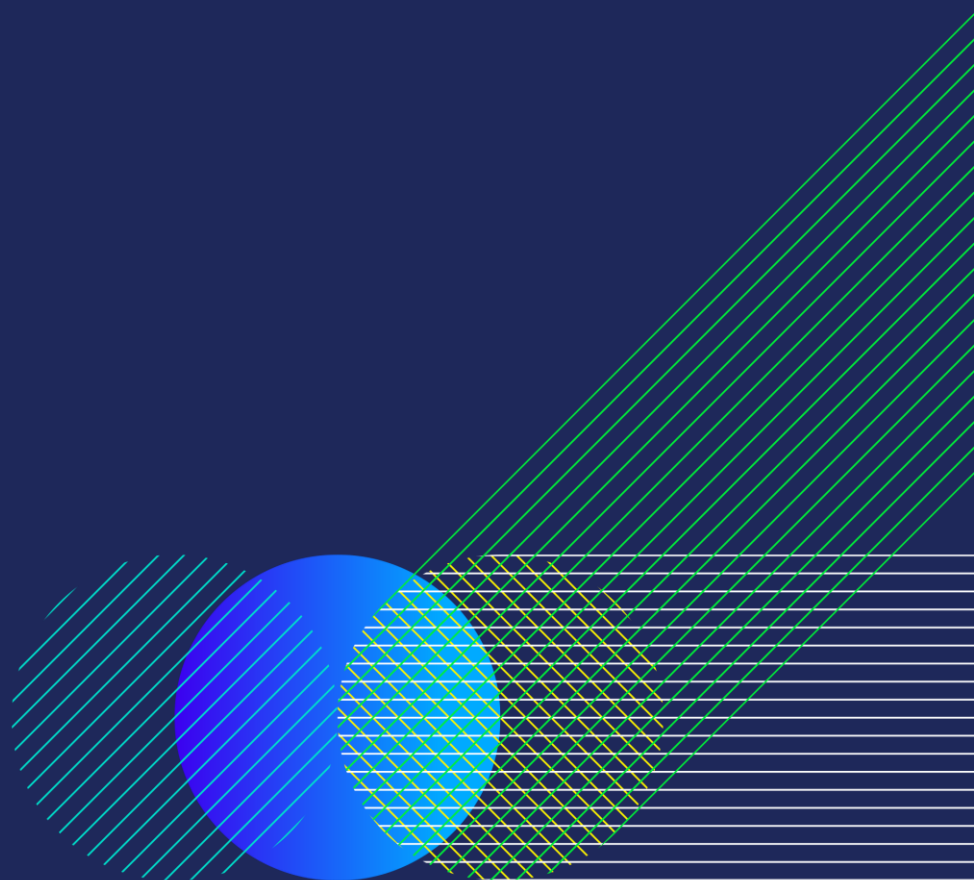


Parkering

Plattform Vestfold 13.06.18

Sjur Helseth



Hvorfor ny parkeringsstrategi

- Innfartsparkering er et viktig tilbud, men i sentrale områder kan ikke etterspørsel dekkes, muligens behov
- Viktig med en systematisk tilnærming til et område med mye støy.
- Stort konsum av attraktive arealer
- Erfaringer fra konkretiseringsarbeidet
- Etableringen av Bane NOR med nye rammebetingelser og muligheter
- ***Veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange***

Vanskelig å treffe målgruppen
-de som ikke kan gå, sykle eller ta buss til
stasjonen



Prising for å treffe målgruppen og styre etterspørselen dit vi vil ha den.



Mer sykkel



Større fleksibilitet for kundene



Riktig arealbruk



1. Prioritering av sykkel, gange og kollektiv i tråd med overordnet mål

Gode gang og sykkelforbindelser mot stasjonene ivaretas innenfor egne og andres planer. Det legges til rette for overgang til annen kollektivtransport. Innfartsparkering lokaliseres og prises slik at tilbudet ikke fortrenger gange, sykkel og kollektiv

2. Riktig dimensjonering, regulering og prising for å treffe målgruppen for innfartsparkering

Stasjoner med lite arealpress, god plassering i overordnet veinett, og med bilbasert oppland pekes ut som stasjoner for innfartsparkering. Her bygges kapasiteten ut i forhold til behov i området eller på strekningen, og prismekanismer brukes for å styre etterspørselen til disse. Der det er arealpress styres pris oppover mot lokalt prisnivå og redusering av kapasiteten vurderes.

3. Innfartsparkering som gir nye kunder og ikke reduserer gange, sykkel eller kollektiv

Må ses i sammenheng med pkt 1 og 2. Det aller viktigste for å treffe nye brukere er enkel bruk og god informasjon. Tilbudet tilpasses i forhold til stasjonskategorier for at det i størst mulig grad skal treffe målgruppen og ikke konkurrere med gange, sykkel eller kollektiv. Betalingsordninger skal gjøre det enkelt for bilbrukere å velge sykkel når det passer.

4. God kapasitet og trygge løsninger for sykkelparkering

Sykkelparkering skal så langt som mulig bygges ut i forkant av etterspørselen på alle stasjoner. Der det er behov skal det legges til rette for sykkelhotell, evt et bredere servicetilbud, men det skal alltid også være gratisparkering. Tilbudet skal ivareta muligheter for lading og plass for transportsykler etc.

5. Et parkeringstilbud til både daglige pendlere og sporadiske reisende

Det legges fortsatt opp til månedspris, men omfanget av dette reduseres i til fordel for dagspris. Månedspris (egentlig en rett til å parkere hvis du finner plass) fungerer dårlig der det er få plasser og stor etterspørsel. Dagspris gir grunnlag for å velge fra dag til dag om man har et behov for å bruke bil. Ny parkeringsapp muliggjør mere nyanserte og fleksible tilbud

6. En strekningsvis konkretisering av parkeringsstrategien

Behovet for innfartsparkering og muligheten for sykling, gange eller kollektiv henger sammen med bebyggelsesmønster, tetthet, takstsoner, avstander, veinett, fremkommelighet, togtilbud, parkeringsmuligheter på endestasjon, gang- og sykkelveier mm.. Det kreves derfor en helhetlig tilnærming som ser større områder og banestrekninger under ett og peker ut løsning for den enkelte stasjon. Mange stasjoner har et arealpress som gjør flateparkering i sentrum uønsket, mens på andre stasjoner ligger det godt til rette for å dekke behovet for innfartsparkering. Det må derfor utvikles strekningsvise konkretiseringer av parkeringsstrategien som rulleres jevnlig. Dette er viktigst rundt de store byene

7. Tilpasning til lokale forhold og godt samarbeid med regionale og lokale myndigheter

Prising av innfartsparkering bør gjøres i samarbeid med lokale myndigheter, vanligvis vil det være avhengig av at det er en vedtatt parkeringsordning i kommunen. Lokale myndigheters synspunkt på arealbruk skal høres. Uklarheter om eierforhold må avklares før prising innføres. Enhet som har forvaltningsmyndighet etter Plan- og bygningsloven har et særlig ansvar for å påse at gange- sykkel- og kollektivforbindelser inn mot stasjonen ivaretas i andres planer.

8. Mekanismer som legger til rette for fortetting rundt stasjonene der det er aktuelt

Se pkt. 2 og 6. Parkering ved stasjoner med arealpress priser betydelig høyere enn stasjoner egnet for innfartsparkering. Ved ønske om fortetting sjekkes reelt behov ut ved prising. Bane NOR legger premissene for en tilfredsstillende løsning, enten ved flytting av flateparkering inntil 300 m fra stasjon, til annen stasjon i området, eller med parkeringshus. Flytting av parkering til annen lokalisering eller parkeringshus skal finansieres av utløsende tiltak, f.eks eiendomsutvikling.

9. Inntekstfinansiert parkering for bil og sykkel




Totalt skal sykkel- og bilparkering for togkunder bli et selvfinansierende system. Det betyr ikke at alle plasser skal være betalingsplasser, men at vi henter ut inntekter der det er grunnlag for det. Målet er at inntektene fra de steder vi tar betalt for parkering, skal finansiere drift av all innfartsparkering. Overskudd ut over drift brukes til utvidelse av tilbudet, både for sykkel og bil. De eksterne finansieringskilder som brukes i dag skal fortsatt benyttes når det er mulig.

Stasjonskategorier

	Arealpress	Godt togtilbud	Bra kollektiv, gange, sykkel.	Bilrestriksjoner
A. Stasjoner i storby	Ja, stort	Ja	Ja	Ja
B. Stasjoner i byer og tettsteder rundt storbyer	Ja	Ja	Både og	Både og
C. Stasjoner i andre byer og tettsteder	Ja	Nei	Både og	Nei
D. Stasjoner utenfor sentrumsbyggelse rundt storbyer	Nei	Ja	Både og	Både og
E. Andre stasjoner utenfor sentrumsbebyggelse	Nei	Nei	Nei	Nei

Prising stasjonskategorier

	Månedspris	Dagspris	
A. Stasjoner i store byer	Tilbys ikke	Markedspris	Prises på nivå med lokal kommersiell parkering Eksempel: Oslo (de fleste stasjonene) Trondheim, Drammen
B. Stasjoner med mye pendling i byer/tettsted	Middels/høy	Middels/høy	Bare dagspris på små parkeringsplasser, på store reduseres andel med månedspris til fordel for dagspris i forkant av etterspørsel Eksempel: Ski, Nittedal, Lillestrøm, Asker, Hamar, Sandnes, Jessheim
C. Stasjoner med lite pendling i byer/tettsted	Lav/middels	Lav/ middels	Andel plasser til dagspris økes i forkant av etterspørsel. Eksempel: Levanger, Røros, Otta, Gjøvik
D. Stasjoner med mye pendling i områder uten vesentlig arealpress	Lav/middels	Lav/middels	Bare dagspris på små parkeringsplasser, på store reduseres andel med månedspris til fordel for dagspris i forkant av etterspørsel. Eksempel: Høn, Blaker, Rygge, Rotvoll, Trengereid
E. Stasjoner med lite pendling i områder uten arealpress	Gratis/lav	Gratis/lav	Prises normalt ikke. Eksempel: Tolga, Sjoa, Helleland, Mjølfjell, Drevvatn

-  Parkeringstilbud opprettholdes som i 2016
-  Innfartsparkering - flate. Antall plasser vurderes i planprosessen
-  Overgang til mer bymessig parkering. Løsning tilpasses i hver enkelt situasjon



T2024



T2030

SANDEFJORD

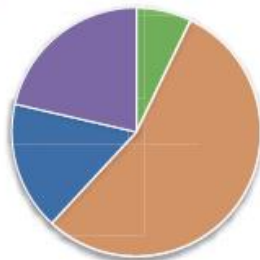
Antall innbyggere* (1.1.2015): ca 45.300

Antall parkeringsplasser (ledige i parentes): 184 (55)

Oblat/avgift: 116/65

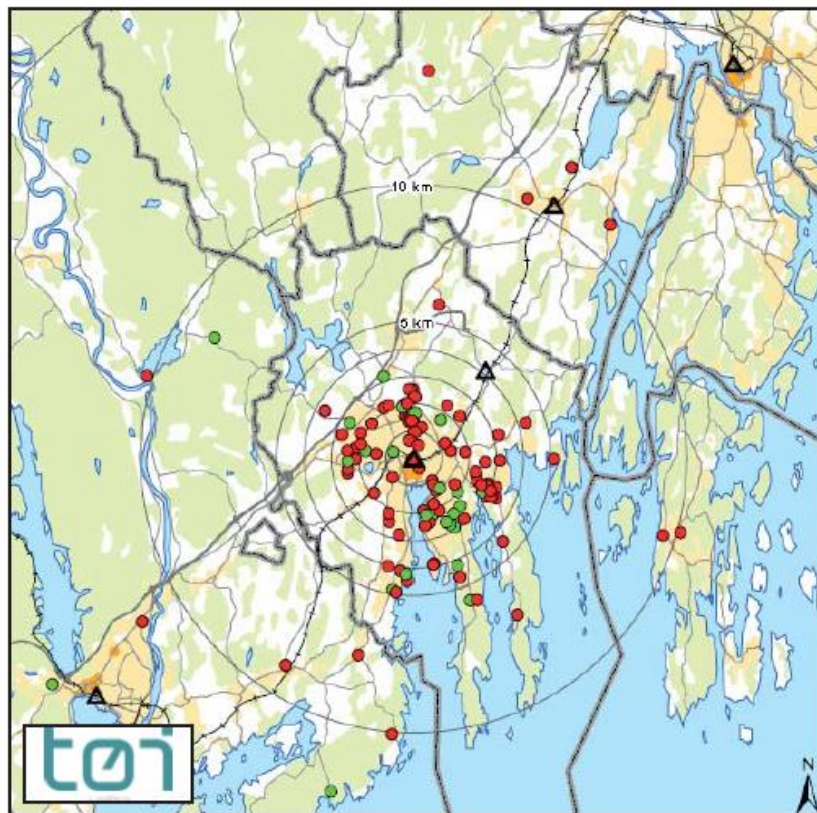
Sandefjord stasjon ligger sentralt i byen og har god tilgjengelighet til busstasjonen og sentrumsområdet. Bosettingen i Sandefjord ligger relativt nært rundt sentrum. Nummerskiltregistreringen viser at ca. 62 % av de tilreisende bor innenfor tre kilometer fra stasjonen. 79 % har bostedsadresse innenfor 5 km.

Sandefjord er byen på strekningen hvor flest reisende med bil bor i nærhet til stasjonen (1-3 km).



Avstand mellom registrert boligadresse og stasjon:

■ 0-1km ■ 1-3km ■ 3-5km ■ mer enn 5 km

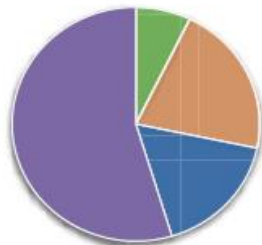


Antall innbyggere* (1.1.2015): ca 43.500

Antall parkeringsplasser (ledige i parentes): 71(23)

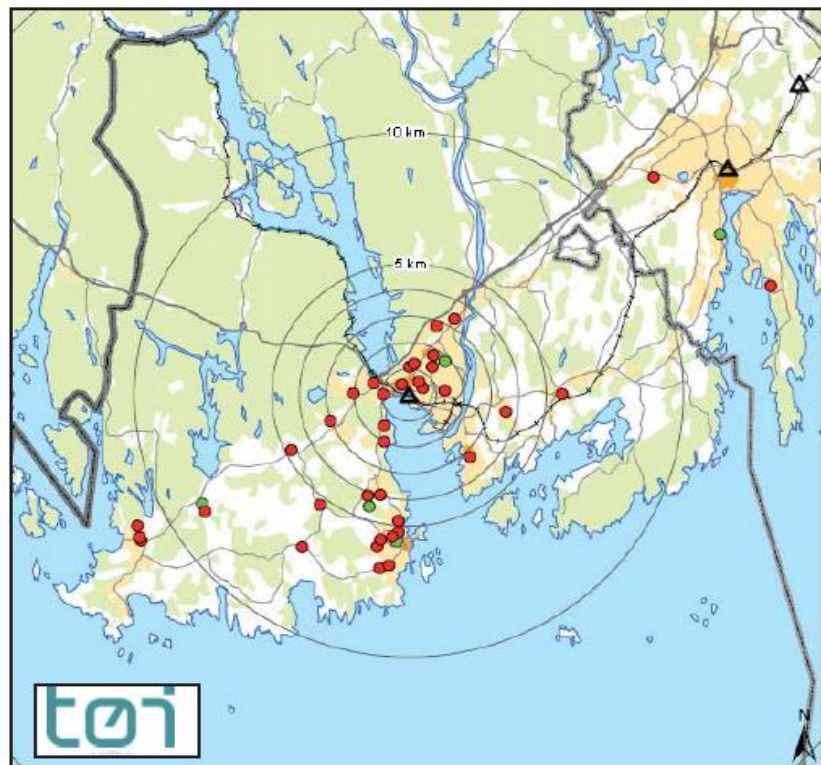
Oblat/avgift: 62/0 (P-bevis kr.50,- pr.mnd samarbeid Larvik kommune, Rom Eiendom og JBV)

Larvik stasjon ligger sentralt i byen, mellom Storgata og Strandpromenaden og langs en kollektivakse. Sentrumsområdet ligger på en høyde i forhold til stasjonen. Nummerskiltregistreringen viser at 45% av de tilreisende bor innenfor fem kilometer fra stasjonen.



Avstand mellom registrert boligadresse og stasjon:

■ 0-1km ■ 1-3km ■ 3-5km ■ mer enn 5 km



Tegnforklaring

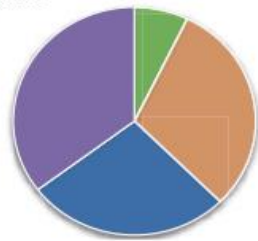
- | | | | |
|-------------------------|----------------------|------------|-------------|
| ▲ Stasjon/T-banestasjon | — Europaveg | — Riksveg | — Fylkesveg |
| ▭ Fylkesgrense | ▭ Kommunegrense | ■ Tettsted | ■ Sentrum |
| ● Bil med barnesete | ● Bil uten barnesete | ● Leiebil | ■ Skog |

* I kommunen. Kilde: <http://www.ssb.no>

Antall innbyggere* (1.1.2015): ca 41.900
 I tillegg har Nøtterøy ca. 21.500 innbyggere

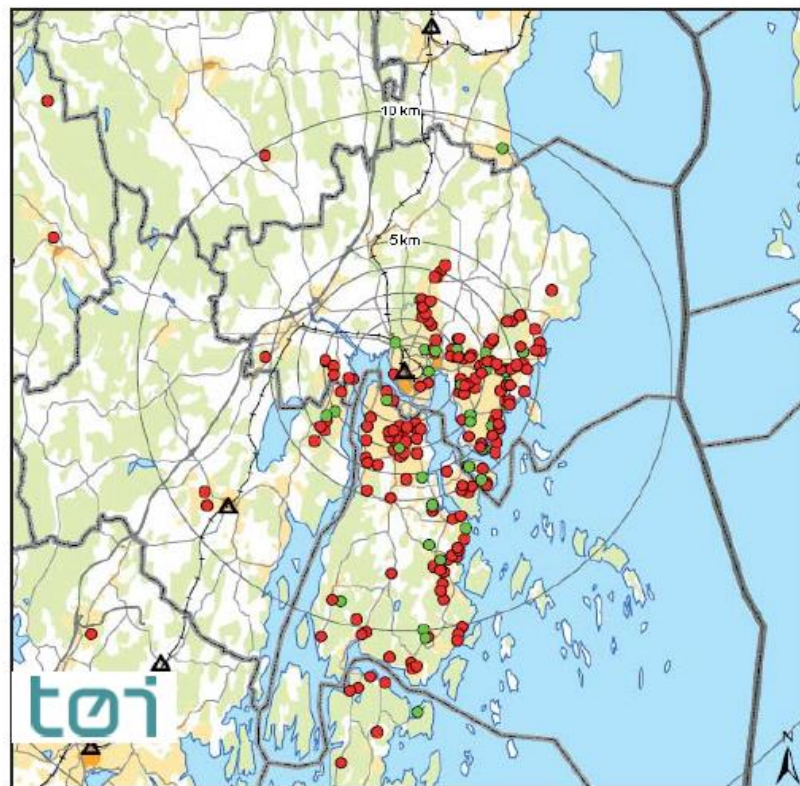
Antall parkeringsplasser (ledige i parentes): 248 (11)
 Oblat/avgift: (SMS-oblat fra 1.9.2015) 220/26

Tønsberg er en bystasjon. De tettest befolkede boligområdene ligger innen 5 km fra stasjonen. Nummerskiltregistreringen viser at 67% av de tilreisende med bil kjører kortere enn 5 km. De som bor lengre unna kommer i hovedsak fra Nøtterøy og Tjøme.



Avstand mellom registrert biladresse og stasjon:

- 0-1km
- 1-3km
- 3-5km
- mer enn 5 km



Tegnforklaring

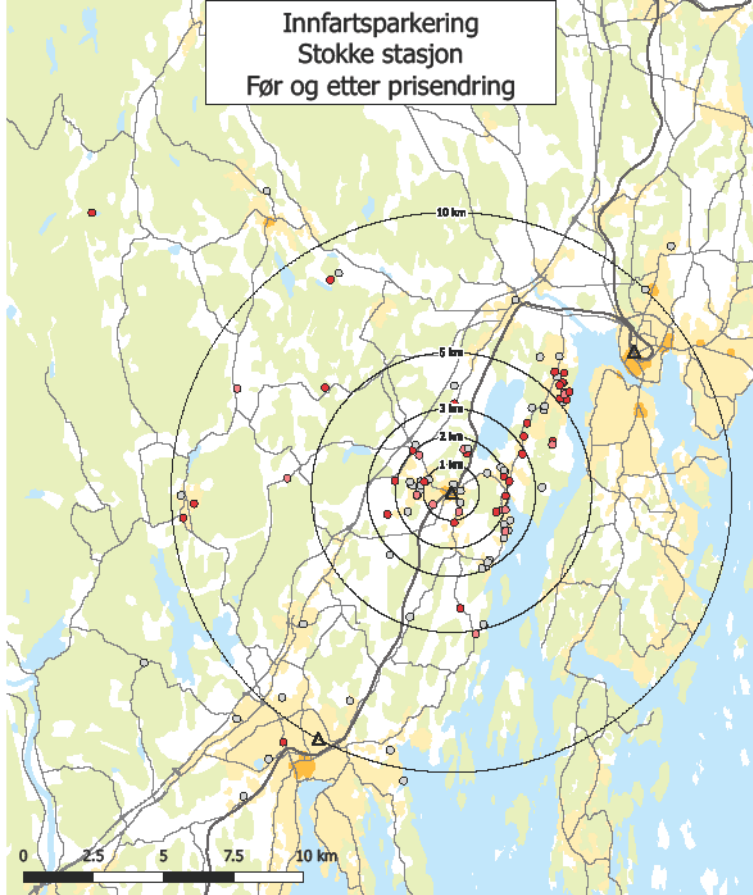
- | | | | |
|-------------------------|----------------------|------------|-------------|
| ▲ Stasjon/T-banestasjon | — Europaveg | — Riksveg | — Fylkesveg |
| ▭ Fylkesgrense | ▭ Kommunegrense | ■ Tettsted | ■ Sentrum |
| ● Bil med barnesete | ● Bil uten barnesete | ● Leiebil | ■ Skog |

* I kommunen. Kilde: <http://www.ssb.no>

Vi bryr oss!

- Før og etter målinger ved prising
- Samme vei
- Evaluering av sykkelløsninger
- Mobilitetssamarbeid med andre aktører
- Utvikling av app-løsning
- Økt kapasitet der det er riktig
- Revidering av strekningsvise planer

Innfartsparkering Stokke stasjon Før og etter prisendring



Før prisendring
Antall biler: 101
Belegg: 151 %
Andel med barnesete: 12 %
Akk. andel innenfor 1 km: 7 %*
Akk. andel innenfor 2 km: 27 %*
Akk. andel innenfor 3 km: 43 %*
Akk. andel innenfor 5 km: 56 %*

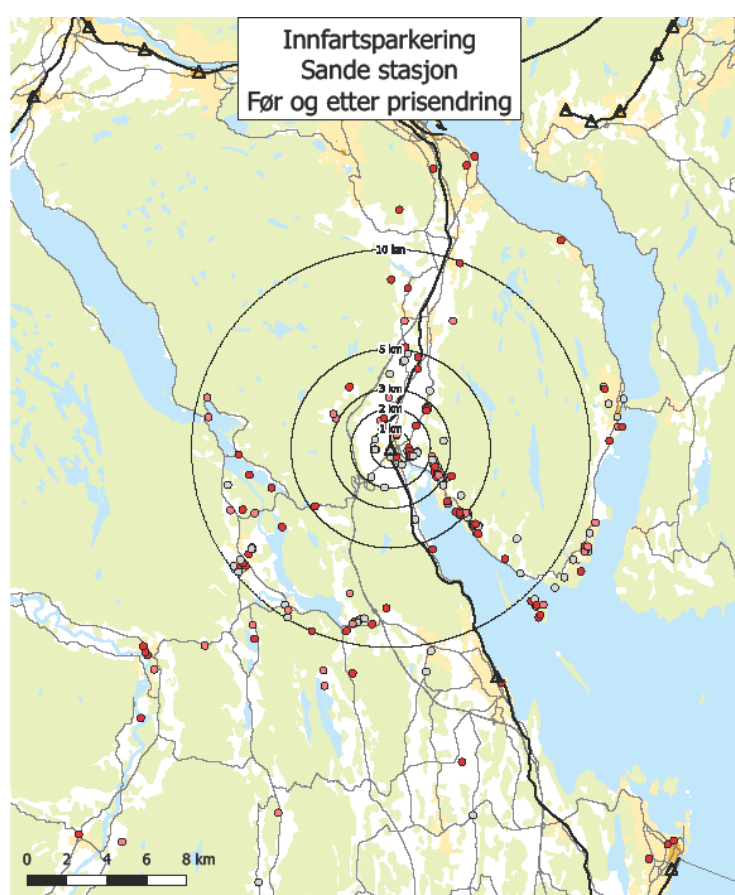
Etter prisendring
Antall biler: 60
Belegg: 90 %
Andel med barnesete: 22 %
Andel innenfor 1 km: 4 %*
Akk. andel innenfor 2 km: 24 %*
Akk. andel innenfor 3 km: 39 %*
Akk. andel innenfor 5 km: 53 %*
*Blant bilene med adresse

Tegnforklaring

Registreringstidspunkt

- Etter prisendring
- ◻ Både før og etter prisendring
- ◻ Før prisendring

Innfartsparkering Sande stasjon Før og etter prisendring



Før prisendring
Antall biler: 161
Belegg: 80 %
Andel med barnesete: 9 %
Akk. andel innenfor 1 km: 9 %*
Akk. andel innenfor 2 km: 18 %*
Akk. andel innenfor 3 km: 31 %*
Akk. andel innenfor 5 km: 44 %*

Etter prisendring
Antall biler: 165
Belegg: 82 %
Andel med barnesete: 27 %
Andel innenfor 1 km: 6 %*
Akk. andel innenfor 2 km: 13 %*
Akk. andel innenfor 3 km: 26 %*
Akk. andel innenfor 5 km: 39 %*
*Blant bilene med adresse

Tegnforklaring

Registreringstidspunkt

- Etter prisendring
- ◻ Både før og etter prisendring
- ◻ Før prisendring

Samme vei




Med pilotprosjektet
"Kjør sammen til toget"
ønsker vi å kartlegge
togpendleres
kjennskap til, interesse
for og bruk av
samkjøringsløsninger

Sykkelhotell! Hva var spørsmålet?




Nye trender innenfor mobilitet




Whim Go
For those who want to try Whim first or simply don't travel that much. Pay per ride, no commitment, no surcharges.

0€
per month



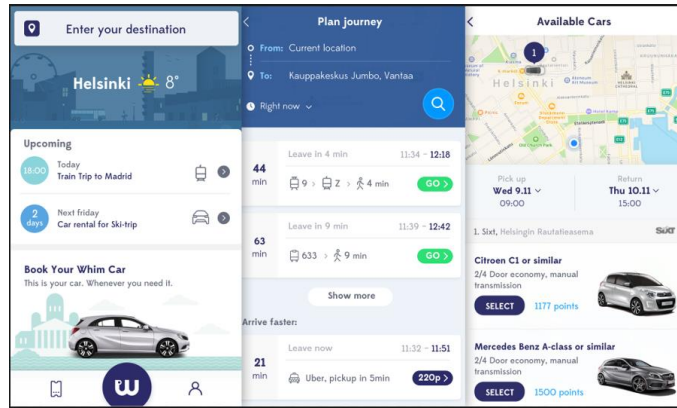
Whim Urban
For regular travellers who could use the flexibility of a taxi or car occasionally.

49€
per month (includes any first)
INTRODUCTORY OFFER



Whim Unlimited
Modern alternative for owning a car. At the price of owning a car you get unlimited access to public transport, taxi or a car according to your daily need.

499€
per month (includes any first)
INTRODUCTORY OFFER



The screenshot shows the Whim Helsinki mobile app interface. It is divided into three main sections: 'Enter your destination', 'Plan journey', and 'Available Cars'.
1. 'Enter your destination': Shows 'Helsinki' with a weather icon (8°) and a search bar.
2. 'Plan journey': Shows a route from 'Current location' to 'Kauppakeskus Jumbo, Vantaa'. It lists upcoming trips: 'Today Train Trip to Madrid' (44 min) and 'Next Friday Car rental for Ski-trip' (63 min). It also shows 'Arrive faster' options like 'Uber, pickup in 5min' (220p) and 'Leave now' (11:32 - 11:51).
3. 'Available Cars': Shows a map of Helsinki and lists available car models: 'Citroen C1 or similar' (1177 points) and 'Mercedes Benz A-class or similar' (1500 points). Each listing includes details like 'Pick up' time and 'Drop off' time.

Whim Helsinki



Byttepunkt Berliner Tor i Hamburg

