

Sammenligning alternative parkeringsnormer Bærum kommune

- Analyse av ulike forslag til parkeringsnorm
 - beregnet effekt på bilandel og antall bilturer i framtidig situasjon

Bakgrunn og oppgavebeskrivelse

- Multiconsult leverte analyser av administrasjonens forslag til parkeringsnorm som en del av prosjektet «Stedstilpasset målstyring» som var en operasjonalisering av kommunens transport- og mobilitetsmål
- Det vedtatte målet er at 60 % av reiser skal tas med grønne reisemidler definert som gange, sykkel og kollektivtrafikk
 - Registrert andel grønne reiser i kommunen er litt over 40 % fra reisevaneundersøkelser (RVU) gjort før pandemien (2018-2019)
- Oppgaven har vært å gjøre en oppdatert analyse som inneholder:
 - Justert befolkningsvekst med nye områder lagt inn under høring av kommuneplanen
 - Avtjerna er ikke lagt inn i analysen siden dette er lengre fram i tid
 - Analyse av alternativ parkeringsnorms effekt på måloppnåelse av andel grønne reiser sammenlignet med opprinnelig forslag
 - Vurdering av endringene mellom de foreslåtte parkeringsnormene og hva som gir utslag i effekter

Innhold

- Metodikk
- Nye vekstområder
- Befolkningsendringer
- Analyse av parkeringsnormer
- Resultater
 - I de mest sentrale områdene
 - Kommunen som helhet
 - Effekt på måloppnåelse
- Diskusjon og vurderinger



Metodikk

Analysen er begrenset til å gjelde parkeringsnorm for bosatte og påvirker kun nye boenheter. Maks tillatte plasser fra P-norm er brukt.

En restriktiv parkeringsdekning er forutsatt å gi lavere bilhold – antall private biler begrenses til antall parkeringsplasser

Reisevaneundersøkelser viser at lavere bilhold gir redusert bilførerandel som er brukt til å beregne effekt på måloppnåelse

Nye vekstområder for bolig tatt med i analysene

- Dønskiveien 55; 105 boliger
- Solvikveien / Helmerveien; 140 boliger
- Rykkinn; 105 boliger
- Brynsveien 88; ca. 200 boliger



Forslag til parkeringsnorm førstegangshøring (Alt. 1)

- Forslaget er basert på fire soner (1-4) som er inndelt etter kollektivtilgjengelighet og potensial til bruk av gange og sykkel

Soneinndeling:	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Parkeringsplasser for bil	0,2 - 0,7 pr. 100 m2 BRA	0,5-1,0 pr. 100 m2 BRA	0,7-1,2 pr 100m2 BRA.	Ene-/tomannsbolig: Maks 2,0 pr boenhet Rekkehus: maks 1,2 pr 100m2 BRA Leilighet: maks 1,2 pr 100m2 BRA.

Alternati

Alternativt forslag til parkeringsnorm fra høring (Alt. 2)

- Forslaget er basert på de tre eksisterende sonene (A-C) i gjeldende parkeringsnorm inndelt etter gangavstand fra stasjoner med ulik prioritering
- Forslaget inneholder også faktorer som gjør det mulig å redusere kravene hvis det er små leiligheter eller bilpoolordninger

Soneinndeling:	Sone A	Sone B	Sone C
Parkeringsplasser for bil	Leilighet: 0,7 - 1,0 pr. 100 m2 BRA	Leilighet: 0,8 - 1,2 pr. 100 m2 BRA	Leilighet: 1,0 - 1,2 pr. 100 m2 BRA
	Rekkehus: 1,0 per 100 m2 BRA	Rekkehus: 1,2 per 100 m2 BRA	Rekkehus: 1,2 per 100 m2 BRA
	Ene-/tomannsbolig: 2,0 per boenheter	Ene-/tomannsbolig: 2,0 per boenheter	Ene-/tomannsbolig: 2,0 per boenheter

**Alternativ 2 åpner i tillegg for å redusere minimumskravet med inntil 20 - 25 % dersom det tilrettelegges for miljøvennlige delemobilitetsordninger eller for andelen av leiligheter som er under 50 m2.*

Forutsetninger gjort i beregninger og analyse

- Maksnorm for parkering i de ulike alternativene/sonene er brukt til beregninger av parkeringsdekning
- Det er gjort følgende antagelse om gjennomsnittlig boligstørrelse:
 - *Sone 1 og A: 70 m²*
 - *Sone 2 og B: 85 m²*
 - *Sone 3: 100 m²*
 - *Sone C: 110 m²*
 - *Sone 4: Basert på boenheter som gir p-dekning på 1,4 per boenhet.*

Forskjeller i soneinndeling og befolkningsvekst

Grovt sett er sonene sammenlignbare slik

- Sone 1 er tilsvarende sone A
- Sone 2 er tilsvarende sone B
- Sone 3 og 4 er tilsvarende sone C

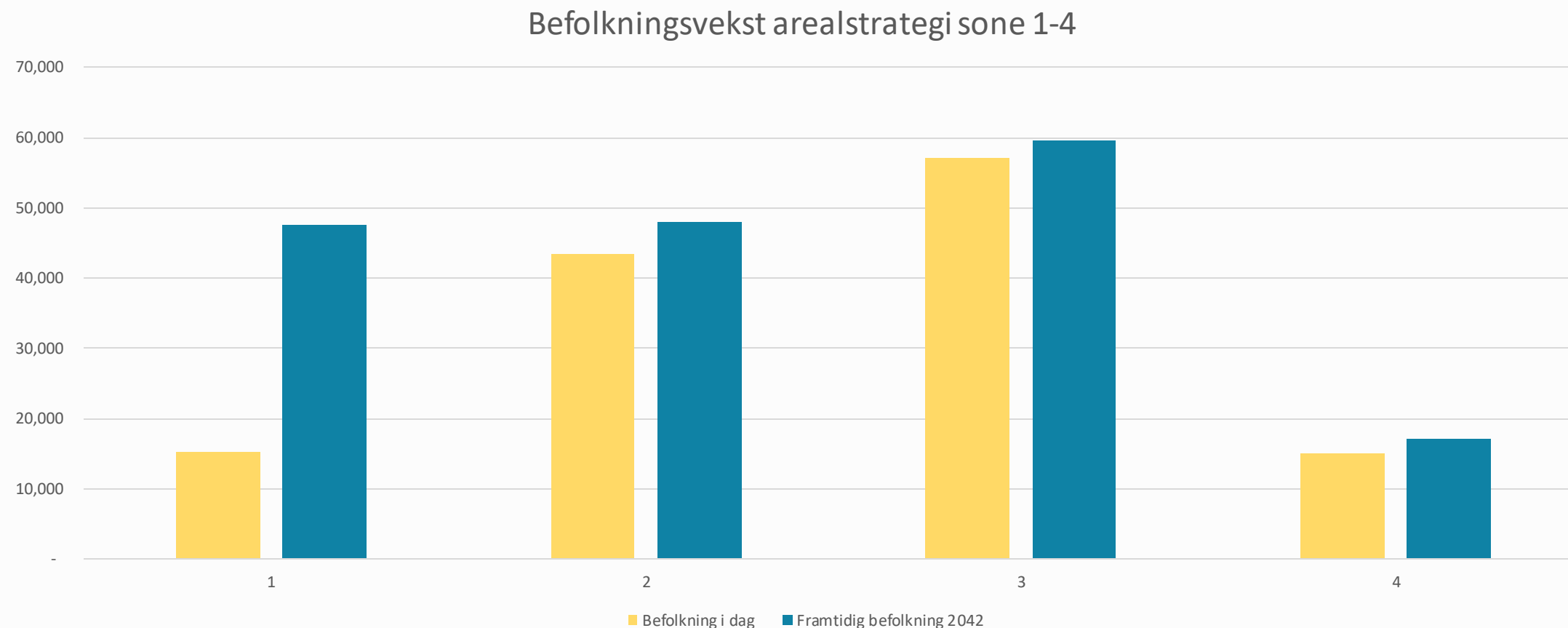
De største forskjellene i nye boligområder som gir utslag i analysene er følgende

- Utviklingsområde Høvik ligger i sone 1 i alternativ 1, men i sone B i alternativ 2 (ca. 1 000 boliger)
- Nord-vestlig del av Forneburingen ligger i sone 1 i alternativ 1, men i sone B i alternativ 2 (ca. 1 300 boliger)
- Nye vekstområder (slide 5) har et lavt antall boliger sammenlignet med Høvik og deler av Forneburingen og gir derfor kun små utslag i analysen

Dette gir noen forskjeller i hvor befolkningsveksten er forventet å fordele seg med arealstrategien til kommunen

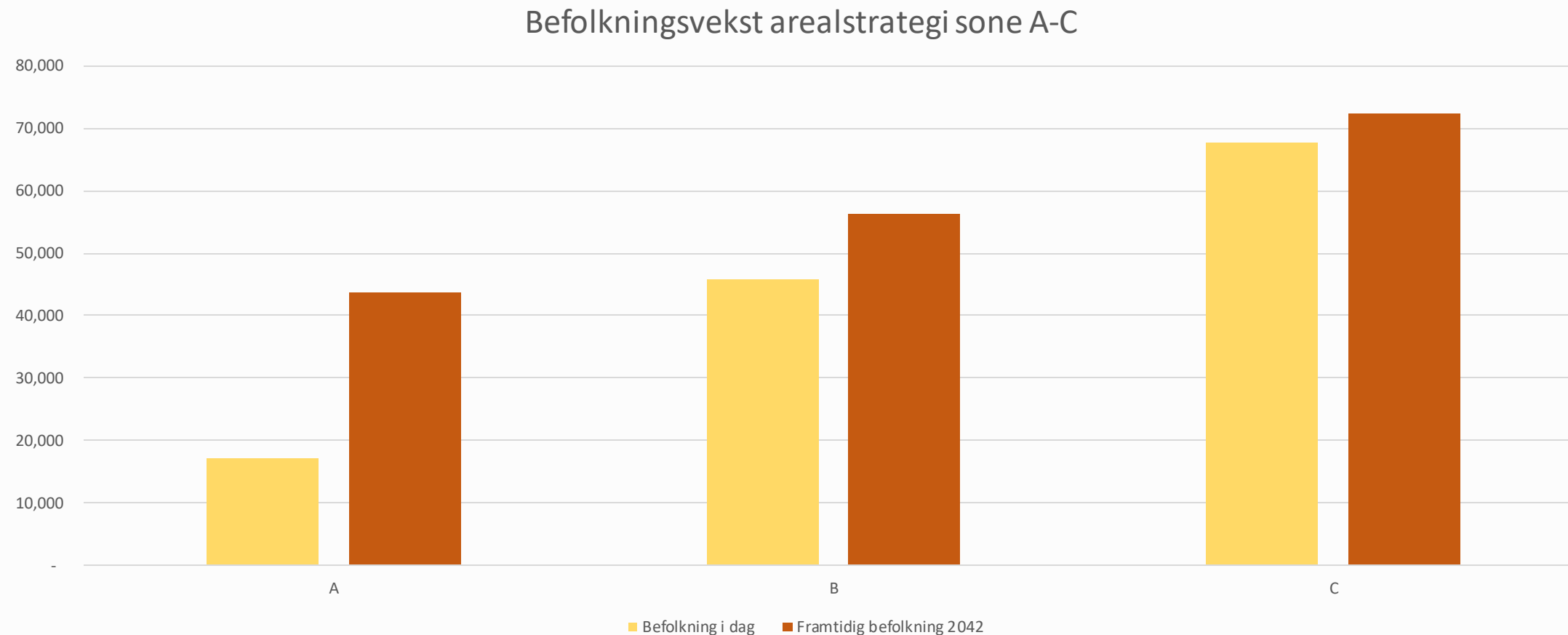
- Ca. 65 % av befolkningsveksten i arealstrategien vil komme i sone A
- Ca. 80 % av befolkningsveksten i arealstrategien vil komme i sone 1

Oppdaterte befolkningsprognoser sone 1-4



- Befolkningsveksten på litt over 40 000 nye beboere i prognosene fordeles mellom sonene:
- Sone 1 – ca. 80 % av veksten
- Sone 2 – ca. 10 % av veksten
- Sone 3 og 4 – ca. 10 % av veksten, med 5 % hver

Oppdaterte befolkningsprognoser sone A-C



- Befolkningsveksten på litt over 40 000 nye beboere i prognosene fordeles mellom sonene:
- Sone A – ca. 65 % av veksten
- Sone B – ca. 25 % av veksten
- Sone C – ca. 10 % av veksten

Effekter av foreslåtte parkeringsnormer

Alternativ 1 har mest restriktiv parkeringsdekning (0,7 per 100 m² BRA)

Sone 1 har også størst andel av veksten - ca. 80 %

Alternativ 2 har en litt romsligere p-dekning (1,0 per 100 m² BRA)
Dette er lavere enn dagens bilhold, men mindre restriktivt enn alternativ 1

Sone A har lavere andel av befolkningsveksten (ca. 65 %) sammenlignet med sone 1

Resultater av analyser for mest sentrale soner

Det fokuseres på de mest sentrale sonene (Sone 1 for alternativ 1 og sone A for alternativ 2) fordi her vil effekten av parke ringsnormen være størst som følge av størst utvikling med planlagte nye boenheter

- Alternativ 1 gir en estimert parkeringsdekning på i underkant av 0,5 p-plasser per boenheter
- 68 % av befolkningen i sone 1 vil bo i nye boenheter
- Reisevaneundersøkelser indikerer at dette vil gi en reduksjon på 19 prosentpoeng bilandel sammenlignet med dagens bilandel i sone 1
- Alternativ 2 gir en estimert parkeringsdekning på rundt 0,7 p-plasser per boenheter
- 61 % av befolkningen i sone A vil bo i nye boenheter
- Reisevaneundersøkelser indikerer at dette vil gi en reduksjon på 12 prosentpoeng bilandel sammenlignet med dagens bilandel i sone A

Resultater av analyser andre soner

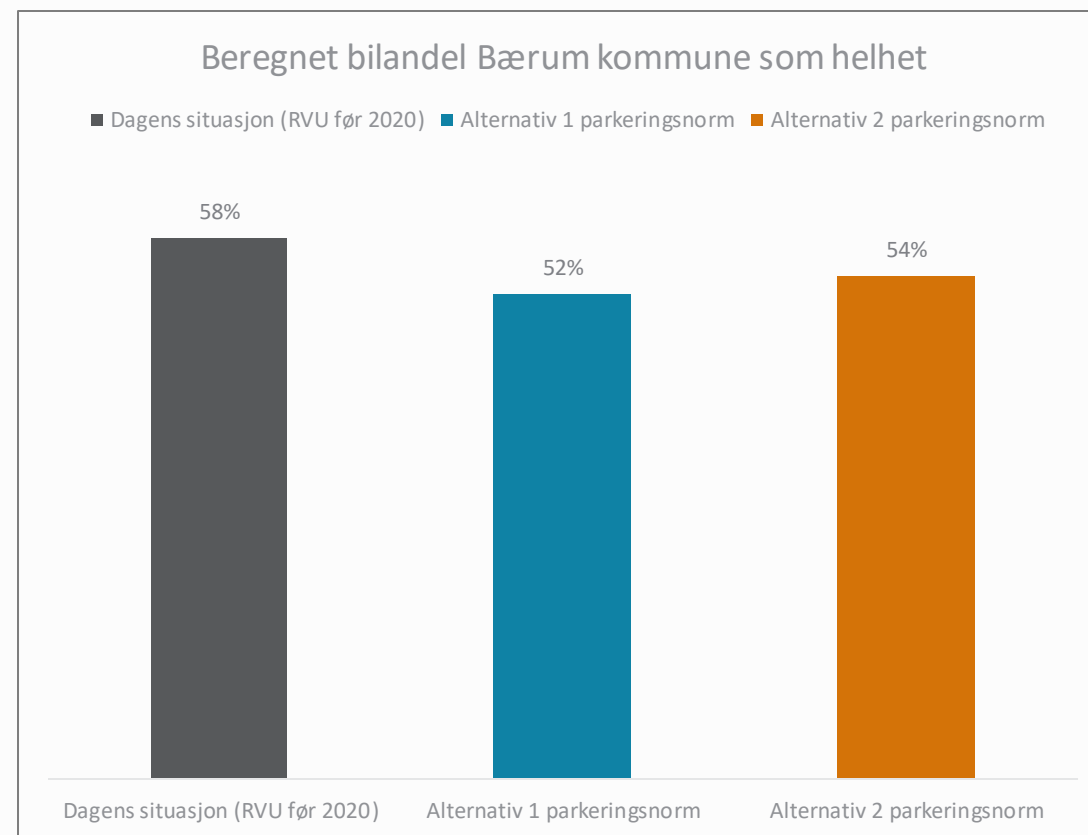
Mindre sentrale soner (Sone 2-4 for alternativ 1 og sone B-C for alternativ 2) har lavere vekst av nye boenheter som dermed gir mindre effekt av parkeringsnormen for nye bosatte

- Sone 2-4 vil ha en lav andel ny befolkning og det er derfor beregnet en begrenset effekt av ny parkeringsnorm
- Effekten er 1-2 prosentpoeng reduksjon i bilandel i hver av sonene
- Tilsvarende har sone B-C også lav andel ny befolkning, men høyere andel ny befolkning enn sone 2-4
- Innstrammingen i parkeringsdekningen i sonene er derimot mindre restriktive
- Summert gir det samme effekt på 1-2 prosentpoeng redusert bilandel i sone B og C

Resultater kommunen som helhet

Sonene for de alternativene parkeringsnormene har ulik geografi som kompliserer direkte sammenligning. Her er resultatene sum mert for kommunen som helhet

- Alternativ 1 er beregnet å redusere bilandelen med 6 prosentpoeng for kommunen som helhet
- Alternativ 2 er beregnet å redusere bilandelen med 4 prosentpoeng for kommunen som helhet
- Alternativ 1 er beregnet å gi best måloppnåelse mot 60 % grønne reiser



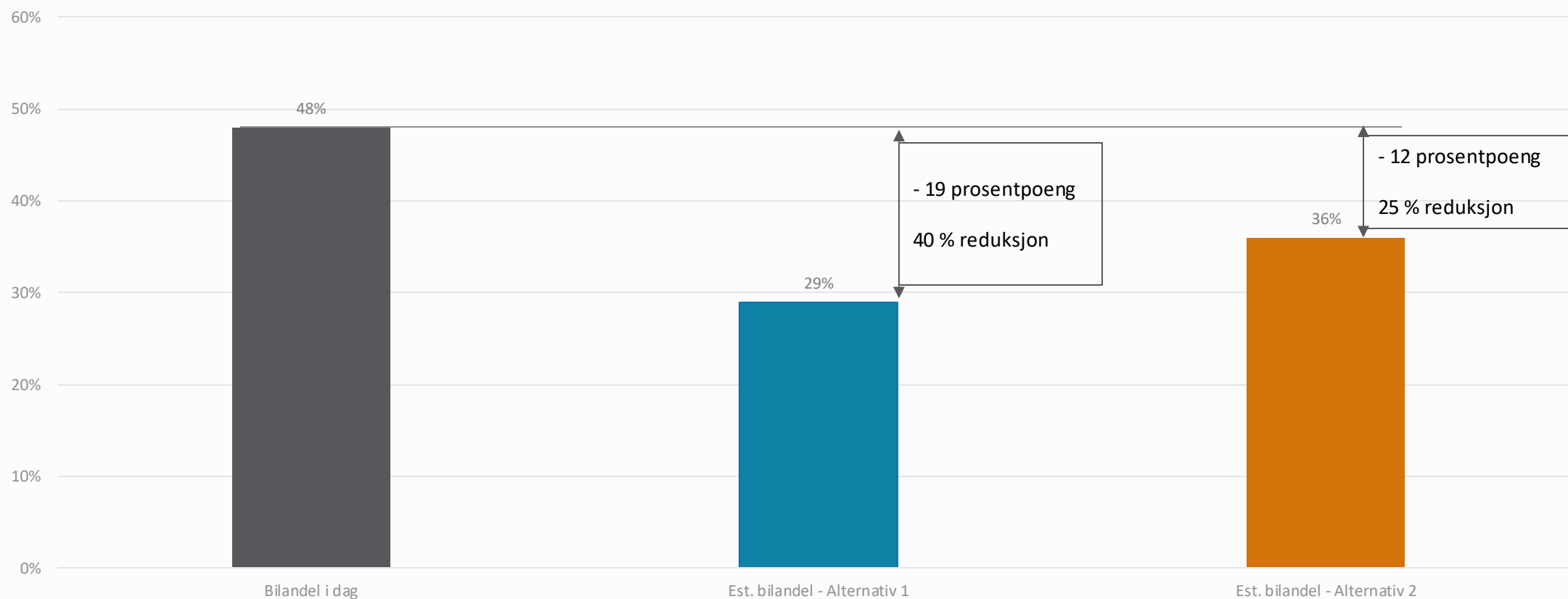
Differanse på antall bilturer alternativene

- Alternativ 1:
 - Reduserer antall bilturer med ca. 40 % sammenlignet med dagens reisemiddelfordeling i den mest sentrale sonen
 - Estimert å redusere antall bilturer i hele kommunen i år 2042 med *ca. 29 000* per dag sammenlignet med dagens reisemiddelfordeling
- Alternativ 2:
 - Reduserer antall bilturer med ca. 25 % sammenlignet med dagens reisemiddelfordeling i den mest sentrale sonen
 - Estimert å redusere antall bilturer i hele kommunen i år 2042 med *ca. 19 000* per dag sammenlignet med dagens reisemiddelfordeling

Alternativ 1 gir dermed totalt opp mot 50 % større effekt i å redusere biltrafikken sammenlignet med alternativ 2

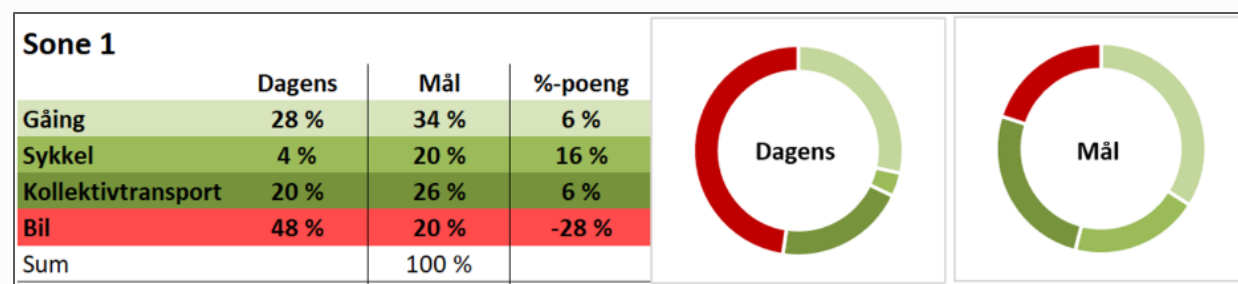
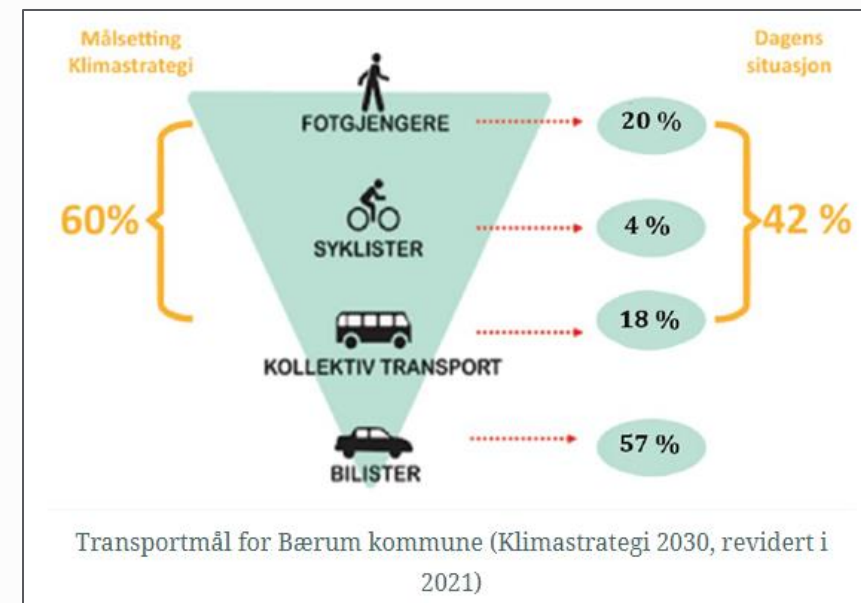
Endring i bilandel mest sentrale sone

Beregnet bilandel mest sentrale sone - andel turer gjort som bilfører eller bilpassasjer



Mål for andel grønne reiser

- Bærum kommune har et mål om at 60 % av reisene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport
- For at kommunen som helhet skal klare måle er det gjort analyser som viser at de mest sentrale sonene må ned i en bilandel på 20 %
- Alternativ 1 bidrar til å flytte 19 av 28 prosentpoeng (68 %) for å nå dette målet
- Alternativ 2 bidrar til å flytte 12 av 28 prosentpoeng (42 %) for å nå dette målet
 - Alternativ 2 krever derfor flere tiltak som kan bidra til å flytte flere trafikanter til grønne reisemidler for å nå målsetningen (eksempelvis bompenger/veiprising, økt investering i gang- og sykkelnettverk og forbedret kollektivtilbud)



Eksempel på målsetning for mest sentrale sone reisemiddelfordeling fra [stedstilpasset målstyring](#)

Diskusjon og vurderinger

- De to hovedgrunnene til at alternativ 1 gir lavere bilførerandel er følgende:
 - Alternativ 1 har mer restriktiv parkeringsdekning i den mest sentrale sonen
 - Alternativ 1 har også en soneinndeling som samler en større andel av befolkningsveksten i den mest sentrale sonen
- Dersom parkeringsdekningen fra alternativ 2 sammensettes med soneinndelingen i alternativ 1 beregnes det en 4 p.p. reduksjon i bilandel i kommunen
- Dersom parkeringsdekningen fra alternativ 1 sammensettes med soneinndelingen i alternativ 2 beregnes det en 6 p.p. reduksjon i bilandel i kommunen
- Basert på disse følsomhetsberegningene er det normtallene som utgjør hovedforskjellen mellom alternativene og soneinndelingen har dermed en mindre effekt