oppgradering og nyetablering
- 5.4 Kombinert varelevering og parkering
- 5.6 Tiltak for å redusere behovet
- 5.7 Trafikale tiltak med innflytning
- 5.8 Handlingsplan

Overordnet kjøremønster og



Parkeringsstrategi med parkering

Vedtatt av Bystyret 18.12.2018



Revidert etter høring



PARKERINGSSTRATEGI

Sammendrag av



Sammendrag og anbefaling



www.asplanviak.no

PARKERINGSSTRATEGI GJØVIK SENTRUM

med handlingsplan



VISJON GJØVIK 2030



Juni 2013

4. God kommunikasjon

- Svært viktig forut for iverksetting av p-tiltak
- Unngår støy, klager og «avsporing»

Eksempel Malvik

Anita startet opphetet debatt etter «plutselig parkeringsforbud»: - Jeg ble sint og oppgitt

Beboerne i ei gate i Malvik fikk seg en overraskelse denne uka. Brått kom det opp skilt om parkering forbudt. De fleste er enige i behovet, men familien Kokkvoll reagerer på manglende kommunikasjon fra kommunen.

- Jeg vet ikke helt hvor du skal parkere, men du må vel stille deg langs veien, da?, sier Anita Kokkvoll med et oppgitt sukk når Bladet møter henne nedenfor boligen i Nedre Stibakken på Hundhammeren i Malvik.

Onsdag skrev hun et kort og tydelig frustrert innlegg på Facebook. I skrivende stund har debatten tatt helt av, med flere titalls kommentarer. De røde og blå forbudsskiltene er nå mange og tydelige, langs veien hvor beboere i området sier at folk har parkert bilene sine siden 90-tallet.



6. Oppsummering

- «Utvikling av en moderne parkeringspolitikk»

Utvikling av moderne parkeringspolitikk

1. Klare mål – politisk forankret
 - Evt. utvikle mål som en del av prosessen
2. Skaff kunnskap om dagens situasjon
 - Diagnose går foran behandling! Jfr manuelle og «automatiske» metoder
3. Utvikle strategier i prosess med næringsliv og andre – god forankring
 - F.eks. fagseminarer og brukermøter – legg fram forslag til strategier til drøfting
 - Handlingsprogram, f.eks. med tiltak på kort sikt, mellomlang sikt og lang sikt.
4. God kommunikasjon til alle berørte før tiltak iverksettes
 - Egen kommunikasjonsplan for å gi «publikum» tid og anledning til å omstille seg.

En
erfaringsbasert
fremgangsmåte

Sluttrapper fra parkeringsprosjektet i Viken og Oslo

Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken

Delrapport 1: Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk

2020-11-05

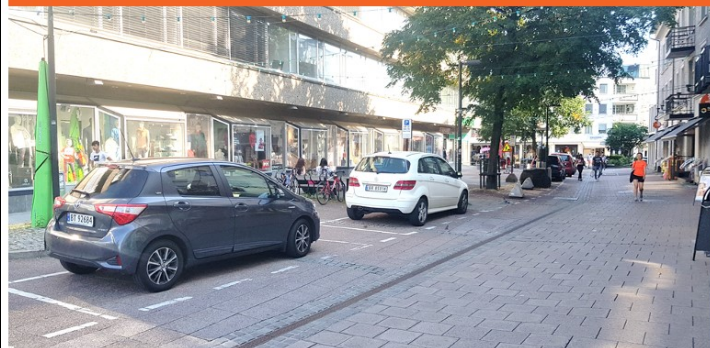


CIVITAS 

Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken

Delrapport 2: Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene

2021-06-30

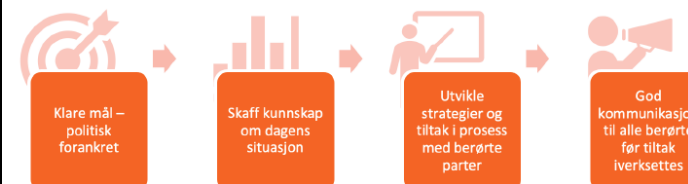


CIVITAS 

Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken

Delrapport 3: Prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk

2021-06-30



Vil også komme på tiltak.no

CIVITAS 

CIVITAS 

- Parkeringsnettverket i Viken og Oslo vil fortsette til mai 2022
- Ved spørsmål eller innspill; ta kontakt med:
jomar@civitas.no
mobil. 97601097



Jomar Lygre Langeland
© AS Civitas 2021