

Sandnes Kommune

PARKERINGSSTRATEGI SANDNES SENTRUM

RAPPORT

Dato: 02.10.2018
Versjon: 02



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Sandnes Kommune
Tittel på rapport: Parkeringsstrategi Sandnes sentrum
Oppdragsnavn: parkeringsstrategi Sandnes Sentrum
Oppdragsnummer: 605802-23
Utarbeidet av: Eleanor Clark
Oppdragsleder: Eleanor Clark
Tilgjengelighet: Åpen

02	02.10.18	Endelig dokument etter KS	Eleanor Clark	
01	27.08.18	Nytt dokument	Eleanor Clark	BA
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UARBEIDET AV	KS

Forord

Asplan Viak har vært engasjert av Planavdeling i Sandnes kommune for å Bistå med utarbeidelse av nye parkeringsbestemmelser og parkeringsstrategi for Sandnes sentrum. Ole Tonning har vært kontaktperson for oppdraget. Håkon Auglend har også deltatt i arbeidet.

Eleanor Clark har vært oppdragsleder for Asplan Viak, Gorm Carlsen og Renata Aradi har vært medarbeidere i oppdraget.

Stavanger, 02.10.2018

Eleanor Clark
Oppdragsleder

Bergljot Anda
Kvalitetssikrer

Innhold

1. INNLEDNING	5
2. MÅLSETTING	6
2.1. Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2019-2035	6
2.2. Nullvekstmålet	6
2.2.1. Dagens reisemiddelfordeling	6
2.2.2. Fremtidig reisemiddelfordeling.....	8
2.2.3. Måling av resultater	8
2.2.4. Nullvekstmålet, arealutvikling og parkeringstilbudet	9
3. PARKERINGSPOLITIKK OG VIRKEMIDLER	10
3.1. Plan og bygningsloven.....	10
3.1.1. Kommuneplanens arealdel	10
3.1.2. Reguleringsplan.....	11
3.2. Sambruk	11
3.2.1. Samlokalisering bolig – handel, synergieffekt reiser og parkering.....	11
3.2.2. Sambruk mellom arealkategorier over døgnet	11
3.2.3. Effekt på parkeringsbehovet	11
3.3. Utbyggingsavtaler	11
3.3.1. Avgrensning av bruksområdet for utbyggingsavtaler	11
3.4. Frikjøp	12
3.4.1. Forholdet til parkeringsnormen	12
3.4.2. Bruken av p-anlegg bygget for frikjøpsmidler	13
3.4.3. Samarbeide med private	13
3.4.4. Planverktøy for økt bruk av frikjøp	13
3.4.5. Når og hvor skal P-anlegg bygges.....	13
3.4.6. Hvordan gjøre frikjøpsordningen økonomisk attraktiv?	14
3.4.7. Frikjøpsbeløpets størrelse	14
4. PARKERINGSBESTEMMELSER	16
4.1. Innretting av parkeringsbestemmelsene	16
4.1.1. Type parkeringsnorm	16
4.1.2. Parkeringskrav for arealformål	16
4.2. Parkeringsnorm næringsseiendom.....	16
4.3. Parkeringsnorm nye boliger	16
4.3.1. Boligstørrelse og brukergrupper	17
5. PARKERINGSTILGANG I DAG OG I FREMTIDEN	18
5.1. Dagens parkeringstilbud Sandnes sentrum.....	18
5.2. Tilgjengelighet.....	20
5.3. Parkeringssoner	20
5.4. Arealforslagets konsekvens for parkering.....	21
5.4.1. Ytre deler.....	21
5.4.2. Indre deler av sentrum.....	21
5.5. Parkeringsnorm og nullvekstmålet i Sandnes sentrum.....	22
5.6. Inndekning av fremtidig parkeringsbehov	23
5.6.1. Erstatning av kommunale plasser	23

5.6.2.	Offentlige plasser frikjøp	24
5.6.3.	Frigjort kapasitet i eksisterende anlegg	25
5.6.4.	Utvikling antall plasser	25
5.7.	Sambruk	25
5.7.1.	Sambrukspotensiale felt 1 og 2	26
5.7.2.	Øvrige felt.....	29
5.7.3.	Samlet for hele planområdet	30
5.8.	Parkeringsstilbudets omfang og lokalisering	30
5.8.1.	Konsekvenser av lavere etterspørsel etter parkeringsplasser	30
5.8.2.	Virkemidler - strategisk tilnærming	31
6.	LOKALISERINGSPOLITIKK FOR P-ANLEGG	32
6.1.	Dimensjonering.....	32
6.1.1.	Erstatning av kommunale p-plasser	32
6.1.2.	Offentlig plasser frikjøp.....	32
6.1.3.	Felles kommunalt parkeringstilbud.....	32
6.2.	Aktuelle lokaliseringer av offentlig parkeringsanlegg	33
7.	INNFARTSPARKERING	36
7.1.	Kriterier for velfungerende innfartsparkering.....	36
7.2.	Kommunale interesser	36
7.3.	Regionale interesser.....	37
7.4.	Utfordringer med innfartsparkering med bil	37
7.5.	Potensiale for jernbanestoppene.....	37
7.5.1.	Hente- og bringe	38
7.5.2.	Parkering for reiser med fjerntog.....	38
7.6.	Attraktiv sykkelparkering	38
7.7.	Rekkeviddeforlengelse av kollektivreisen	39
7.8.	Oppsummert om innfartsparkering	40
8.	SPESIELLE TRAFIKANT OG KJØRETØYKATEGORIER	41
8.1.	Parkering for forflytningshemmede.....	41
8.2.	Ladbar motorvogn.....	41
8.3.	Varelevering	41
8.3.1.	Regulering	42
9.	PARKERINGSBESTEMMELSER	44
9.1.	Parkeringsnorm.....	44
9.1.1.	Forslag til norm	44
9.1.2.	Fellesanlegg.....	45
9.2.	Sykkelparkering.....	45
9.3.	Parkeringsanlegg.....	45
10.	KONSEKVENSER AV P-STRATEGIEN.....	46
10.1.	Brukergrupper	46
10.2.	Parkeringsanlegg.....	46
10.3.	Fremtidig parkeringstilbud.....	46
10.4.	Fleksibilitet for fremtiden	47

1. INNLEDNING

Parkeringsstrategien inngår i en samordnet areal- og transportpolitikk for Sandnes sentrum. Utredningen utarbeides i forbindelse med revidering av Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2019-2035 (jf. planprogrammet).

En strategi kan defineres som operasjonalisering av målsettinger eller å definere ulike grep og tiltak som er aktuelle for å nå definerte mål innenfor transport og mobilitet. Både overordna mål fra staten og mål i kommuneplanen og kommunedelplanen gir viktige føringer til strategien.

«Nullvekstmålet» er et viktig overordnet mål, og vil være styrende for valg og dimensjonering av virkemidler. Når veksten i persontransport skal skje ved gange, sykkel og kollektivtrafikk, må selvsagt bilbruk, herunder parkering, planlegges i sammenheng med de øvrige transportmidlene.

Parkering er et viktig virkemiddel for å kunne redusere bilbruken, og det er et generelt økende fokus på parkeringspolitikk som virkemiddel for å redusere biltrafikken i norske by og tettstedsområder. Blant annet viser reisevaneundersøkelser at til tross for god kollektivtilgang, er det vanskelig å få endret bilbruken dersom man har lett tilgang til parkering. Har man tilgang til gratis parkeringsplass på arbeidsplassen, er det stor sannsynlighet for at man kjører til arbeid, mens bilandelen er betydelig lavere der hvor tilgangen til parkering er mindre attraktiv¹.

Positive tiltak for kollektivtransporten gir bedre effekt dersom man i tillegg legger restriksjoner på bilbruk, blant annet i form av redusert parkeringstilgang. Dette kan være både en reduksjon av antall plasser, samt å innføre avgift på parkering, eller andre type tiltak som legger begrensninger på parkeringen. Samtidig må en restriktiv parkeringspolitikk veies opp mot tilgjengeligheten til sentrum, slik at sentrums stilling som en attraktiv arena for sosial, kulturell og kommersiell aktivitet ikke svekkes.

Parkering i sentrum er en begrenset ressurs og et offentlig fellesgode. Kommunen har ulike virkemidler som kan benyttes i parkeringspolitikken. Disse er relatert både til plan og bygningsloven og vegtrafikklovgivningen. I tillegg har kommunen i mange tilfeller virkemidler som grunneier og vegmyndighet. En god parkeringspolitikk kan støtte opp under målsettingene om utvikling av transportpolitikken.

¹ «Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner.» Ellis og Øvrum 2015, UA-rapport 64/2015

2. MÅLSETTING

2.1. Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2019-2035

Kommunedelplanen for Sandnes sentrum er under revidering. Gjennom planprogrammet er det definert flere mål for utvikling av Sandnes sentrum som er av betydning for parkeringsstrategien.

- Sandnes sentrum skal styrkes som hovedsenter i regionen og som et attraktivt senter for kommunens innbyggere
- Sandnes sentrum skal fortettes og transformeres for å styrke byens identitet og konkurransekraft. Det skal tilrettelegges for en tetthet og et mangfold som sikrer aktivitet gjennom hele døgnet.
- Sandnes sentrum skal videreutvikles som arena for opplevelser, opphold og rekreasjon. Det skal tilrettelegges for et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser, offentlige funksjoner, kultur, handel og møtesteder.
- Sandnes sentrum skal styrkes som det viktigste kollektivknutepunktet i kommunen, ikke bare for overganger mellom reisemidler, men som destinasjon for reiser.
- Sentrumsområdet skal styrke fremkommeligheten for gående og syklende, med et sammenhengende nettverk av forbindelser og byrom.

Som en del av planarbeidet skal parkeringsstrategien for sentrum revideres, og følgende utredes:

- Offentlige parkeringsplasser opprettholdes på minst dagens nivå.
- Parkering på sideveier opprettholdes som i dag.²
- Vurdering: små leiligheter/hybler skal ikke ha krav om parkeringsplass eller parkeringsfrikjøp.

2.2. Nullvekstmålet

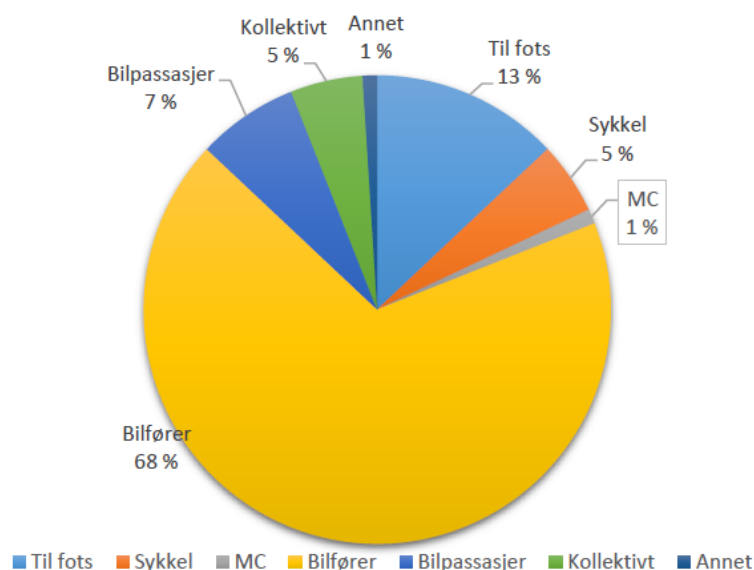
Sandnes kommune har sammen med Stavanger og Sola skrevet under Byvekstavtale for Nord-Jæren. Hovedmålet er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2023, dvs. all vekst i personreiser skal tas med gang, sykkel og kollektiv.

Målet ligger også til grunn for forslag til Kommuneplan for Sandnes 2019-2035 som er under behandling.

2.2.1. Dagens reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordeling for Sandnes kommune i 2012 (reisevaneundersøkelsen), er vist i Figur 2-1. Her ser vi at 75 % av alle reiser i kommunen er med bil, med 68 % som bilfører.

² Utredningen finnes i «Kdp Sandnes sentrum – trafikk notat», Asplan Viak september 2018



Figur 2-1: Reisemiddelfordeling i hele kommunen 2012 (RVU 2012). Kilde: LTM³, Sandnes kommune, 2018

Tabell 2-1 viser at av reiser til og fra Sandnes sentrum er hele 63 % som bilfører, men for interne reiser i sentrum er andelen 37 %. Nesten 50 % av interne reiser i sentrum er til fots.

Forskjellene i reisemiddelfordeling til/fra og innenfor Sandnes sentrum er markant, men kan til dels forklares ut fra reiselengde og det tilgjengelige transporttilbudet.

- 14 % av kommunens bosatte bor innenfor 1 km fra Ruten
- 21 % av kommunens arbeidsplasser er lokalisert innenfor 1 km fra Ruten

Tabell 2-1 Reisemiddelfordelingen i Sandnes sentrum. Kilde: RVU 2012

	Til sentrum	Fra sentrum	Innenfor sentrum
Til fots	10,9 %	10,1 %	48,9 %
Sykkel	3,0 %	2,9 %	0,4 %
Moped, motorsykkel	0,5 %	0,2 %	0,0 %
Bilfører	62,2 %	63,0 %	37,4 %
Bilpassasjer	11,9 %	12,6 %	9,8 %
Kollektiv	10,7 %	10,1 %	2,2 %
Annet	0,8 %	1,1 %	1,3 %

En utfordring med nullvekstmålet er at befolkningsøkning og økonomisk utvikling må kompenseres med lavere bilbruk generelt dersom antall kjøretøykilometer skal forbli uendret. Potensialet for redusert bilbruk i sentrum er stort, med store befolknings- og arbeidsmengder innenfor rimelig kort avstand for sentrum:

- 62 % av befolkningen i Sandnes kommune bor innenfor 3 km fra Ruten.
- 49 % av kommunens arbeidsplasser ligger også innen 3 km fra Ruten.

³ «Fagnotat for lokal transport og mobilitet – grunnlagsdokument for Kommuneplan 2019-2035», Sandnes kommune 21.03.2018

2.2.2. Fremtidig reisemiddelfordeling

I forbindelse med arbeidet med Kommuneplan 2019-2035 ble det utarbeidet et grunnlagsdokument om Lokal Transport og Mobilitet. Blant mange utredninger ble konsekvensene for fremtidig reisemiddelfordeling av 3 alternative utviklingsscenarier vurdert. Dersom kommunen skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikk, må følgende forhold ivaretas:

- Bilførerandel for hele kommunen må reduseres til maks 50 %.
- I sentrale bydeler vil prosentandelen være mindre, mens i den ytre bydelene vil være høyere. Bilførerandelen i sentrum må reduseres til rundt 40 %.
- Fortettet utbygging i sentrale bydelene er viktig for å oppnå nullvekstmål
- Det er anbefalt omfordeling av arbeidsplasser til sentrum, slik at bilavhengighet kan reduseres.

Sentrum har det største potensialet for redusert bilbruk, pga. befolknings- og arbeidsplassetetthet, kollektivtilbud og tilgjengelighet til fots og med sykkel.

2.2.3. Måling av resultater

Kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen er forpliktet til å følge opp Byvekstavtalen via dokumentasjon av mål og supplerende indikatorer, samt andre indikatorer for innsatsområdene.

Et av satsingsområdene er parkering, hvor følgende indikatorer skal rapporteres:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver

Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene. Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde. En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av begrensning og avgifter. Indikatoren for parkering må sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering

- Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder, i gjeldende parkeringsnorm.

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygging gir ikke informasjon om dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt.

- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter (tilgang til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg).
 - Andelen av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.
 - Andelen av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.

Det er arbeidsplasser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Makstid og progressiv prising har samme intensjon, å fremme korttids- framfor langtidsparkering.

2.2.4. Nullvekstmålet, arealutvikling og parkeringstilbudet

Nullvekstmålet endrer dagens forutsetninger for bilbruk og parkering.

Overordnet sett bør arealutviklingen tilrettelegge for at reiselengdene blir redusert, og at mest mulig av byutviklingen skjer der kollektivtilbudet har god konkurranseevne.

Økonomiske drivere som delingsøkonomi og teknologisk utvikling vil ventelig føre til lavere behov for å eie bil i framtida. Det er viktig tema for nybygging. Parkeringsforutsetningene må fremme utvikling som gir lavere bilhold og bilbruk.

I prinsippet må alle bidra til redusert bilbruk, noe som betyr at det i dagens bygningsmasse trolig vil bli et overskudd av parkeringskapasitet som kan tilbys i markedet i framtida. For arealpolitikken er det derfor ønskelig å legge til rette for at dagens parkeringstilbud kan utnyttes av nye prosjekt i sammenheng med nybygging, eller transformeres til annen bruk.

3. PARKERINGSPOLITIKK OG VIRKEMIDLER

Kommunene kan påvirke parkeringstilbudet prinsipielt på to ulike områder. Gjennom arealpolitikken, ved bruk av plan og bygningslovens ulike virkemidler, som arealformål med bestemmelser (blant annet om parkeringsanlegg skal være offentlige), retningslinjer (f. eks lokalisering) og finansieringsmodeller (frikjøp og utbyggingsavtaler).

For å redusere arealavtrykket kan det stilles krav til lokalisering av parkering under terreng ved etablering av fellesanlegg.

At flere benytter samme parkingsplasser til ulike tider (sambruksløsninger), vil bidra til bedre utnyttelse av parkeringsplassene og det totale antall parkeringsplasser kan reduseres. Dette kan oppnås ved bruk av bestemmelser om felles planlegging for flere eiendommer osv.

Det kan også stilles krav til beliggenhet for felles parkeringsanlegg. Hvis avstanden mellom hjemmet til bilen øker vil andre reisemidler øke sin konkurransedyktighet.

Disse virkemidlene begrenses til å gjelde nye utbygginger, og har i liten grad mulighet for å regulere hvordan parkeringsplassene benyttes.

Ønsker man å påvirke hvordan parkeringsplasser benyttes, for eksempel ved å nedprioritere langtidsparkering og tilrettelegge for handel og service, må kommunen skaffe seg kontroll eller påvirkningsmulighet over hvordan plassen skal benyttes. Dette kan oppnås gjennom eierskap til parkeringsinfrastrukturen, privatrettslige avtaler (f. eks ved salg av tomtegrunn), og gjennom reguleringsregimet i vegtrafikklovgivningen.

For å øke inngrepet i markedet og styringsmuligheten innen parkeringspolitikken vil det være ønskelig for kommunen å oppnå større andel offentlig eierskap osv.

Bruk av frikjøp ved nybygging/ombygging av tidligere parkeringsareal og annen nybygging kan bidra til dette.

3.1. Plan og bygningsloven

I gjeldende plan og bygningslov, tar lovgiver i større grad enn tidligere lovverk standpunkt til at lovens bestemmelser skal bidra til mer klimavennlige transportløsninger. Dette er et viktig signal, og loven gir det offentlige noen flere virkemidler som skal ivareta dette målet.

Parkering og parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel i utviklingen av framtidens miljø- og klimavennlige byer og tettsteder. Parkering vil i framtidens byer med høye andeler gående, syklende og kollektivbrukere være en mer begrenset ressurs, og et offentlig fellesgode som i mindre grad enn i dag kan forbeholdes enkeltbedrifter og virksomheter.

3.1.1. Kommuneplanens arealdel

Til kommuneplanens arealdel kan det etter ny planlov gis bestemmelser innenfor tre hovedområder; hensynssoner (§11-8), generelle bestemmelser (§11-9) og bestemmelser til arealformål (§11-10). Arealformålene er nye og gjennomgående som innebærer at man har de samme arealformålene til kommuneplan og reguleringsplan. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er nå eget hovedformål med underformål der blant annet parkeringsplasser inngår.

3.1.2. Reguleringsplan

Etter loven er det to typer reguleringer, områderegulering og detaljregulering. Områderegulering er forbeholdt kommunen, mens detaljregulering også kan fremmes av private.

I sentrum skal parkeringsstrategien benyttes for å sikre at det innarbeides hensiktsmessige bestemmelser i reguleringsplaner innenfor sentrumsområdet.

3.2. Sambruk

Det er mulig å tenke seg sambruk på flere ulike måter innenfor et område med en arealmiks der maksimalt parkeringsbehov oppstår til ulike tidspunkter.

3.2.1. Samlokalisering bolig – handel, synergieffekt reiser og parkering

Man kan ta utgangspunkt i erfaringer fra reisevanedata⁴, der hver bosatt i gjennomsnitt foretar en handletur pr. dag, at andelen som er tilknyttet bolig er 70 % og andelen tilknyttet arbeidsplass 20 %.

3.2.2. Sambruk mellom arealkategorier over døgnet

Etterspørsel etter parkeringsplasser varierer over døgnet, og ulikt for ulike typer arealbruk. Gjesteparkering kan variere ulikt i forhold til arbeidsreiseparkering og beboerparkering.

3.2.3. Effekt på parkeringsbehovet

Hvis vi summerer behovet over døgnet vil maksimalbehovet som oppstår være lavere enn summen av alle maksimale parkeringsbehov.

3.3. Utbyggingsavtaler

I et perspektiv der parkering på sikt vil være et felles gode i by og sentrumsområder, er det et spørsmål om hvordan man kan sikre at parkering til nye nærings- og boligarealer løses på en langsiktig miljøvennlig og gjennomførbar måte. Utbyggingsavtaler er et aktuelt instrument.

3.3.1. Avgrensning av bruksområdet for utbyggingsavtaler

Kommunen kan som planmyndighet fritt sette krav til parkering og offentlig parkeringsplasser gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan. Eventuelle begrensninger ligger i manglende politisk vilje til bruk av virkemidlene, og om andre offentlige myndigheter reiser innsigelse til løsningene.

Regulering til offentlig parkering forutsetter i utgangspunktet at kommunen eller andre offentlige myndigheter må finansiere utbyggingen av parkeringsplassene. For areal avsatt til offentlig parkering i kommuneplanens arealdel og reguleringsplan vil grunneier, med visse begrensninger, kunne kreve innløsning.

Dersom private, gjennom utbyggingsavtale, tar på seg å bygge et visst antall offentlige parkeringsplasser må kommunen sørge for forholdsmessighet mellom utbygger og kommunens ytelser i avtalen. Kommunen kan for eksempel bekoste utbygging av grønnstruktur eller annen teknisk infrastruktur som motytelse.

Kommunen kan ikke bruke *endringer i planløsningen som forhandlingsressurs* for å få utbygger til å bekoste offentlige parkeringsplasser. Det vil si å tillate flere plasser mot at utbygger da bygger

⁴ TØI-rapport 1080/2010: Handelslokalisering og transport

offentlige parkeringsplasser for egen regning e.l. Utgangspunktet er at antall parkeringsplasser skal fastsettes gjennom planprosessen.

Derimot er det ingenting i veien for at utbygger gjennom utbyggingsavtale *forskutterer* offentlige parkeringsplasser. Det forutsettes da at kommunen overtar parkeringsanlegget til et nærmere avtalt tidspunkt, etter at det er ferdigstilt. Eventuelle inntekter fra drift av parkeringsanlegget må tas med i avtaleforhandlingene og tilbakebetalingsplanen.

3.4. Frikjøp

Frikjøp er en frivillig ordning mellom kommunen og utbygger som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplassene som kreves i henhold til i parkeringsnormen mot å innbetale et gitt beløp per parkeringsplass. Ordningen kan være et supplement til normer med minimumskrav eller faste krav til parkering.

Der enkeltutbyggere etablerer egne parkeringsanlegg gir dette over tid som resultat at senterområdet kan få mange og urasjonelle parkeringsanlegg, og et trafikkbilde preget av adkomsttrafikk i mange gater/veier.

Frikjøpsordning kan bidra til at utbygging av parkeringsplasser skjer i et tempo og på steder i henhold til kommunens transportpolitikk. Frikjøpsavtaler gir kommunen kontroll over en større del av parkeringstilbudet og gir kommunene bedre styringsmuligheter, noe som gjør det blir enklere å regulere parkeringstilbudet i henhold til kommunale, regionale og nasjonale mål og planer.

Det er viktig å merke seg at kommunen formelt sett ikke kan kreve at en utbygger benytter frikjøpsordningen. Dette er noe kommunen kan tilby, og i de områdene man ønsker å tilby frikjøp, er det naturlig at tilbudet omfatter alle utbygginger innenfor aktuelle arealbrukskategorier. Når tilbudet foreligger i form av en bestemmelse betyr det heller ikke at utbygger behøver å frikjøpe hele behovet som fremkommer av normen.

3.4.1. Forholdet til parkeringsnormen

I forbindelse med tilbud om frikjøp må utbygger ha forutsigbarhet i forhold til hvilken forpliktelse han har. Det vil da være nødvendig å ha en klar regel om hvor mange plasser man skal frikjøpe seg fra. Dette gir noen begrensninger på hvordan parkeringsnormen kan utformes i de områder der kommunen ønsker å tilby frikjøp i forbindelse med nybygg og bruksendring.

Minimumsnorm og fastnorm gir denne forutsigbarheten, i det den forpliktelser utbygger har, hvis han ikke benytter tilbudet om frikjøp, er helt klart formulert i normen. Minimumsnormer bør imidlertid ikke benyttes i tette senterområder fordi kommunen mister kontrollen over hvor mange parkeringsplasser som etableres. Enkelte ganger kan minimumsnormer også føre til at det bygges flere parkeringsplasser enn det utbygger selv ser behov for.

En ren maksimumsnorm er det ikke mulig å kombinere med tilbud om frikjøp siden det ikke er noe nedre grense for forpliktelser. Det er også vanskelig med kombinasjon av minimums- og maksimumsnorm iom at den kan også føre til bygging av for mange plasser eller for lav frikjøpsbetaling.

I områder der man vil tilby frikjøp, bør det fastsettes en egen fastnorm som gjelder ved frikjøp. Dette normtallet kan ta opp i seg de rasjonaliseringsgevinstene som ligger i sambruk/mer rasjonell bruk av parkeringsanleggene samtidig som man oppfyller utbyggers behov for parkering.

3.4.2. Bruken av p-anlegg bygget for frikjøpsmidler

En utbygger som har benyttet frikjøpsordningen etablerer ingen særrettigheter i det offentlige anlegget, verken hva gjelder antall plasser eller økonomiske betingelser for bruk av plassene. P-anleggene skal forutsetningsvis være offentlige i den forstand at de er tilgjengelig for allmennheten.

Kommunen har full frihet til å regulere bruken av p-plassene slik at bruken blir i tråd med parkeringspolitikken og den overordnede transportpolitikken.

Bruk av frikjøpsordningen gir derfor muligheten til å fastsette parkeringsvilkår som eksempelvis prioriterer ned langtidsparkering knyttet til arbeidsreiser, og prioriterer opp korttidsparkering for understøttelse av lokale handels og servicevirksomhet.

3.4.3. Samarbeide med private

Bestemmelsene i plan og bygningsloven (§ 28-7), presiserer at innbetalte beløp bare kan benyttes til opparbeiding av «offentlige parkeringsanlegg». Denne bestemmelsen er innført for å sikre at midlene benyttes til formålet, og ikke til andre formål, eksempelvis generelle trafikk- og parkeringsformål. Vi antar at uttrykket «offentlige parkeringsanlegg» ikke begrenser kommunens anledning til å gå inn i samarbeidsprosjekter der private også deltar så lenge anleggene forblir offentlig tilgjengelige, noe som da må sikres. Her kan også utbyggingsavtaler komme til anvendelse.

3.4.4. Planverktøy for økt bruk av frikjøp

Tilbud om frikjøp må være knyttet til en parkeringsnorm, slik at det aldri er tvil om hvilket antall plasser man er forpliktet til å bygge/kjøre seg fri fra, jf kap.3.4.

Adkomst til parkeringsanlegg har trafikale konsekvenser i form av ulykkesrisiko og fremkommelighetsproblemer for annen trafikk, særlig sykkel og kollektivtrafikk. En restriktiv avkjørselspolitikk kan derfor være hensiktsmessig. Dette kan eksempelvis innarbeides i arealplanens bestemmelser.

Planbestemmelser som forbyr etablering av parkeringsanlegg på bakkeplan i bestemte områder, kan være hensiktsmessig for å effektivisere arealbruken og gjør frikjøp mer attraktivt.

Utbyggere vil imidlertid ofte ha behov for noen parkeringsplasser nær/på sin eiendom for å dekke viktige behov for driften av eiendommen. Det kan være leveranser, egen byggdrift, HC-parkering, etc. Man bør ikke nødvendigvis frikjøpe et slikt behov, med mindre et fellesanlegg ligger svært gunstig i forhold til eiendommen.

3.4.5. Når og hvor skal P-anlegg bygges

Departementet har drøftet bruken av fondsmidler i forarbeidene⁵ til plan og bygningsloven:

” En nærmere angitt plikt, for eksempel til å opparbeide parkering innen en nærmere angitt frist, vil etter departementets mening legge et press på kommunens parkeringspolitikk som ikke nødvendigvis vil være hensiktsmessig. Nærmere regler som angir rammen for saksbehandling og omfang av saker om frikjøp, vil derfor i stedet vurderes i forskrift.”

Det foreligger altså en helt konkret forpliktelse til å etablere et p-tilbud når kommunen aksepterer frikjøp. Det er imidlertid verken krav om at nye p-plasser etableres innenfor en bestemt tidsramme

⁵ Ot.prp.nr 32 (2007-2008)

eller innenfor en bestemt avstand fra de påvirkede tomtene. Det er naturlig å se utbyggingene over tid og i sammenheng.

Det vil være naturlig og nødvendig å foreta utbyggingene i et tempo som er tilpasset etterspørselen, kommunens utvikling av parkeringseiendom og bruken av frikjøpsordningen.

Ordningen fungerer etter skjønnsvurderinger, og gir kommunen frihet og fleksibilitet til å styre utbygging av p-tilbudet til lokaliteter der det vurderes som mest gunstig for sentrum. Dette er en av de viktigste kvalitetene ved frikjøpsordningen som skiller den fra bruk av utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtaler er knyttet til en konkret utbygging i tid og omfang.

3.4.6. Hvordan gjøre frikjøpsordningen økonomisk attraktiv?

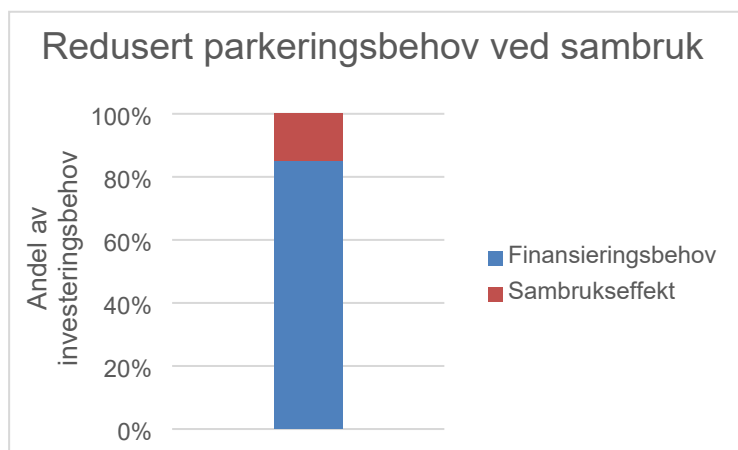
Frikjøpsordningen kan tilrettelegge for en mer rasjonell og samordnet utbygging av parkeringsplasser som samlet sett gir økonomisk gevinst.

3.4.7. Frikjøpsbeløpets størrelse

Frikjøpsbeløpets størrelse må sees fra to sider. Beløpet skal bidra til at kommunen kan etablere parkeringsplasser, og at det tilbudet som etableres skal kunne drives uten at det oppstår store driftsunderskudd som i ettertid må dekkes av kommunen.

På den andre siden, må beløpets størrelse også stå i forhold til de kostnadene utbygger alternativt ville ha, og eiendommens fremtidige bruk av parkeringstilbudet.

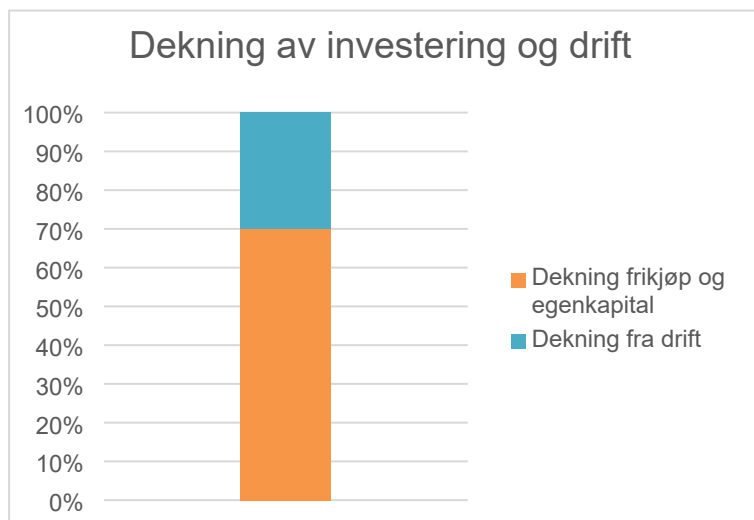
I eksemplet i Figur 3-1, vises hvordan behovet for investeringer kan reduseres ved hjelp av sambrukseffekter i felles parkeringsanlegg. Denne gevinsten kan tilfalle utbygger ved at parkeringsnormen ved frikjøp reduseres tilsvarende forventet sambrukseffekt. Frikjøpsbeløpet skal være tilstrekkelig for at kommunen får finansiert alle de frikjøpte plassene. Alternativt kan en tenke seg at alle plasser etter vanlig parkeringsnorm frikjøpes, men med et noe lavere frikjøpsbeløp. Kommunen kan da etablere plassene, men benytte sambrukseffekten til å dekke flere parkeringsbehov som oppstår, og derved øke driftsinntektene.



Figur 3-1 Redusert parkeringsbehov ved sambruk, reduserer det totale finansieringsbehovet for fellesanlegget

Kommunen må få dekket sine kostnader, men får ansvar for drift, enten i egen regi eller ved kjøp av tjenester. I eksemplet i Figur 3-2 dekker driftsinntektene 30 % av samlede finansierings- og driftskostnader. Det vil si at 70 % må dekkes av frikjøpsmidler og ev. annen egenkapital.

Hvordan frikjøpsbeløpet fastsettes må vurderes nærmere basert på forventet byggekost, forventet driftsinntekt, og hvor stor sambrukseffekt kommunen er villig til å regne med.



Figur 3-2 Parkeringsplasser må finansieres ved bruk av frikjøp/annen egenkapital og dekningsbidrag fra driftsinntekter.

4. PARKERINGSBESTEMMELSER

Både kommuneplanen og kommunedelplan for sentrum har parkeringsbestemmelser.

4.1. Innretting av parkeringsbestemmelsene

Det viktigste i transportsammenheng er hvilken type norm man har, og at parkeringskravene er tilpasset områdets tilgjengelighet med alternative reisemidler til bil.

4.1.1. Type parkeringsnorm

Parkeringsnormer kan utformes på en rekke måter.

Normverktøyet er særlig aktuelt for formålene, bolig, næring, handel, kontor etc. For offentlige bygg (utenom kontor og service) og anlegg, vil parkeringskravet generelt måtte vurderes noe nærmere i det enkelte tilfellet.

Normverktøyet bør omfatte både bil- og sykkelparkering. Sykkelparkering er ofte undervurdert i sentrale områder, med for få plasser, lav standard og dårlig sikkerhet.

For sentrumsområdet anbefales fastnorm eller maksimumsnorm, og en egen norm for frikjøp. Minimumsnormer fører til at kommunen kan miste kontrollen med hvor mange parkeringsplasser som etableres.

4.1.2. Parkeringskrav for arealformål

Parkeringsbestemmelsene bør underbygge ønsket arealbruk i sentrum. Det vil for eksempel være ønskelig at personreiseintensiv arealbruk som kontorer, forretninger og service etableres i sentrum hvor man kan oppnå en lavere bilbruksandel for hele kommunen. Parkeringsbestemmelsene bør underbygge dette.

4.2. Parkeringsnorm næringseiendom

Parkeringsbehov pr areal har vist seg ganske hensiktsmessig for næringseiendom. Gjennomgående kan en si at transport og parkeringsbehovet varierer ganske synonymt med bebyggelsens størrelse. Unntak er kanskje lager/industri virksomheter med få ansatte, men her er det viktig å sikre sammenheng mellom parkeringsnorm og formål/arealutnyttelse i overordne planer.

I sentrumsområder benytter man ofte samme enhet for en rekke formål, ofte alle formål bortsett fra spesielle bygg som forsamlingslokaler, skoler osv., som må vurderes i hvert enkelt tilfelle, slik det også er benyttet i dagens norm.

4.3. Parkeringsnorm nye boliger

Areal er en måleenhet som for større utbygginger som helhet kan fungere godt, f.eks. 1 parkeringsplass per 100 m² bygd gulv, BRA. En fordel med måleenheten er at den er enkel og entydig å forholde seg til. En konsekvens er spesielt knyttet til leilighetsprosjekter med mange små boenheter. Det kan føre til at mange boenheter fort kan stå uten parkeringsplass. Mye tyder på at dette ikke er et problem i Sandnes sentrum og i tilstøtende områder langs kollektivaksene. Små leiligheter/hybler bebos ofte av studenter som har lavt bilhold, og erfaring viser at der kjøper får et valg om man vil betale fast parkeringsplass er det mange som lar vær å betale.

Per enhet, (f.eks. bolig) er et mål som trenger nærmere detaljering. En fordel med måleenheten er at den kan skreddersys for ulike boligstørrelser og formål

For bolig kan norm pr enhet være et egnet virkemiddel. En tidligere evalueringen av arealbasert

norm i Stavanger (badedammen Stavanger øst), tyder på at parkeringsbehovet for boliger ikke varierer helt tilsvarende variasjonen i antall kvadratmeter boligareal. Å beregne parkeringsbehovet pr rom, gir noen ulemper og kan være komplisert å praktisere for eksempel ved ombygginger. Selv mindre ombygginger vil slå inn med parkeringskrav, noe som vil være ressurskrevende å forholde seg til, og kunne føre til forsøk på omgåelse av reglene.

4.3.1. Boligstørrelse og brukergrupper

Man kunne tenke seg at det ble foretatt en vurdering ut fra hvilke brukergrupper man i utgangspunktet ser for seg på etableringstidspunktet. Dette bør man imidlertid være varsom med, siden markedet kan endre seg ganske raskt, fra kundegrupper med lite parkeringsbehov til grupper med større parkeringsbehov.

Parkeringsbehovet knyttet til bolig bør i større grad forholde seg til bilhold enn bilbruk. Bruk av privatbil i sentrum ønskes redusert, og tilgang til parkering har en betydning i den sammenheng. Sannsynligvis er økonomiske forhold og familiesituasjon en mye større betydning. I etableringsfasen har færre unge bil, både av økonomiske og sosiale grunner. Når man etablerer familie, vil behovet for å ha bil øke, selv om behovet knyttet til bruken av bilen vil variere en del.

I de helt sentrale deler av byen kan en likevel anta at behovet for å eie bil for alle grupper vil bli redusert på grunn av forbedret kollektivtilbud, høy tetthet av boliger og arbeidsplasser med mulighet for mange korte reiser som kan foregå til fots eller på sykkel, samt utviklingen av delingsøkonomi der behovet for bruk av bil dekkes i bildeordninger osv.

Redusert bilhold og bygging av færre parkeringsplasser gir store økonomiske besparelser, og det er derfor grunn til å anta at utviklingen kommer til å gå raskt i disse områdene.

Det kan derfor være rimelig å holde parkeringskravet for boliger i sentrum lavt i forhold til det som har vært vanlig.

5. PARKERINGSTILGANG I DAG OG I FREMTIDEN

Tilgangen til parkering ved reisemålet har i sammenheng med pris vist seg å ha en tydelig sammenheng med reisemiddelvalg, spesielt på arbeidsreisen. For å nå nullvekstmålet er tilgang til parkering en viktig faktor.

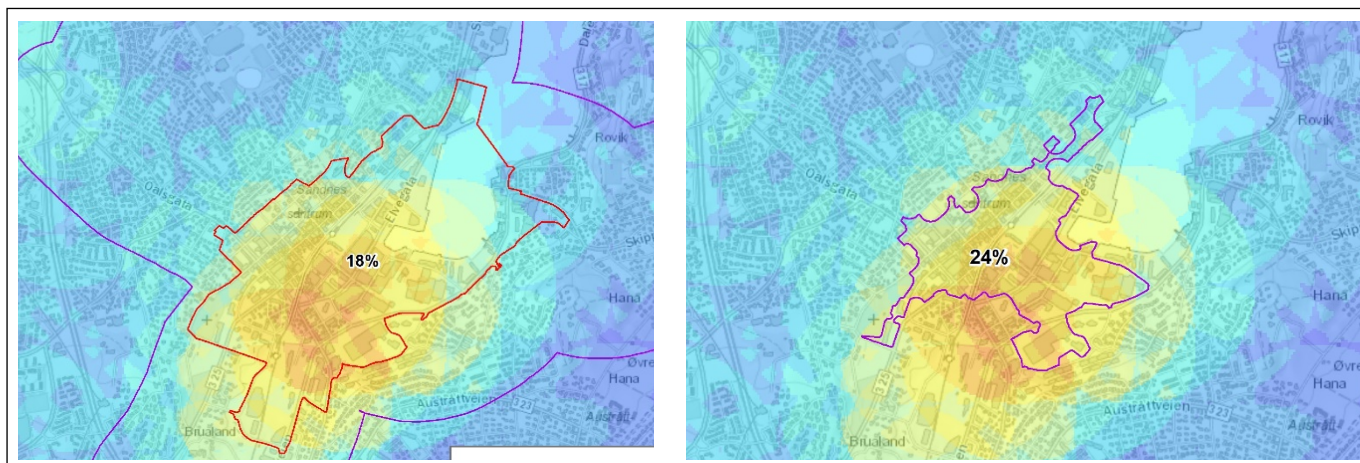
5.1. Dagens parkeringstilbud Sandnes sentrum

Parkering beslaglegger store arealer. Overflateparkering fører ofte til dårlig tomteutnyttelse, lange avstander, miljøer som ikke appellerer til å gå eller sykle, og reduserte markedsgrunnlag for kollektiv. Dette belyser den tette sammenhengen mellom parkeringspolitikk og andre mål innen areal- og transportpolitikk.

Videre medfører gateparkering trafiksikkerhetsmessige utfordringer, kan redusere fremkommeligheten for annen trafikk, og er i mange tilfeller ikke kompatibelt med etablering av sykkelfelt. Mange avkjørsler til parkeringsplasser i byområder kan gjøre det utrygt å være både gående og syklende, og reduserer veimyndighetens mulighet for å etablere begrensninger i biltrafikk der dette måtte være ønskelig.

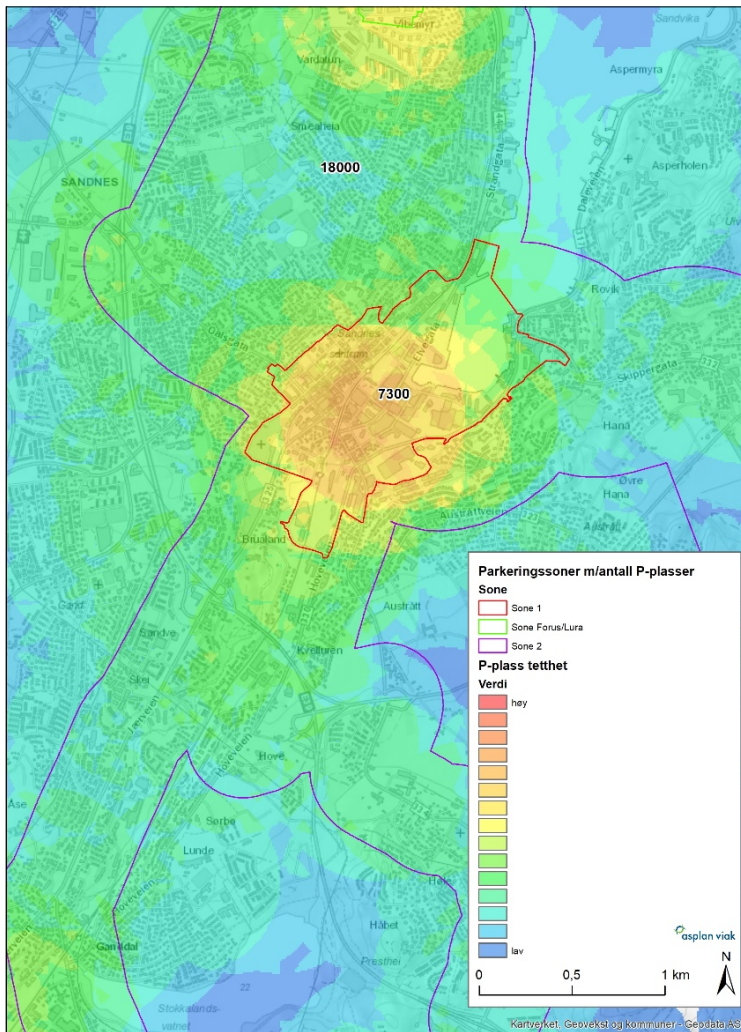
Figur 5-1 viser arealbeslaget for parkeringsplasser og parkeringsanlegg innenfor Sandnes sentrum – sentrum som definert i kommuneplanen og av SSB. 18 % av arealet i sentrum er brukt til parkering, med hele 24 % i SSB sentrumssone.

Til sammenligning er 12 % av arealet i SSB sentrumssone i Stavanger brukt til parkering. Dette har blant annet sammenheng med at en høyere andel av parkeringsplassene i Stavanger er i p-hus, og at Sandnes generelt har høyere parkeringsplassetthet i sentrum. Sandnes sentrum har betydelig fortettingspotensiale på åpne parkeringsarealer.



Figur 5-1 Parkerings arealbeslag innen området definert som sentrum i kdp, t.v. og innenfor SSB sentrumssone t.h.

I følge gjennomførte registreringer, er det ca. 7.300 parkeringsplasser innenfor planområdet til Sandnes sentrum (Figur 5-2)



Figur 5-2 Dagens parkeringstilbud Sandnes sentrum.

Parkeringstilbudet er en kombinasjon av:

- Offentlige og private plasser
- Offentlig tilgjengelig og reservert
- Gateparkering og parkering i plasser og anlegg
- Gratis og avgiftsbelagte plasser

Sandnes kommune eier omlag 1.500 av 7.300 parkeringsplasser i Sandnes sentrum, hvorav 1.280 er offentlig tilgjengelig dvs. til bruk for allmenheten.

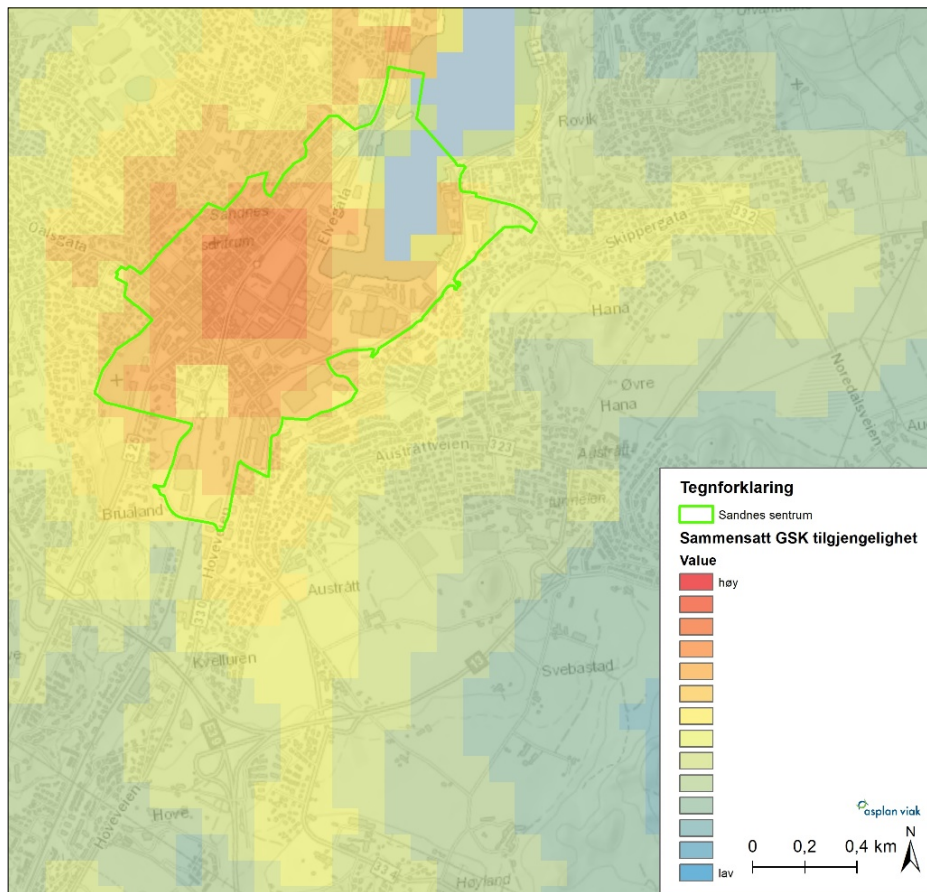
Over 3.500 parkeringsplasser i sentrum er offentlige tilgjengelige, med rundt 3.800 reservert for bolig, arbeidsplasser eller kunder.

Kun 860 (eller 11%) av plassene er gratis.

5.2. Tilgjengelighet

Sammensatt gang-/sykkel- og kollektivtilgjengelighet i Sandnes sentrum gir en beskrivelse av styrken på tilbudet av grønn mobilitet.

De meste sentrale områder i sentrum har den beste tilgjengeligheten med gang, sykkel og kollektiv, men den er noe dårligere i områdene øst og sør for sentrum.



Figur 5-3 Sammensatt gang- sykkel og kollektivtilgjengelighet, Sandnes sentrum.

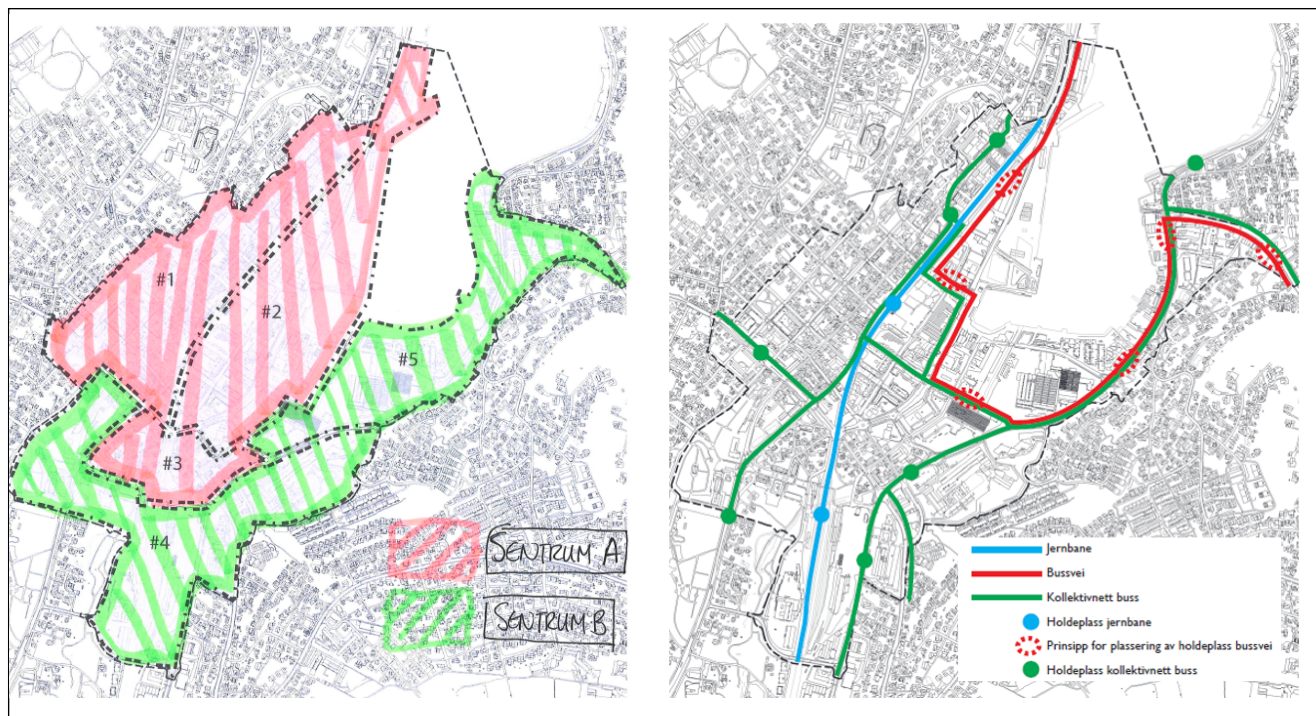
Prinsippene viser at man bør unngå utvidelse av parkeringstilbudet i områder med høy gang, sykkel og kollektiv tilgjengelighet. Fremtidig parkeringstilbudet i sentrum bør lokaliseres i områdene med dårligere tilgjengelighet, dvs. randsonene.

Sentrumsnære parkeringsanlegg bør prioriteres for handel og service, dvs. for korttidsparkering.

5.3. Parkeringssoner

Parkeringsnormer differensieres ofte slik at senterområder og andre områder med et godt kollektivtilbud får mer restriktive normer enn mer perifere områder. Tilgjengelighetsanalysen viser at det er en forskjell mellom tilgjengelighet til indre og ytre deler av Sandnes sentrum, hvor det kan være hensiktsmessig å foreslå at sentrum deles i to parkeringssoner.

Parkeringssonene (Figur 5-4) har en stor sammenheng med tilgjengelighet til sentrum (Figur 5-3), kollektivtilbudet (Figur 5-4) og foreslåtte bestemmelsesområder for sentrum. Sone A (områder 1,2,3) tilsvarer første trinn for Bussveitraséen gjennom Sandnes sentrum, hvor det finnes den beste tilgjengelighet i sentrum. Sone B (områder 4,5) tilsvarer kollektivnettet for øvrige bussruter og langsiktig utvikling for Bussveien mot Vatnekrossen, med lavere tilgjengelighet.



Figur 5-4 Forslag til nye parkeringssoner Sandnes sentrum (t.v.) og kollektivtilbud (t.h.)

5.4. Arealforslagets konsekvens for parkering

Sentrumsplanen legger opp til en kraftig vekst i arealer innenfor planområdet. Samlet utbyggingspotensiale ligger i størrelsesorden 550 000 m² BRA, hvorav boliger utgjør 198 000 m² (ca. 35 %), kontorer 308 000 m² (ca. 55 %), og handel 46 000 m² (ca. 10 %).

5.4.1. Ytre deler

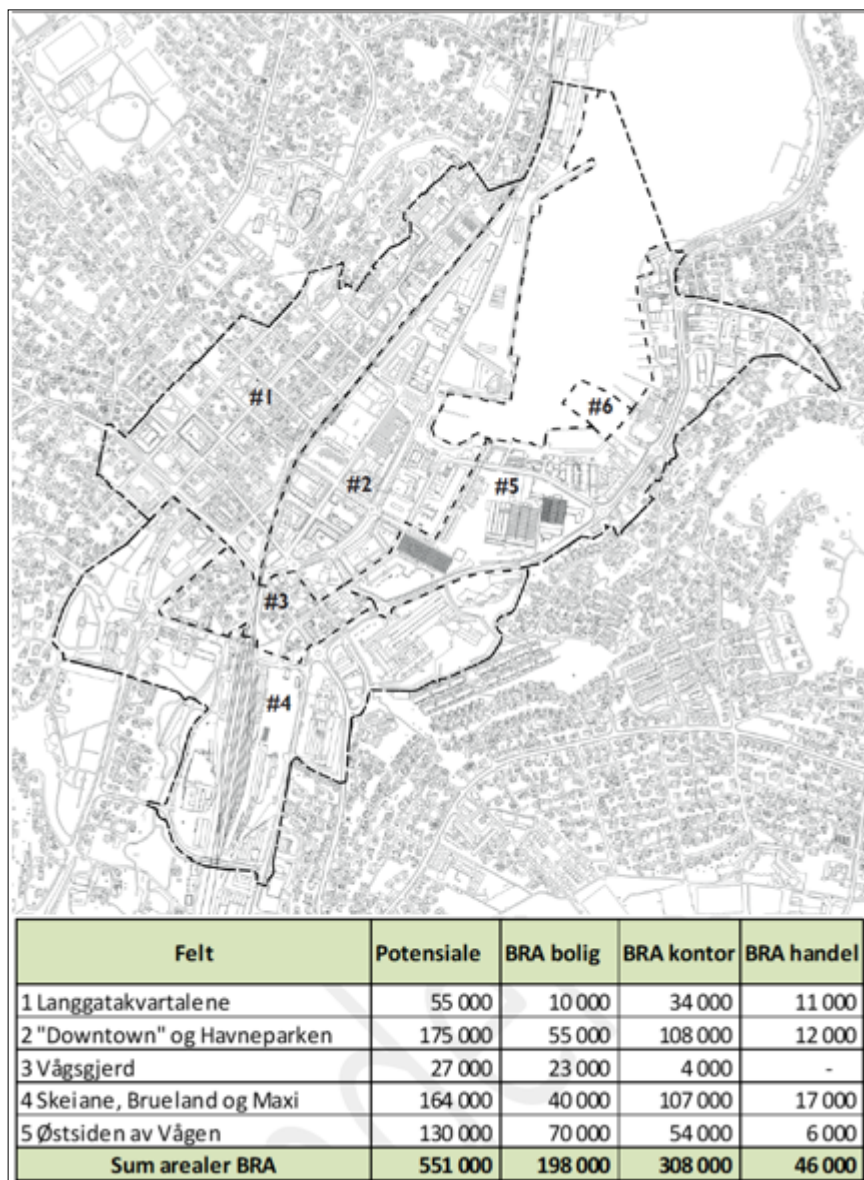
I deler av planområdet legges det opp til at områder som i dag har handel og mye åpne arealer som benyttes til parkering, transformeres og vil i fremtiden domineres av boliger og kontorer. Dette fører til at ny bebyggelse har helt andre parkeringsbehov og reisebehov enn dagens situasjon. Andelen offentlig tilgjengelig parkering reduseres en del, og erstattes av parkering til boliger og kontorer. Typiske eksempler er Brueland vest og «Maxi» i planens felt 4 (Figur 5-5), men også «Elveparken» (felt 5) vil få en slik omlegging.

5.4.2. Indre deler av sentrum

I indre deler av sentrum definert som felt 1 og 2 (Figur 5-5), har planen potensiale for fortetting i «Havneparken», på Ruten og i søndre del av felt 2.

Både ny bebyggelse og prioritering av andre formål vil redusere dagens tilbud av offentlig tilgjengelig parkering noe i dette området. I tillegg til boliger og store kontorbygg, har forslaget også åpning for opptil 23 000 m² BRA ny handel.

Nordre del av sentrum får redusert tilgjengelighet med bil fra nord ved stengning av Strandgata, men et kraftig forbedret kollektivtilbud ved gjennomføring av Bussveien. Det blir særlig viktig at parkeringspolitikken i dette området understøtter målet om redusert bilbruk, for å unngå stor trafikk gjennom sentrum fra sør (St. Olavs gate), og via boligveinettet i nord og vest (Roald Amundsens gate og Postveien – Kirkegata osv.).



Figur 5-5 Bestemmelsesområder for sentrumsplanen og grovt anslag på planens utbyggingspotensiale. Kilde: Sandnes kommune

5.5. Parkeringsnorm og nullvekstmålet i Sandnes sentrum

For å oppnå 0-vekst i personbiltrafikken i Sandnes må bilandelen samlet for alle reiser være på ca. 40 %. Det tas derfor utgangspunkt i at parkeringsnormen for nye bygg ikke skal føre til høyere bilbruksandel enn 40 %.

Enkelte reisehensikter som handlereiser er mer konkurranseutsatt en andre reiser, for eksempel arbeidsreiser, hvor man må ta mer hensyn til konkurransen mot virksomheter utenfor sentrum som er etablert med romsligere parkeringsnormer osv.

Vår tilnærming er derfor at man på arbeidsreiser må akseptere at svært få kan benytte bil på arbeidsreisen til Sandnes sentrum i fremtiden, slik at man kan tilrettelegge for noe høyere bilandeler knyttet til handel og service for øvrig. Når en tar hensyn til totalt antall reiser, skal normen tillate at bilandelen blir liggende på ca. 40 % i gjennomsnitt.

Når det gjelder boligparkeringen, vil parkeringsnormen påvirke bilhold og derved bilbruk, men det er ikke mulig konkret å vite hvor mange bilturer som blir foretatt. Vi må i denne forbindelse bare legge til grunn at beboerne under forutsetningene ikke foretar mer enn 40 % av personreisene med bil.

Utbyggingspotensialet i sentrum vil kunne generere i størrelsesorden 75 000 daglige personreiser, hvorav ikke mer enn 40 % altså bør foregå med bil.

I en overordnet beregning har vi tatt utgangspunkt i at handlereiser kan ha opp mot 60 % bilandel. Skal man oppnå 0-vekst må da arbeidsreisene ikke utgjøre mer enn mellom 10 og 20 % av nye reiser. Dette under forutsetning av at kun 40 % av reisene til og fra nye boliger skjer med bil.

Vi har da lagt til grunn følgende parkeringsnormnivå:

Sone A – Felt 1,2 og 3

Bolig	0,7 plasser pr 100m ² BRA
Kontor	0,30 plasser pr 100m ² BRA
Handel og service	0,30 plasser pr 100m ² BRA

Sone B - Felt 4 og 5

Bolig	1,0 plasser pr 100m ² BRA
Kontor	0,50 plasser pr 100m ² BRA
Handel og service	0,50 plasser pr 100m ² BRA

Tabell 5-1 viser en oversikt over arealer og bilturer og bilturproduksjon gitt bilandel på ulike typer reiser, og tilgjengelig parkeringskapasitet uttrykt i en norm med antall plasser pr 100 m² BRA, samt en intern fordeling mellom gjesteparkering og annen parkering.

Tabell 5-1 Arealbruk, bilturproduksjon og bilparkering gitt forslag til parkeringsnorm, Sandnes sentrum

Bilturer gitt arealpotensialet					Bilparkering gitt P-norm					
Arealbruk	Andel bil	Enhet	BRA	Sum turer	norm/100 kvm	Andel bolig/arbeid	Plasser arbeidsreiser	Andel gjester	Plasser gjester	Sum
Boliger	40 %	kvm	198 000	4 752	0,9	80 %	1346	20 %	337	1683
Kontor	15 %	kvm	308 000	5 544	0,40	90 %	1109	10 %	123	1232
Handel og service	50 %	kvm	46 000	13 110	0,40	20 %	37	80 %	147	184
Summer	ca 40%		552 000	30 024			2492		607	3099
Alle personreiser				75 060						

5.6. Inndekning av fremtidig parkeringsbehov

5.6.1. Erstatning av kommunale plasser

Innenfor planområdet vil 924 av dagens 1 282 kommunale offentlig tilgjengelige plasser forsvinne som følge av utbygging eller omdisponering av arealer (Tabell 5-2). I områder 1, 2 og 3 vil 756 parkeringsplasser utgå, herav ca. 180 plasser på Ruten som legges ned. De 756 plassene i områder 1,2 og 3 hvor det foreslås en relativt restriktiv parkeringsnorm ønskes erstattet i felles offentlig parkeringsanlegg. De øvrige plassene antas å kunne utgå og erstattes av parkeringstilbudet som etableres i forbindelse med ny utbygging.

Tabell 5-2: Oversikt over kommunale offentlig tilgjengelige P-plasser som hhv. beholdes eller utgår som følge av sentrumsplanen.

Kommunal eide p-plasser i Bestemmelsesområdene			
Område	Offentlige tilgjengelige	Beholdes	Bygges ned
1	594	301	293
2	416	12	404
3	59	0	59
4	131	45	86
5	82	0	82
Sum	1282	358	924

Plassene på Ruten og deler av tilbudet i område 1 som utgår foreslås erstattet i nytt parkeringsanlegg i Havneparken som er under planlegging. De andre plassene foreslås i hovedsak dekket gjennom etablering av andre offentlige anlegg i eller like sør for felt 2.

5.6.2. Offentlige plasser frikjøp

I store deler av Havneparken, og andre deler av sentrum med vanskelige grunnforhold er det komplisert og kostbart å etablere egen parkering i kombinasjon med tomtenes primære bruk, som kan være kontorer, bolig eller handel. Det vil være rimeligere og mer rasjonelt for utbyggere å benytte seg av et kommunalt tilbud om frikjøp (eller kjøpe seg inn i andre eksisterende anlegg med reservekapasitet der det måtte finnes).

Sentrumsplanen peker ut områder som anses egnet for etablering av offentlige parkeringsanlegg for formålet (se kapittel 6).

Vi foreslår at kommunen legger opp til å ha parkeringskapasitet i offentlige anlegg til å dekke 50 % av behovet til nye næringsbygg og 30 % av behovet til nye boliger.

Tabell 5-3: Anslag på frikjøpsplasser for ny utbygging innenfor planområdet.

Arealbruk	Parkeringsbehov	Andel frikjøp	Frikjøpsplasser i offentlige anlegg
Boliger	1683	30%	505
Kontor	1232	50%	616
Handel	184	50%	92
Sum	3099	40%	1 213

Med disse forutsetningene skal altså nye kommunale offentlige anlegg kunne dekke et behov på i størrelsesorden 1200 parkeringsplasser (Tabell 5-3), i tillegg til de 756 kommunale «erstatningsplassene» (Tabell 5-2).

En økt andel offentlig tilgjengelige fellesanlegg gir et grunnlag for sambruk. Samlet sambrukseffekten med foreslått miks av arealbruk i sentrum ligger på ca. 20 %, slik at 394 av plassene ikke behøver å bygges (jfr. kapittel 5.7). I sum blir det derfor behov for ca 1.550 offentlige parkeringsplasser.

Det er viktig å være klar over at dette er grove anslag, og hensikten er at sentrumsplanen skal kunne fange opp et slikt behov når/hvis det oppstår.

Den kapasiteten som avsettes i planen kan være høyere enn det som blir det reelle behovet ved utbygging, særlig sett i lys av at utbyggingen vil skje gjennom hele planperioden, og at bilhold og bilbruk forutsetningsvis vil endre seg ganske mye over en såpass lang periode.

5.6.3. Frigjort kapasitet i eksisterende anlegg

Andelen bilreiser til Sandnes sentrum er i dag over 60 % (63% i RVU fra 2012). Også dagens virksomheter og beboere må derfor redusere sin bilbruk anslagsvis med 36 % for at 0-vestmålet skal nås.

I prinsippet må man redusere bilbruken i et slikt omfang og takt at det til enhver tid blir plass til den bilbruken som følger av nye etableringer.

Hvis vi forutsetter at dagens 7 300 plasser har et belegg på 50 %, vil en reduksjon i bilbruk fra 63 % til 40 % frigjøre ca. 1 300 plasser som da blir ledig.

Denne reduksjonen vil føre til at det frigjøres parkeringskapasitet i dagens parkeringsanlegg som enten blir tilbudt markedet, dvs. nye utbyggingsprosjekter, eller at anleggene blir konvertert til annen bruk. Dette vil også påvirke behovet for å bygge nye plasser i fremtiden.

5.6.4. Utvikling antall plasser

Databasen over dagens parkering i Sandnes sentrum viser at det er anslagsvis 7 300 parkeringsplasser i sentrum, hvorav 2 990 forsvinner pga. utbygging eller endret gatebruk.

Under forutsetningene ovenfor vil antall plasser i sentrum kunne øke med ca. 485 plasser opp til 7.785 (Tabell 5-4). Imidlertid vil parkeringsdekning pr m² BRA innenfor sentrum reduseres, siden de foreslåtte parkeringsnormene er lavere enn de som eksisterende by er bygget ut under.

Tabell 5-4: Oversikt over utviklingen i antall p-plasser gitt at hele planens potensiale utnyttes.

Potensiale parkeringsplasser i sentrumsplan		
Plasser i dag		7300
Private plasser på byggeområder (utgår)		-2066
Offentlige plasser som utgår pga. tiltak i plan		-924
Nye kommunale "erstatningsplasser"	756	
Nye offentlige plasser frikjøp	1213	
Minus 20% sambrukseffekt på offentlige plasser	-394	
Sum tilskudd nye offentlige plasser		1575
Private plasser i utbyggingsområder som ikke frikjøpes		1900
Potensiale fullt utbygget plan.		7785

5.7. Sambruk

Behovet for parkeringskapasitet for de ulike arealkategoriene varierer ulikt over døgnet og uken, dette gir mulighet for sambruk og at man kan dekke det samme parkeringsbehovet med noe færre plasser enn om alle behov skulle dekkes etter den enkeltes maksimale behov.

Ved beregning av potensialet for sambruk av parkeringskapasitet mellom de ulike arealformålene, har vi tatt utgangspunkt i nivået for parkeringsnorm som beskrevet overfor. Antall plasser innenfor

hver kategori har selvsagt stor betydning for hvor mange plasser som er tilgjengelig, og dette styres av parkeringsnormen.

Når det gjelder bilturer ser vi av Tabell 5-1, at det er handle- og besøksreiser som dominerer i antall. Kortere parkeringstid og ulik bruk over døgnet gjør at parkeringsbehovet allikevel er vesentlig lavere enn antall handle- og besøksreiser.

Vi har beregnet langtidsparkering og korttidsparkering hver for seg, slik at det fremkommer ett resultat for bosatte og arbeidsreiser, og ett resultat for handle- og besøksreiser.

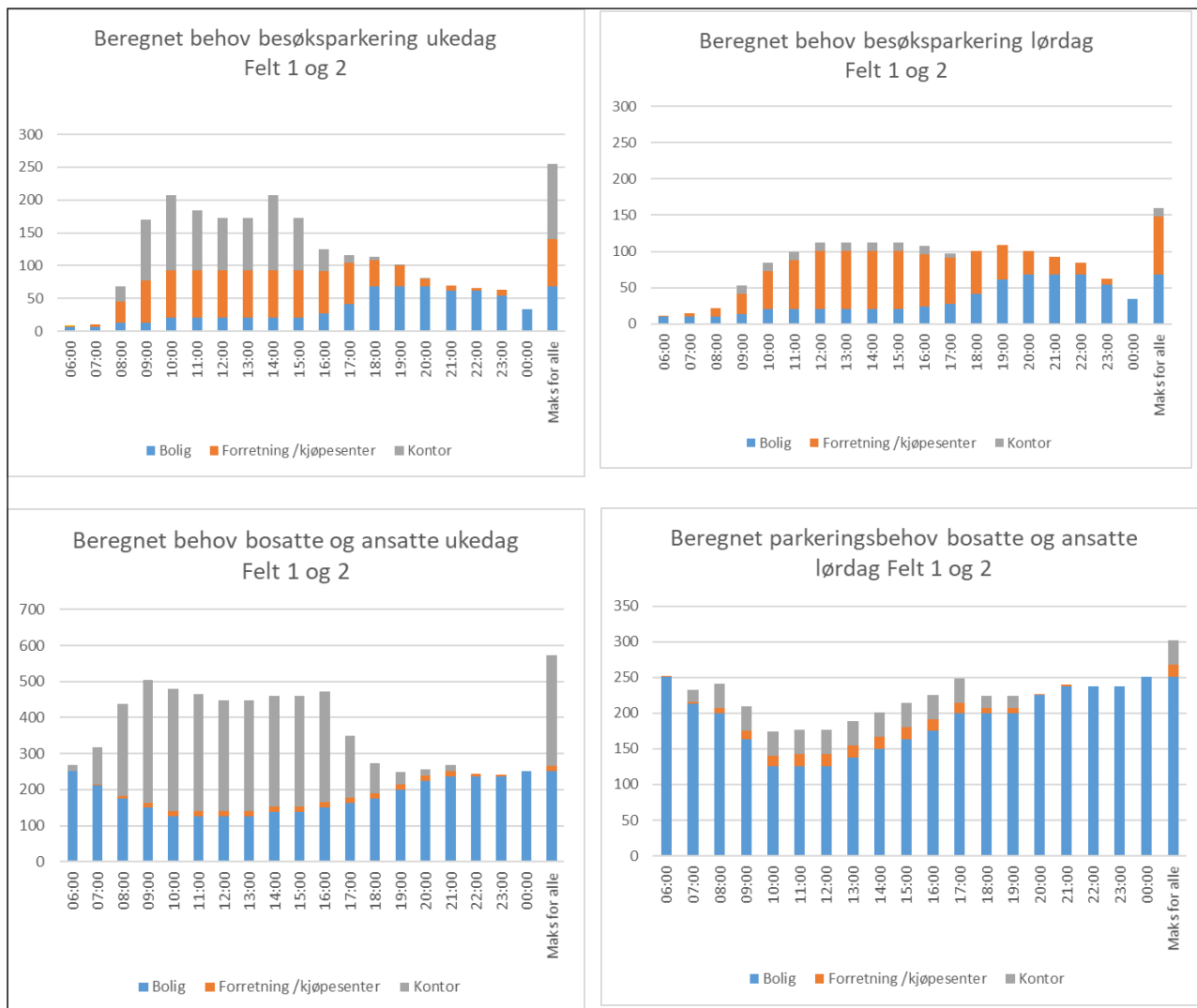
5.7.1. Sambrukspotensiale felt 1 og 2

I felt 1 og 2 i sentrumsplanen har man særlig god kollektiv tilgjengelighet og korte reiseavstander til tunge boligkonsentrasjoner i alle retninger rundt sentrum. Her er forutsetningene for å klare seg uten bruk av bil størst. Og vi har her lagt til grunn en litt lavere parkeringsdekning enn i resten av planområdet.

Bolig	0,7 plasser pr 100 m ² BRA
Kontor	0,30 plasser pr 100 m ² BRA
Handel og service	0,30 plasser pr 100 m ² BRA

Vi ser i Figur 5-6 at en relativt restriktiv parkeringsnorm for arbeidsreiser fører til at nesten hele behovet for slik parkering kan dekkes innenfor den delen av boligparkeringen som blir ledig når beboere kjører ut om morgenen. Forutsetningen i beregningene er at minst 50 % av plassene av beboerparkeringen skal være tilgjengelig for beboere også på dagtid.

Kontorer har lav aktivitet på lørdager, noe som fører til at behovet for besøksparkering er størst på alminnelige hverdager.

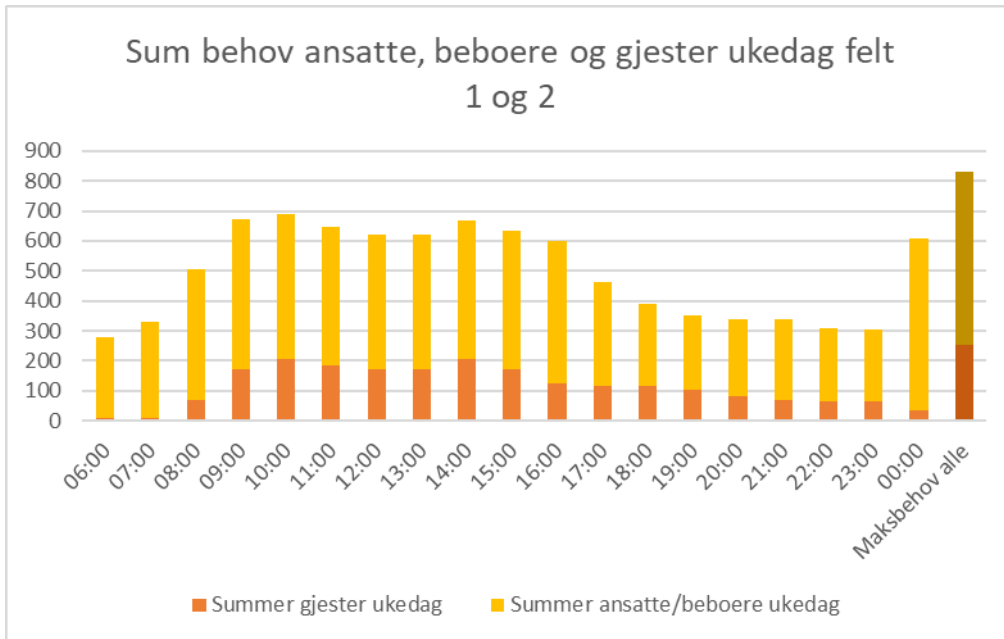


Figur 5-6 Antatt variasjon i parkeringsbehov over døgnet hverdag og lørdag for beboere, ansatte og gjester.

5.7.1.1. Samlet effekt i felt 1 og 2

En samlet beregning av parkeringsetterspørsmål gitt utbyggingspotensialet i felt 1 og 2 i sentrumsplanen (Figur 5-7) reduseres under de arealmessige forutsetningene med ca. 160 plasser fra ca. 830 til ca. 670 plasser, eller ca. 20 %.

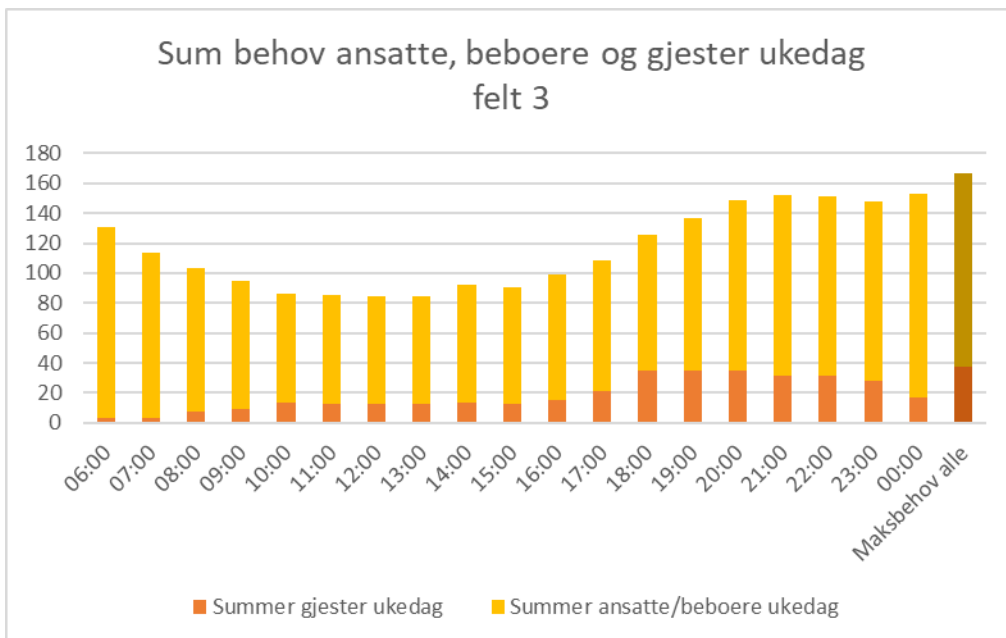
Det vi selvsagt ha stor økonomisk betydning fordi bygging av parkeringsanlegg er kostnadskrevende.



Figur 5-7 Samlet behov basert på normtallene og sambrukspotensiale i felt 1 og 2

5.7.1.2. Felt 3

I felt 3 er det ikke forutsatt vesentlig ny handel, men noen mindre kontorutbygginger. Behovet for sambruk internt i sonen er derfor relativt lavt, men det er potensiale for sambruk mot naboområdene (Figur 5-8).



Figur 5-8 Samlet behov basert på normtallene og sambrukspotensiale i felt 3

5.7.2. Øvrige felt

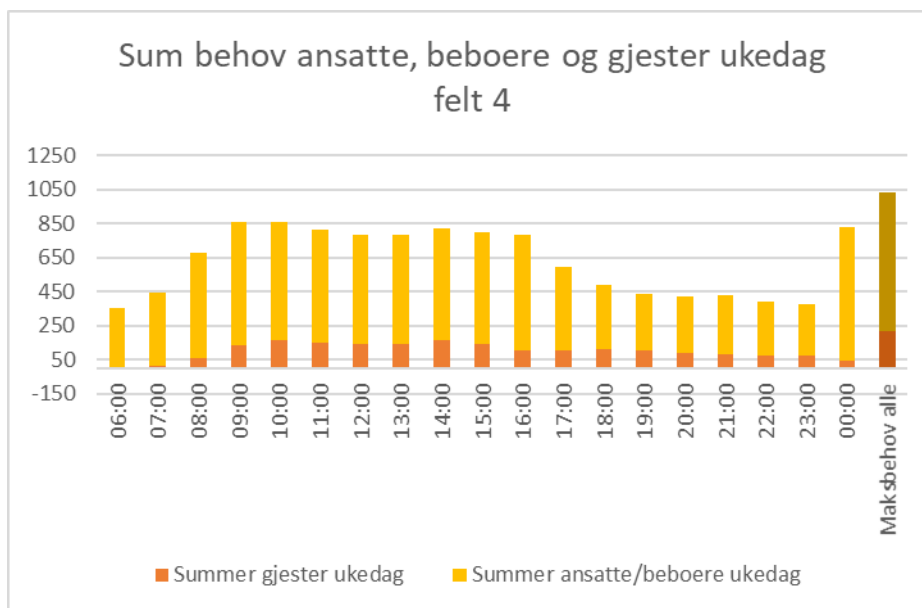
I de øvrige feltene med noe større avstand til kollektivknutepunktet og noe lavere potensiale for gangturer har vi lagt til grunn en noe høyere, men fremdeles restriktiv norm:

Bolig	1,0 plasser pr 100m ² BRA
Kontor	0,5 plasser pr 100m ² BRA
Handel og service	0,5 plasser pr 100m ² BRA

5.7.2.1. Felt 4

Felt 4 har både bolig-, handel- og kontorpotensiale, og arealmiksen gir en god sambruksmulighet.

Parkeringsbehovet kan teoretisk reduseres med ca. 200 plasser fra 1035 til 830 plasser (Figur 5-9).

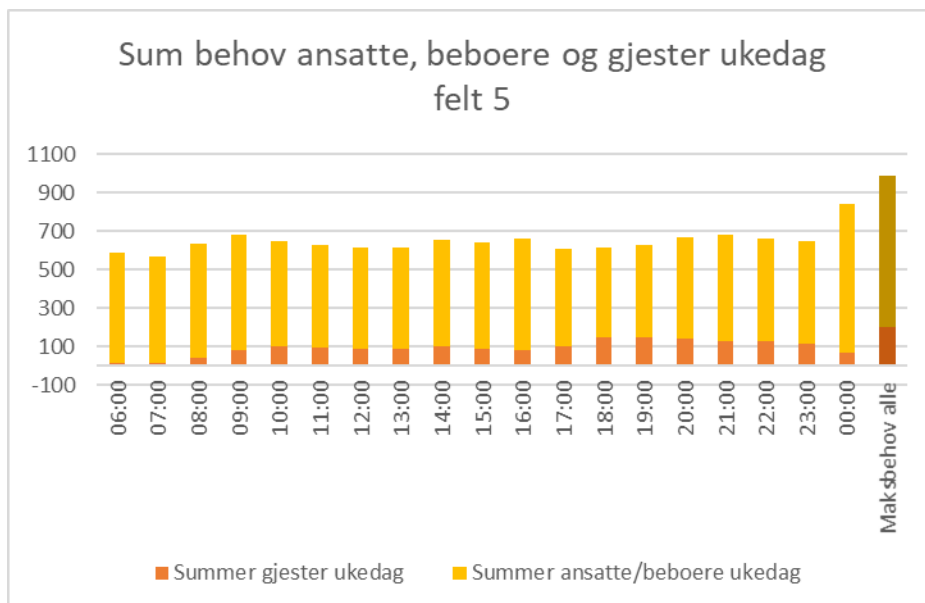


Figur 5-9 Samlet behov basert på normtallene og sambrukspotensiale i felt 4

5.7.2.2. Felt 5

Felt 5 har betydelige potensiale bolig og kontorarealer og noe handel.

Parkeringsbehovet kan teoretisk reduseres med ca. 145 plasser fra ca. 990 til 845 plasser (Figur 5-10).



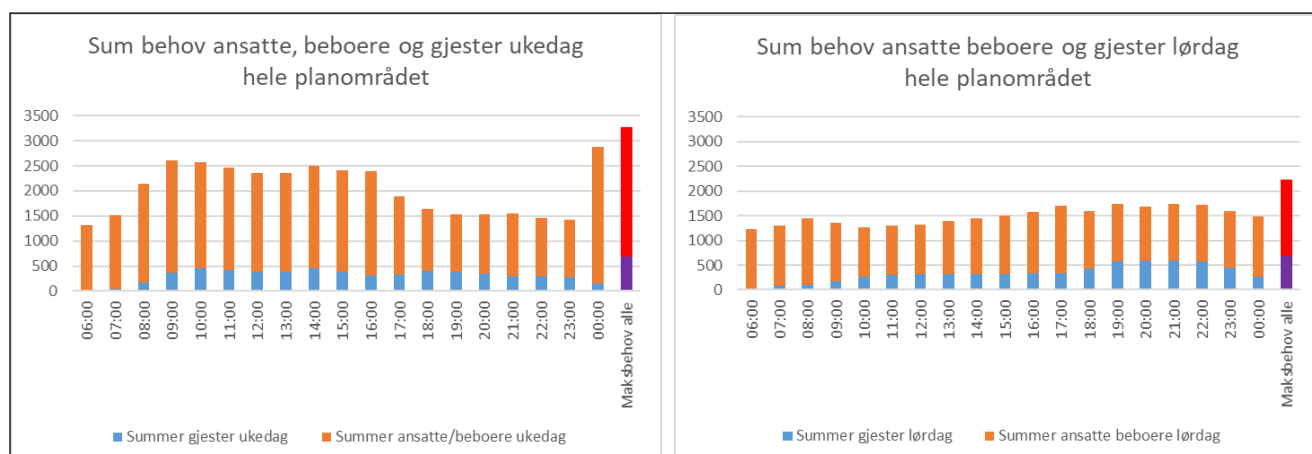
Figur 5-10 Samlet behov basert på normtallene og sambrukspotensiale i felt 5

5.7.3. Samlet for hele planområdet

Det er gjort en beregning for hele planområdet. Denne ser alle arealer under ett, og benytter parkeringsnormnivåene som er vist i kapittel 5.5.

Vi ser i Figur 5-11 at bruk av foreslått parkeringsnorm for hele arealpotensialet gir et behov for ca. 3.300 parkeringsplasser. Utnytter man hele det anslåtte potensialet som ligger i sambruk mellom arealbrukskategoriene, kan antallet reduseres med ca. 690 plasser til 2 600 plasser.

Hvis kostnaden med å etablere parkeringsplasser ligger på kr 300 000,- pr stykk, representerer sambruk en potensiell økonomisk innsparing på i størrelsesorden 200 millioner kroner.



Figur 5-11 Samlet behov basert på normtallene og sambrukspotensiale ukedager (t.v.) og lørdager (t.h.) for hele planområdet

5.8. Parkeringstilbudets omfang og lokalisering

5.8.1. Konsekvenser av lavere etterspørsel etter parkeringsplasser

Nødvendig fleksibilitet i bruk av parkeringsressursene kan sikres ved at alle nye parkeringsanlegg etableres som felles parkeringsanlegg, og baseres på leie av parkeringskapasitet etter behov framfor

individuelt eide eller reserverte parkeringsplasser (i boligprosjekter er beboerne ofte forpliktet til å kjøpe eller bidra i finansieringen av parkeringsplasser de ikke har behov for).

Et slikt grep ivaretar særlig to hensyn. Det ene at familiene eller bedriftene ikke behøver å betale for parkeringskapasitet de ikke ønsker i en periode eller permanent. Det andre at ledig/frigjort parkeringskapasitet kan benyttes av andre utbyggingsprosjekter som får lavere kostnad, eller plassene kan tilbys i det åpne markedet og generere inntekter for boligeierne.

Avtaler om bruk av frigjort parkeringskapasitet i eksisterende bebyggelse kan aksepteres som parkeringsdekning for nye utbygginger i omkringliggende områder, utvikling av nye mobilitetsprodukter og tiltak osv.

5.8.2. Virkemidler - strategisk tilnærming

Kommunene har ulike virkemidler for å etablere felles parkeringsanlegg:

- Krav om felles planlegging av flere eiendommer med felles parkeringsanlegg
- Regulere felles parkeringsanlegg som offentlig og sikre finansiering gjennom tilrettelegging for frikjøp, og bruk av utbyggingsavtaler.
- Innføre bestemmelser om at parkeringsanlegg skal lokaliseres slik at konkurranselighet mellom kollektivtilbudet og parkeringsanleggene med hensyn til gangavstand. Altså samlokalisering av parkering og kollektivholdeplass, osv.

Gjennomføringen av felles anlegg fordrer også selvsagt at en avbalanserer hensynet til å oppnå en ideell løsning mot hensynet til praktisk og økonomisk gjennomførbarhet.

6. LOKALISERINGSPOLITIKK FOR P-ANLEGG

Et hovedhensyn med parkeringsstrategien er å øke gange, sykkel og kollektivandeler i tråd med mål om nullvekst i personbiltrafikken, og å redusere interntrafikken i sentrum. Det er ønskelig å etablere en politikk som underbygger fortetting innenfor dagens grenser for sentrum.

I tillegg til antall parkeringsplasser foreslås det at ny parkering skal bygges i fellesanlegg i sentrum. Der er det viktig for kommunen å ha en strategi knyttet til lokalisering av parkeringsanlegg.

Som beskrevet i kap. 5.8.2 har kommunene ulike virkemidler for å etablere felles parkeringsanlegg. Når det gjelder lokalisering av felles og offentlig parkeringsanlegg er det viktig å vurdere både dimensjonering og lokalisering slik at målene blir oppnådd.

6.1. Dimensjonering

Dimensjonering av fremtidig parkeringstilbudet i sentrum er utredet og beskrevet i kap. 5.6.4. Det er vanskelig å forutse i hvilken rekkefølge og tempo utbygginger vil skje. Men følgende er viktige momenter i vurderingen:

- Nedbygget offentlig parkeringskapasitet erstattes i offentlig fellesanlegg
- En størst mulig andel av ny utbygging dekker sitt behov i nye fellesanlegg
- Det holdes åpen muligheter for sambruk for kontor og bolig.

6.1.1. Erstatning av kommunale p-plasser

For å kompensere for bortfall av eksisterende offentlig parkeringskapasitet i områder 1 og 2 – p-plassene på Ruten pluss gateparkering, er det foreslått å etablere nye offentlige parkeringsanlegg i Havneparken og i sør eller like sør for område 2. Hensikten er å ikke bygge nye anlegg i område 1.

Parkeringsplassen i Jærveien sør for Oalsgata (Figur 6-1) ligger i veldig kort gangavstand av Langgata, og blir en god erstatning for korttidsparkering for sentrumskjernen.

6.1.2. Offentlig plasser frikjøp

I tillegg til å erstatte kommunale offentlig tilgjengelig parkeringsplasser er det viktig at strategien gir mulighet for frikjøp.

Under forutsetningene beskrevet i kap. 5.6.2 skal nye kommunale offentlige anlegg kunne dekke et behov på i størrelsesorden 1.200 parkeringsplasser som følge av frikjøp.

6.1.3. Felles kommunalt parkeringstilbud

En av fordelene med å etablere et offentlig tilbud for sentrum er at kommunen kan styre både utbygging og bruk av plassene. Mulighetene for sambruk er også vesentlig med kommunalt eide anlegg, og vurderingen i kap. 5.6.2 viser at total behov for p-plasser kan reduseres med opp mot 20% i et offentlig anlegg som følger av sambruk.

Vurderingen viser at det i sum er behov for 1.575 offentlige parkeringsplasser dersom sentrumsplanen utvikles i sin helhet.

Oppfølging av strategien er foreslått sikret gjennom bestemmelsene for bestemmelsesområder i sentrumsplanen (Figur 5-5):

- Område 2: Innenfor området skal det innpasses parkeringsanlegg med til sammen 550 offentlige plasser.
- Område 4: Innenfor området skal det innpasses parkeringsanlegg med til sammen 600 offentlige plasser.
- Område 5: Innenfor området skal det innpasses parkeringsanlegg med til sammen 400 offentlige plasser.

Det er viktig å være klar over at dette er grove anslag, og hensikten er at sentrumsplanen skal kunne fange opp et slikt behov når/hvis det oppstår.

Den kapasiteten som avsettes i planen kan være høyere enn det som blir det reelle behovet ved utbygging, særlig sett i lys av at utbygging vil skje gjennom hele planperioden, og at bilhold og bilbruk forutsetningsvis vil endre seg ganske mye over en såpass lang periode.

Begrunnelsen for lokalisering av anlegg er beskrevet i kap. 6.4.

6.2. Aktuelle lokaliseringer av offentlig parkeringsanlegg

Det er viktig å lokalisere offentlig parkeringsanlegg slik at de bidrar til måloppnåelse og bidrar til sentrumsutvikling:

- Nullvekst i personbiltrafikken
- Redusert trafikk i sentrumskjernen
- Frigjøring av areal til andre formål, bl.a. gågater og byrom

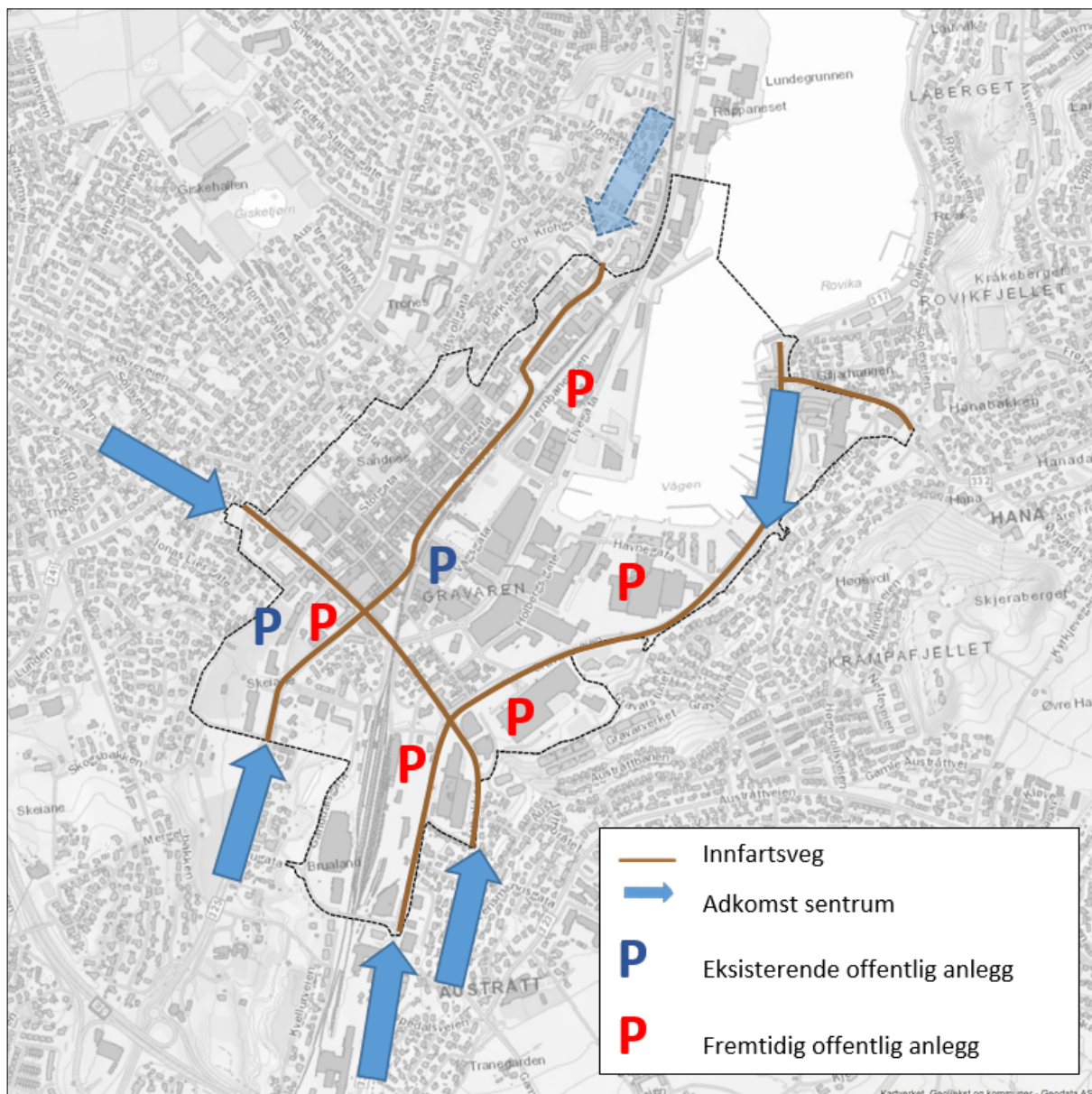
Det er viktig å lokalisere parkeringsanlegg slik at de kan bidra til en endring i konkurranseforhold mellom bil og gang, sykkel og kollektiv. At det blir like attraktivt å bruke andre reisemidler enn bli for korte reiser, men at det finnes et tilgjengelig tilbud for de som fortsatt skal kjøre. Her må det vurderes både hvor trafikken skal kjøre og hvordan bilistene beveger seg videre inn mot sentrum.

Det blir flere endringer i vegnettet som følger av både sentrumsplanen og parallelle planprosesser. De er kort oppsummert under:

- Biltilgjengelighet til sentrum fra nord og gjennom sentrum reduseres med tilrettelegging for kollektivgater i sentrum. Regulering av Bussveien fra Kvadrat-Ruten og Ruten-Vatnekrossen vil detaljere løsningen for Bussveien gjennom sentrum.
- Framkommeligheten for bil blir redusert i sentrumskjernen, med stenging av bl.a. Elvegata, Olav Vs plass og Julie Eges gate. Det er grep som er avklart i tidligere planfaser, blant annet med områdeplaner for Havneparken og for Ruten.
- Nye byrom ved Ruten og Rådhusplassen skal utformes på gåendes premisser, og bidra betydelig til å øke framkommeligheten for gående og syklende både i og gjennom sentrum, men samtidig redusere tilgjengelighet med bil.

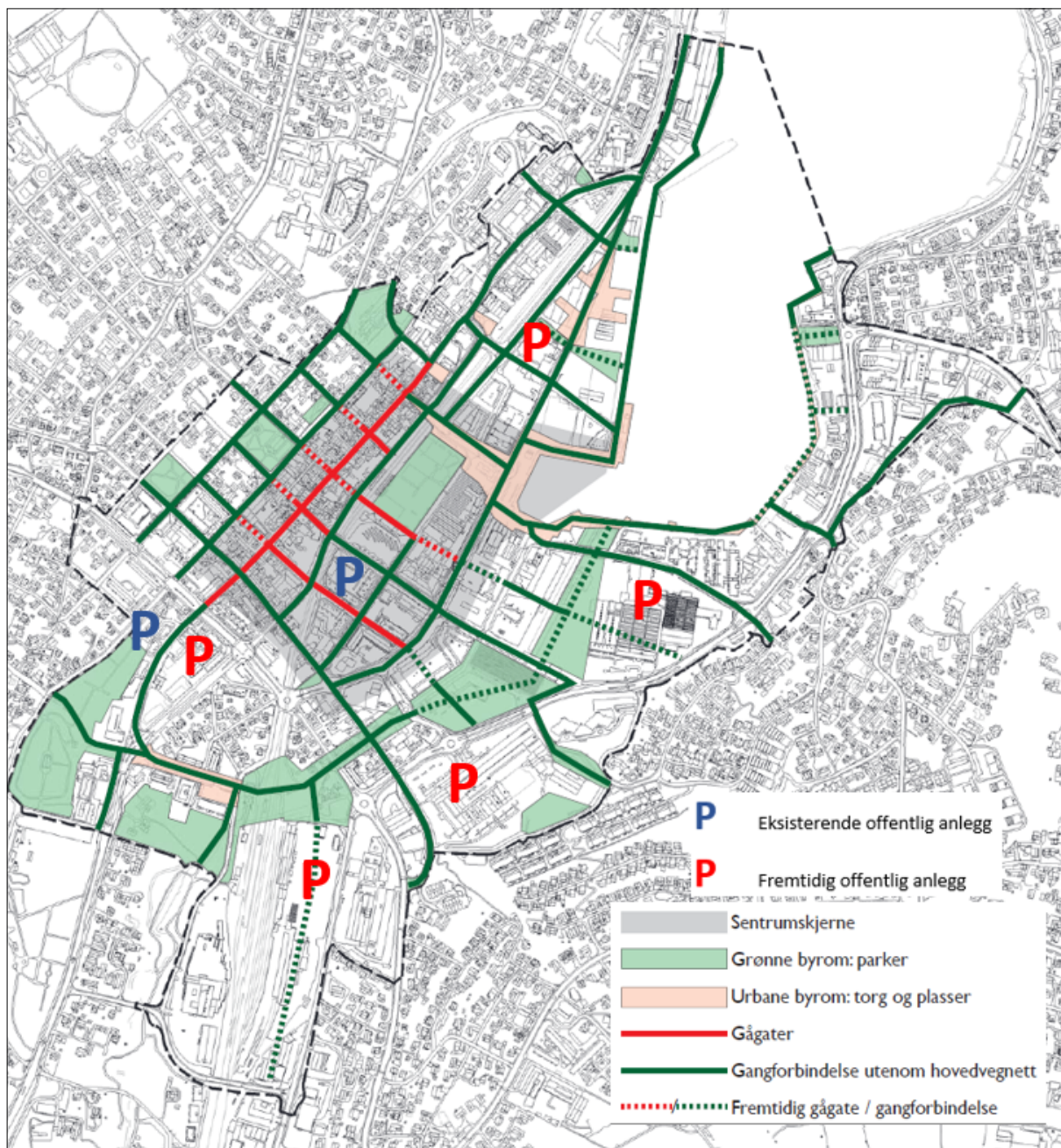
Et viktig grep blir en lokalisering av parkeringsanlegg som ligger perifert til sentrum, og i tilknytning til innfartsvegene. Samtidig må det også sikres gode gangforbindelser inn mot sentrum, slik at gangavstand blir kort.

Figur 6-1 viser foreslått offentlig parkeringsanlegg i sammenheng med innfartsveger til sentrum.



Figur 6-1 Lokalisering av offentlige parkeringsanlegg – sammenheng med adkomst til sentrum og innfartsveger.

Foreslått parkeringsanlegg ligger også gunstig plassert ift gangforbindelsene til sentrum, som vist i Figur 6-2.



Figur 6-2 Lokalisering av offentlige parkeringsanlegg – sammenheng med gange og byromsstruktur

Det er vurdert at foreslått lokalisering av offentlig anlegg vil bidra til:

- Redusert trafikk gjennom sentrum – ingen behov for å kjøre inn i sentrum med p-anlegg ved alle innfartsveger.
- Det blir mer attraktivt å gå til sentrum fra p-anleggene med foreslått utvidelsen av gang- og byromsstruktur. Opplevd gangtid blir noe kortere og opplevelsene bedre.
- Konkurransforhold, særlig for kortere reiser til sentrum, blir endret, Noe som vil bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

7. INNFARTSPARKERING

Innfartsparkering er parkering ved en stasjon eller holdeplass hvor de reisende parkerer bilen eller sykkelen og tar resten av reisen med kollektivtransport, for eksempel buss eller tog. Tiltaket kompensere dermed for dårlig flatedekning, og bidrar til at de som bor utenfor sykkel- og gangavstand fra kollektivtilbudet også skal kunne reise kollektivt. Vanligvis rettes tiltaket mot arbeidsreiser (pendlerreiser) til sentrale deler av et storbyområde, men innfartsparkering blir også benyttet for andre reiseformål.

I tillegg til å gi økt flatedekning for kollektivtransporten, er ofte en viktig målsetting ved innfartsparkering å redusere trafikkbelastningen i byområdene. Ved å legge til rette for at flere kan innfartsparkere, og dermed ikke behøve å kjøre bil hele veien, reduseres trafikkmengden inn til byområdene, og dermed reduseres også fremkommelighets- og miljøutfordringene ved biltransport. I et slikt perspektiv er det viktig at innfartsparkering tilrettelegges slik at det ikke blir et bilfremmende tiltak som undergraver det lokale busstilbudet eller den lokale satsingen på sykkel og gange, men et virkemiddel i områder hvor kollektivtransporten har dårlig flatedekning.

Den er ett av flere tiltak som kan bidra til å øke kollektivreiser, og dermed også redusere biltrafikken og bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikk.

7.1. Kriterier for velfungerende innfartsparkering

- **Innfartsparkeringsplassene må etableres utenfor sentrumsområdene**
Målet med innfartsparkering er å gi økt tilgjengeligheten med kollektivtransport i områder hvor det er for langt å gå til kollektivtilbudet, samt å redusere trafikkbelastningen inn til sentrum. Innfartsparkering må derfor lokaliseres slik at bilreisen utgjør kortest mulig del av reisen. Innfartsparkeringsplasser bør derfor etableres der bil er eneste alternativ for å komme seg til holdeplassen eller stasjonen, og relativt langt utenfor sentrumsområdene. I sentrale områder bør arealene brukes til andre, mer hensiktsmessige formål.
- **Innfartsparkering må være tilknyttet et godt kollektivtilbud**
Et godt kollektivtilbud med hyppige avganger, rask fremføring og tilstrekkelig med kapasitet er viktige faktorer for at det skal være attraktivt å innfartsparkere. Videre må innfartsparkeringsplassen utformes slik at byttet mellom bil og kollektivtransport kan gjennomføres mest mulig effektivt. Muligheter for betaling for kollektiv/parkering på samme billett kan også vurderes.
- **Viktig med tilstrekkelig med kapasitet**
God kapasitet er viktig for at man skal være sikker på å få plass. God skilting fra hovedveisystemet, gjerne med informasjon om belegg, er et viktig tiltak i den sammenheng.
- **Innfartsparkering må ses i sammenheng med andre bilreducerende tiltak**
Rammebetingelser for bil har stor betydning for potensialet for innfartsparkering. Det er en omstigningskostnad knyttet til det å innfartsparkere, og ulempen ved å kjøre bil må oppveie denne. Innfartsparkering har dermed liten effekt dersom dette ikke kombineres med andre bilrestriktive tiltak, som f.eks. parkeringsrestriksjoner i sentrum.

7.2. Kommunale interesser

Kommunens grunnleggende interesse for innfartsparkering vil naturlig ligge i ønsket om å redusere biltrafikken på deler av veinettet i kommunen. Kommunens egne innbyggere belaster veiene under reise til/fra arbeid. Dette kan bidra til fremkommelighetsproblemer og ulykkesrisiko, som det er i innbyggernes interesse at kommunen bidrar til å redusere.

I tillegg vil selvsagt kommunen se det som en del av sitt samfunnsoppdrag å bidra til et mer miljøvennlig transportsystem også ut over egne grenser.

7.3. Regionale interesser

Innfartsparkering fører til avlastning og redusert ulykkesrisiko på fylkes- og riksveiveinettet.

Innfartsparkering bidrar til avlastning av veikapasitet og parkeringskapasitet i den kommunen hvor arbeidsplassen ligger, og avlaster arbeidsgiverens parkeringskapasitet, som i stedet kan frigjøres til annen verdiskapende virksomhet, som kundeparkering, utvidelse av virksomheten, osv. I tillegg vil kollektivselskapet ha interesse av økt antall reisende som følge av innfartsparkeringen.

I enkelte tilfeller vil også plassene kunne benyttes av innbyggere i andre kommuner, men dette antas å være mindre aktuelt for tilbudet i Sandnes sentrum

Det er derfor de regionale og til dels statlige interessene som har den største økonomiske interessen av et velfungerende innfartsparkeringssystem. Dette bør også føre til at det skjer en deling av det økonomiske ansvaret for etablering og drift av innfartsparkering, i den grad den skal baseres på andre enn rent markedsmessig prinsipper.

7.4. utfordringer med innfartsparkering med bil

Det er flere utfordringer knyttet til tilrettelegging for innfartsparkering. eksempelvis:

- Tilbud om innfartsparkering kan gi økt bilbruk og konkurrere med lokalbusstilbudet.
- Tilbud om innfartsparkering kan på lengre sikt stimulere til spredd utbygging basert på bilbruk.
- Tilbud om innfartsparkering er en subsidiering av de som velger bil på deler av reisen, dette kan være en kostbar måte å oppnå flere kollektivreisende.
- Å lokalisere boliger og næring ved stasjoner og knutepunkt vil i mange tilfeller være en bedre tilrettelegging for økt kollektivbruk sammenlignet med å bruke arealet til parkering.

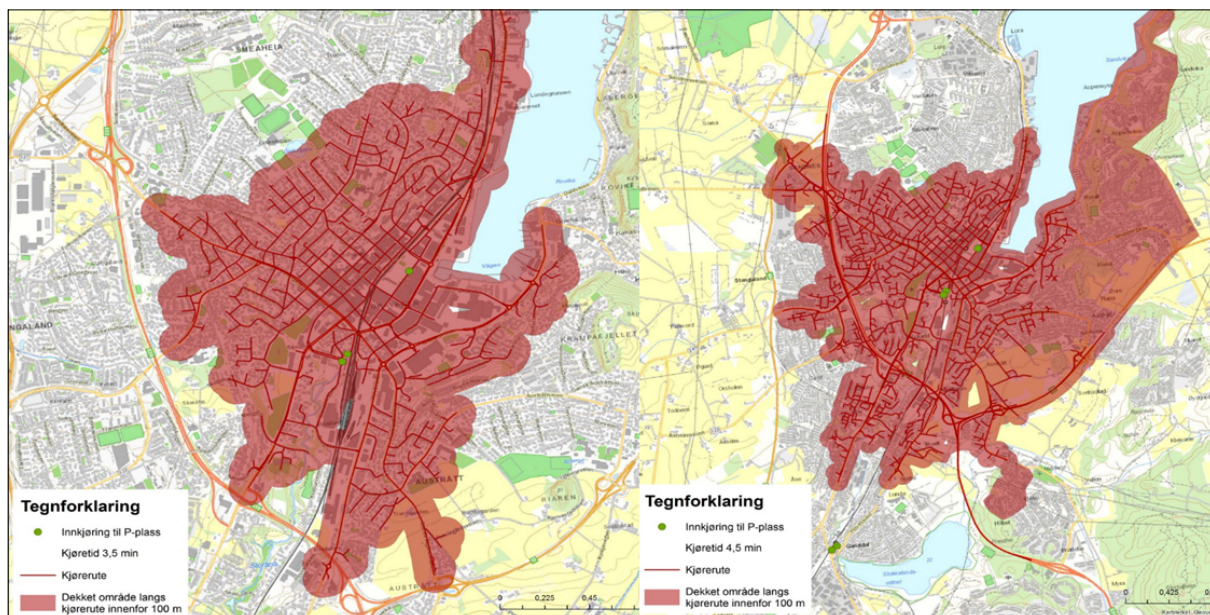
7.5. Potensiale for jernbanestoppene

I forbindelse med en rapport om konkretisering av Jernbanedirektoratets strategi for innfartsparkering, gjennomførte Asplan Viak og Urbanet Analyse i 2016, en analyse av stasjonenes influensområde for innfartsparkering langs Jærbanen.

Av mellom 1 og 1,5 mill. årlige påstigende passasjerer på Sandnes stasjon viser passasjerstatistikken at 41 % skal til Stavanger sentrum, og ytterligere 22 % til andre stasjoner i Stavanger.

Disse reisene er korte, og har dermed et lavt potensiale for innfartsparkering med bil. Det naturlige innenfor influensområdet er å gå eller sykle til stasjonen. For de som bor lenger unna stasjonen vil det være sykkel og overgang fra buss som er mest aktuelt for regelmessige reiser, fordi innfartsparkering med bil da har vesentlig høyere kostnad enn å kjøre eller sykle hele veien. Figur 7-1 viser at influensområdet for innfartsparkering med bil mot Stavanger fra stasjoner i Sandnes er meget begrenset.

Ca. 27 % av påstigende passasjerer skal til Bryne eller stasjoner lenger sør på Jærbanen. For disse vil det for mange kunne være mer aktuelt å benytte Ganddal eller Øksnevadporten hvis innfartsparkering med bil er aktuelt. Delvis på grunn av trafikkavviklingen i sentrum i rushtidsperiodene.



Figur 7-1 Influensområdet for innfartsparkering med bil mot nord (Stavanger). Kilde: Asplan Viak/Urbanet Analyse 2016.

7.5.1. Hente- og bringe

For alle stasjoner er det behov for muligheter for korttidsparkering knyttet til henting og bringing. Behovet er særlig stort for stasjoner som er aktuelle for regionale reiser.

7.5.2. Parkering for reiser med fjerntog

Parkering for reiser med fjerntog er ofte knyttet til lengre reiser. Dette kan være for eksempel fritidsreiser eller ukependling. Denne typen reiser er kjennetegnet ved at den totale reiselengden er lang, noe som innebærer at stasjonenes influensområder også blir relativt store, og at den enkelte togreise erstatter en lang bilreise.

I den grad det er aktuelt å parkere ved en stasjon på Nord-Jæren knyttet til slike reiser er det lite hensiktsmessig å tilrettelegge for slik langtidsparkering i sentrumsområder.

7.6. Attraktiv sykkelparkering

Det er et nasjonalt og regionalt mål å øke sykkelandelen. Parkeringsforhold for sykkel ved stasjoner og holdeplasser avgjør hvor konkurransedyktig sykkel oppleves å være som tilfartsmiddel til stasjonen. Gang- og sykkelanleggene inn mot stasjon/holdeplass er også av stor betydning.

Sykkelparkering er mer arealeffektiv enn bilparkering, og bør prioriteres der det er etterspørsel. I tillegg er tilrettelegging for sykkel og gange både mer kostnadseffektivt og mer miljøvennlig enn tilrettelegging for bil.

Manglende kvalitet på sykkelparkeringen kan oppleves som en barriere, mens høy kvalitet og nye anlegg kan oppleves som attraktivt. Fem faktorer er viktige ved utforming av nye og/eller oppgraderte sykkelanlegg:

- Klimaskjerming
- Lokalisering
- Sikkerhet
- Tilgjengelighet
- Måten sykkelen støttes/låses på stativet

Klimaskjerming handler om at sykkelen skal stå tørt i den tiden man har sykkelen parkert. Regn og sludd gir både slitasje på sykkelen og kan innebære ubehag når man skal ta den i bruk igjen. Et enkelt tak over sykkelanlegget er mange steder ikke nok. Begrepet klimaskjerming omfatter i prinsippet skjerming mot både regn og vind.

Lokaliseringen av anlegget er en kritisk faktor. Syklister er veldig følsomme for økte avstander. I tillegg til å ligge nær påstigningssted er det også viktig at anlegget/anleggene lokaliseres på vegen for hovedstrømmen/hovedstrømmene av de reisendes ankomst til stasjonen/holdeplassen. Anlegg som ligger et stykke unna målpunktet er mindre attraktive.

Tilstrekkelig sikkerhet for sykkelen i forhold til tyveri og hærverk oppnås på de fleste steder ved at stativet har solid innfesting i underlaget og at man kan låse sykkelen til stativet.

Etterspørsel etter ytterligere sikkerhet er til stede på større steder og andre steder med kriminalitet og hærverk. Økt andel el-sykler vil også øke etterspørselen etter sikker parkering. Det er viktig at det forblir enkelt og gratis å sette fra seg sykkelen, og at den økte sikkerheten ikke går for mye ut over tilgjengeligheten.

I mange tilfeller vil trolig sikkerheten vurderes til strekkelig så lenge man kan låse sykkelen fast til et stativ som er støpt i bakken, og at sykkelen får stå tørt. I tilfeller hvor man for eksempel skal introdusere eller kreve en avgift, vil attraktiv sykkelparkering med lav terskel være svært viktig.

Selve stativet er også av betydning. Mange stativer har en utforming som kan skade sykkelen for eksempel ved å bøye hjulet, eller de passer ikke til alle sykkelstørrelser og utforminger. Det kan finnes flere utforminger som fungerer.



Figur 7-2: Dagens sykkelparkering ved Ruten.

7.7. Rekkeviddeforlengelse av kollektivreisen

For å øke attraktiviteten for kollektivreiser mot sentrum (både de som har innfartsparkert og andre), bør det satses på en bysykkelordning som den som er innført i Stavanger og Sandnes. Denne ordningen har stadig økende bruk av syklene, og gir kollektivnettet betydelig økt nedslagsfelt på

destinasjonen. Denne ordningen bør dekke markedet for korte reiser som ikke er attraktive for overgang til annet kollektivreisemiddel, og nærliggende områder utenfor gangavstand.

7.8. Oppsummert om innfartsparkering

Det er en begrenset etterspørsel fra et mindre geografisk område i sentrum etter innfartsparkeringsplasser for bil i Sandnes sentrum. Sentrumsarealets høye verdi for alternativ bruk tilsier at innfartsparkering ikke er et prioritert virkemiddel, og at slik parkering i tilfellet må skje på det samme betingelser som øvrig parkering i sentrum.

Innfartsparkering med sykkel mot Sandnes og Skeiane stasjon samt sentrale holdeplasser for buss bør inngå som en sentral del av planleggingen ved togstasjoner og sentrale bussholdeplasser.

På sentrale holdeplasser bl.a. Ruten bør det etableres bysykkelordning som rekkeviddeforlenger for kollektivreisene.

8. SPESIELLE TRAFIKANT OG KJØRETØYKATEGORIER

8.1. Parkering for forflytningshemmede

Det skal avsettes tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede. Parkeringsforskriftens krav er at 5 % av plassene skal avsettes. Dette er et relativt høyt krav, og gjelder i utgangspunktet pr parkeringsområde.

Det skal alltid settes av minst 1 plass. Plassene skal avsettes og lokaliseres slik at de er særlig egnet for forflytningshemmede.

Lokalisering av plassene må sees i en sammenheng med området de skal dekke. De plassene som avsettes må ha stigningsforhold og plass som gjør dem egnet. En strikt bruk av 5 %-regelen kan føre til at man benytter verdifullt areal til formålet uten at plassen er egnet for de forflytningshemmede.

Plassene bør minst ha en bredde på 4,5 meter, og en lengde på 6,0 meter der plassen ligger langs kantstein.

8.2. Ladbar motorvogn

«Ladbar motorvogn» omfatter rene el-biler og ladbare hybrider.

Alle parkeringsplasser som faller innunder parkeringsforskriftens regler skal tilby lading til «ladbar motorvogn» der det er etterspørsel. Det skal settes av plasser i henhold til etterspørselen.

I private anlegg som ikke tilbys allmennheten gjelder ikke kravet. Det betyr at kravene må ivaretas gjennom planbestemmelser hvis kommunen ønsker å sikre at det tilrettelegges for lading.

Lading krever høyere kapasitet i strømforsyningen til parkeringsplassene hvis man skal tilrettelegge for lading i noe omfang, særlig hvis man legger opp til noe kortere ladetider. Utviklingen går mot høyere kapasitet i batteriene (lengre rekkevidde), noe som fører til at ladetiden i «normalladere» på 16 ampere kurser tar lang tid. Dette fører til at man må ta høyde for tilføring av kapasitet i strømnettet i bygningene under planleggingen.

Vegtrafikklovgivningen/parkeringsforskriften krever at minimum 5 % av plassene tilrettelegges for ladbar motorvogn i parkeringsanlegg som tilbys allmennheten. Det betyr at planlegging av bygninger må tas hensyn til det.

Bruken av elektriske biler og ladbare hybridbiler er sterkt stigende. Ca. 4,5 % av alle biler i Rogaland i dag er elbiler og antall kommer til å øke over tiden. Det er naturlig å vurdere bestemmelser om lademuligheter for disse ved etablering av nye bygninger med parkeringsplasser og i nye parkeringsanlegg. Anbefalingen er derfor at 10% av plassene i Sandnes sentrum tilrettelegges for ladbar motorvogn.

8.3. Varelevering

I dag er det ingen krav til dimensjonering av varemottak utover det som er gitt for offentlig veg generelt. Statens vegvesen har fått utarbeidet en erfaringsrapport om forhold ved varelevering som gir nyttige innspill om forhold som bør ivaretas i planlegging av vareleveringens vilkår i utbyggingssaker og ved tilbud i gatenettet.⁶

⁶ SVV, studie av krav til dimensjonering på og utenfor gategrunn UTB 2008/14

Planlegging av varemottak og organisering av varelevering vil skje i et samspill mellom de ulike aktører som har ulike interesser i vareleveringen. Det er hensiktsmessig å dele inn i tre hovedgrupper:

- Eiendomsinteresser representert ved utbygger, eiendomsbesitter, eier av kjøpesenter og butikker.
- Leveringsinteresser, representert ved vareeier, transportfirma og sjåfører.
- Byliv, herunder alle tredjeparter som opplever konsekvensene av varelevering uten å ha direkte interesse av den.

Interessene til aktørene som ivaretar disse interessene kan være delvis sammenfallende, men også i konflikt. Hvis en av hensynene optimaliseres, kan det gi negative konsekvenser for de to andre. For eksempel hvis en gårdeier vil spare penger og legger lite omtanke i varemottaket, kan det gå utover arbeidsmiljøet for sjåføren som skal levere varer og/eller forholdet til bylivet. Erfaring viser at eiendomsinteressene er langt mer vektlagt i kjøpesentra enn byliv og leveringsforholdene. Dette indikerer at det er eierinteressene som er mest i fokus ved planlegging av varemottak i kjøpesentrene.

I sentrum skjer mye mer leveranse fra gateløpet enn fra varemottak. Det er kommunen som er planlegger for utforming av gaterom. I denne planleggingen er det byliv og næringsdrivende i gaten som legger premissene for utforming. Varelevering viser seg ofte vanskelig å innordne på en god måte.

Varelevering i gateløp har typisk følgende utfordringer:

- Det er ikke spesielle regler eller krav til varelevering. Forhold knyttet til varelevering blir derfor ikke godt nok prioritert.
- Varelevering fra gaten er ofte i konflikt med gatemiljø/gateliv.
- Det er enda høyere stressfaktor for sjåførene ved varelevering fra gate fremfor i varemottak hos mottaker.
- Det er høyere skadegrad på varer som leveres fra gateløp enn i varemottak

Det er viktig å ha fokus på:

- Fysisk utforming og gode manøvreringsforhold.
- Stigningsforhold og hensiktsmessig belegg/underlag for leveringsutstyr.
- Portrom eller sidegater bør i større grad tas i bruk som varemottak framfor gater med mye trafikk.
- God tilpasning må ivaretas også når mottaket legges til sidegate.

8.3.1. Regulering

Der det ikke er annen regulering av stans og parkering vil levering kunne foretas fra gate/veikant. Der det er innført parkeringsforbud, vil levering også være mulig innenfor reglene om at «kortest mulig stans for av og pålessing» ikke er definert som parkering. Situasjonen gir imidlertid klare begrensninger i hva man ellers kan foreta seg av andre aktiviteter knyttet til leveringen.

Ved å regulere enkelte strekninger med såkalt «lastesone» skilt, vil en kunne gi prioritet for levering med tyngre kjøretøy der det er mest hensiktsmessig og gir minst konflikt med gatebruk og byliv for øvrig.

Strekninger regulert med korttidsparkering (typisk maks 15 min.) vil imøtekomme behov for varelevering, og er særlig hensiktsmessig for småskala varelevering til butikker ol. langs gaten.

Det er vanskelig å stille krav til konkrete løsninger for varelevering i sentrum, pga. at variasjon i muligheter og tiltak er så stor. Det anbefales derfor bestemmelser i sentrumsplanen for å ivareta gode løsninger som tilpasses omgivelsene, og sikre bl.a. trafikksikre løsninger for alle trafikanter i byen.

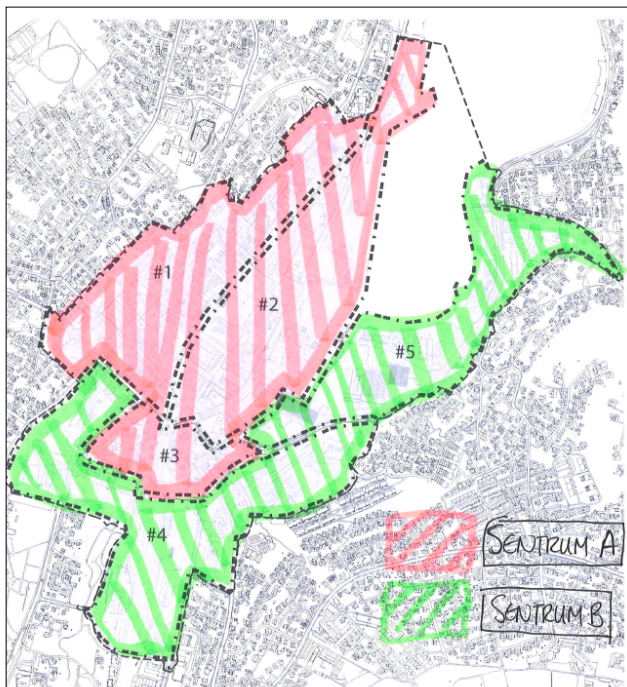
9. PARKERINGSBESTEMMELSER

Ambisjoner og intensjoner i parkeringsstrategien er lagt til grunn i forslag til bestemmelser til sentrumsplanen.

9.1. Parkeringsnorm

9.1.1. Forslag til norm

Sentrum deles i to parkeringssoner for å gjenspeile forskjeller i tilgjengelighet til sentrum, og potensialet for økt bruk av gang, sykkel og kollektivtransport.



Figur 9-1 Forslag til parkeringssoner Sandnes sentrum (Bakgrunn – forslag til bestemmelsesområder)

Foreslått parkeringsnorm for boligbebyggelse og næring- og handelsvirksomhet er vist i hhv. Tabell 9-1 og Tabell 9-2. Normtallene ta utgangspunkt i:

- Mål om nullvekst i personbiltrafikken – dvs. vekst i personreiser tas med gang, sykkel og kollektivtransport
- Normen gjenspeiler tilgjengeligheten til sentrum.
- At sentrum kan videreutvikles i tråd med ambisjoner i sentrumsplanen uten store mengder trafikk og parkering.

Tabell 9-1 Forslag til parkeringsnorm boligbebyggelse

	Antall parkeringsplasser per 100 m ² BRA	
	Sone sentrum A	Sone sentrum B
Bilparkering	0,7	1,0
Sykkelparkering	Min 2,0	Min 2,0

Tabell 9-2 Forslag til parkeringsnorm næring og handelsvirksomhet

	Antall parkeringsplasser per 100m ² BRA	
	Sone sentrum A	Sone sentrum B
Bilparkering	0,3	0,5
Sykkelparkering	Min 2,0	Min 2,0

For andre formål, som f.eks. skoler og barnehager, skal parkeringskrav vurderes som en del av mobilitetsplanen. Dette er i tråd med bestemmelsene i kommuneplanen.

9.1.2. Fellesanlegg

Det er viktig for sentrum å ha et parkeringstilbud som både er rett dimensjonert og velfungerende. For å utnytte kapasiteten, og samtidig sikre at tilbudet er ikke overdimensjonert bør nye parkeringsplasser i sentrum bygges i fellesanlegg.

Med fellesløsninger er muligheter for sambruk og styring av tilbudet betydelig større.

9.2. Sykkelparkering

Det er viktig å sikre gode løsninger for sykkelparkering dersom ambisjonene om endret reisemiddelfordeling, med bl.a. økt andel reiser med sykkel, skal realiseres.

Det er foreslått parkeringsnorm for sykkel for bolig (Tabell 9-1) og næring- og handelsvirksomhet (Tabell 9-2), men i tillegg til antall plasser er det viktig å sikre riktig lokalisering av plassene og at de får høy standard.

I tråd med kommuneplanen er det foreslått bestemmelser om kvalitet for og lokalisering av sykkelparkering.

9.3. Parkeringsanlegg

Lokalisering av offentlig parkeringsanlegg er vist i temakart «Trafikk og parkeringsanlegg». Anlegg vist på kartet vil kunne håndtere fremtidig behov for offentlig parkeringsplasser med utløsning av hele potensialet i planen, og med forutsetning om bruk av frikjøpsordningen.

Det er viktig å være klar over at dette er grove anslag, og hensikten er at sentrumsplanen skal kunne fange opp et slikt behov når/hvis det oppstår. Den kapasiteten som avsettes i planen kan være høyere enn det som blir det reelle behovet ved utbygging, særlig sett i lys av at utbygging vil skje gjennom hele planperioden, og at bilhold og bilbruk forutsetningsvis skal endre seg ganske mye over en såpass lang periode.

Lokalisering og dimensjonering av offentlige anlegg er sikret gjennom bestemmelsene for gjeldende bestemmelsesområdene.

10. KONSEKVENSER AV P-STRATEGIEN

Sentrum er kommunens viktigste sted for handel, offentlig og private tjenesteyting, kontor, uteliv, opplevelser og arbeidsplassområdet. I følge Sandnes kommune bor omtrent 3.100 innbyggere i sentrum. Et av målene for kommunen er å styrke og videreutvikle funksjonene. Her blir det viktig å ivareta parkeringstilbudet for de forskjellige brukergruppene i sentrum men samtidig endre dagens reisemiddelbruk slik at det blir nullvekst i personbiltrafikken.

10.1. Brukergrupper

Parkeringsbehov for boliger påvirkes av botetthet og bilhold. Biltettheten er lavere i sentrum enn mer perifere områder. I dag disponerer de fleste husstander bil, og det er større behov for bilparkering enn besøk og arbeidsplassparkering. Men utviklingen fører til at det i mindre grad enn i dag blir ønskelig å koble den enkelte bolig og p-plassene både juridisk og geografisk. Fellesanlegg uten faste plasser er derfor den mest effektive løsningen for å ivareta både dagens og fremtidig behov.

For et levende sentrum er det viktig å tilby både kunde- og besøksparkering. Det blir tilrettelagt for parkering for besøkende og kunder, men en stor andel av p-plassene bør være korttidsplasser.

Privat arbeidsplassparkering bør begrenses. Sandnes sentrum er det stedet i kommunen med best tilgjengelighet til fots, med sykkel og kollektivtransport. Parkeringsplassene bør i større grad plasseres i offentlig tilgjengelige eller felles parkeringsanlegg.

10.2. Parkeringsanlegg

Parkering i sentrum foreslås løst i felles anlegg. Løsningen vurderes som det mest optimale med hensyn til måloppnåelse og både dagens og fremtidig behov. Man kan unngå overetablering av p-plasser og i mye større grad optimalisere utnyttelse av tilbudet.

Forslag til lokalisering av p-anlegg er gjort på grunnlag av foreslått utbygging, dagens parkeringstilbud, og adkomst fra innfartsveier med bil og videre inn mot sentrum til fots.

10.3. Fremtidig parkeringstilbud

Sentrumsplanen legger opp til en kraftig vekst i arealer innenfor planområdet. Samlet utbyggingspotensiale ligger i størrelsesorden 550 000 m² BRA, hvorav boliger utgjør 198 000 m² (ca. 35 %), kontorer 308 000 m² (ca. 55 %), og handel 46 000 m² (ca. 10 %).

Tabell 10-1: Oversikt over utviklingen i antall p-plasser gitt at hele planens potensiale utnyttes.

Potensiale parkeringsplasser i sentrumsplan		
Plasser i dag		7300
Private plasser på byggeområder (utgår)		-2066
Offentlige plasser som utgår pga. tiltak i plan		-924
Nye kommunale "erstatningsplasser"	756	
Nye offentlige plasser frikjøp	1213	
Minus 20% sambrukseffekt på offentlige plasser	-394	
Sum tilskudd nye offentlige plasser		1575
Private plasser i utbyggingsområder som ikke frikjøpes		1900
Potensiale fullt utbygget plan.		7785

Tabell 10-1 viser at 2.990 av dagens 7.300 parkeringsplasser faller bort pga. utbygging eller endret gatebruk. 750 av disse er offentlig parkeringsplasser i sentrumskjernen som skal erstattes i offentlige anlegg.

Kommunen bør også legge opp til å ha parkeringskapasitet i offentlige anlegg til å dekke frikjøp av 50 % av behovet til nye næringsbygg og 30 % av behovet til nye boliger – et behov på i størrelsesorden 1200 parkeringsplasser.

En økt andel offentlig tilgjengelige fellesanlegg gir et grunnlag for sambruk. Samlet sambrukseffekten med foreslått miks av arealbruk i sentrum ligger på ca. 20 %. I sum blir det derfor behov for ca 1.575 offentlige parkeringsplasser.

Under forutsetningene om arealutvikling og parkeringsnorm vil antall plasser i sentrum kunne øke med ca. 485 plasser opp til 7.785 (Tabell 5-4). Imidlertid vil parkeringsdekning pr BRA innenfor sentrum reduseres, siden de foreslåtte parkeringsnormene er lavere enn de den eksisterende byen er bygget ut under.

Samtidig vil endringene i reisemiddelfordeling i sentrum, fra dagens 63% til 40 % frigjør en del kapasitet i dagens parkeringsplasser, med opp mot 1.300 plasser. Denne reduksjonen vil føre til at det frigjøres parkeringskapasitet i dagens parkeringsanlegg som enten blir tilbudt markedet, dvs. nye utbyggingsprosjekter, eller at anleggene blir konvertert til annen bruk. Dette vil også påvirke behovet for å bygge nye plasser i fremtiden.

10.4. Flexibilitet for fremtiden

Utviklingen går mot større grad av delingsøkonomi og «mobilitet som service» som over tid vil føre til behov for færre parkeringsplasser både i nye og eksisterende områder. I første omgang tas bildelingsordninger og systemer allerede i bruk i økende grad, særlig i større bysentre.

Endret reisemiddelfordeling, med lavere andel bilreiser i sentrum i tråd med nullvekstmålet, vil også føre til redusert behov for parkeringsplasser.

Løsninger som bygges ut i dag bør være fleksible slik at de også er økonomisk gunstige og praktiske i fremtiden. Man må imidlertid også ta hensyn til utviklingen på relativt kort sikt. Det kan f.eks. være vanskelig å omsette boliger med et parkeringstilbud som er tilpasset en situasjon som først forventes å oppstå om f. eks. 5 -10 år.