

FORSLAG TIL PRINSIPPER OG BESTEMMELSE FOR PARKERING

Dette notatet redegjør for parkering i Regionalplan Jæren og de tre kommunene. I tillegg redegjør notatet for grunnlag og tidligere forslag i interkommunal kommunedelplan for parkering på Forus og Lura. Med grunnlag i dette har vi laget en samlet oversikt over parkeringskravet for henholdsvis næring og bolig fra disse kildene, prinsippene disse bygger på, og forslag til parkeringskrav for Interkommunal kommunedelplan for Forus. Som en referanse gis også en sammenstilling av parkeringsnormene i Oslo, Bergen og Trondheim.

En viktig del av arbeidet har vært å gi anbefalinger om parkeringsstrategi og bestemmelser til IKDP Forus. Det har vært viktig å vurdere hvordan ulike prinsipper for parkering ivaretar kjerneområdene, kollektivakse og øvrige arealer på Forus.

NÆRINGS-PARKERING FOR BIL I DAGENS PLANER

Prinsippet for parkeringskravet i regionalplanen og kommuneplanene er at de skal være enkle. Samtidig bygger de på ABC-prinsippet, der steder med god tilgjengelighet for gang, sykkel og kollektivtransport (A-området) har lavt parkeringskrav, områder med middels tilgjengelighet (B-områder) har litt høyere parkeringskrav, og områder med lav tilgjengelighet (C-områder) har parkeringskrav tilpasset få ansatte/besøkende og logistikkbehovet til virksomhetene. Dette skal være med på å styre lokalisering av virksomheter.

Soner og næringskategori

Retningslinjene i regionalplanen skiller på tre kategorier næringsområder (1) områder med høy urbaniseringsgrad, (2) områder med allsidig virksomhet og (3) arealkrevende virksomheter. Det er kun kategori én som er spesifisert med anbefalt krav.

Kommuneplanene har et tredelt skille henholdsvis områder med høy arealutnyttelse, områder ved hovedkollektivakser og utenfor hovedkollektivakser. Hvis vi sammenstiller regionalplanens retningslinjer og bestemmelsene i kommuneplanen i én tabell, samsvarer regionalplanens retningslinje med områder ved hovedkollektivakser i kommuneplanen. jf. tabell 1.

Administrasjonens forslag i interkommunal kommunedelplan for parkering på Forus og Lura tok utgangspunkt i at kravet for områder langs hovedkollektivakser skal gjelde hele området, men med redusert krav til industri-/lagervirksomhet. Vi kan her trekke en parallell til kommuneplanenes sone to, med redusert parkeringskrav for arealkrevende virksomheter fordi disse virksomhetene har lavere parkeringsbehov enn andre formål (jf Asplan viak registreringer og rapport i arbeidet med kommunedelplan for parkering for Forus og Lura).

Maksimums og minimumsnorm

Retningslinjene i regionalplanen benytter maksimumskrav til parkering. Stavanger benytter minimums- og maksimumskrav, og fastkrav ved frikjøp i områder med høy arealutnyttelse. Sandnes benytter maksimumskrav i områder med høy arealutnyttelse og områder ved hovedkollektivakser, samt minimumskrav i områder utenfor hovedkollektivakser. Interkommunal kommunedelplan for parkering på Forus og Lura foreslo maksimumskrav og fastkrav ved innføring av ordning om frikjøp.

Fellesanlegg og frikjøp

I Stavanger sentrum gir Stavanger kommune anledning for frikjøp fra parkeringskravet. Ved frikjøp gjelder fastkrav på 0,9 plasser per 100 m², frikjøpsbeløpet er 112.000 kr (per 1/1 2017). Tilsvarende tilbyr Sandnes kommune frikjøp fra parkeringskravet i Sandnes sentrum, frikjøpsbeløpet er 317 744

(per 1/1 2018). Ut fra plan og bygningsloven §28.7 kan innbetalt beløp bare benyttes til opparbeiding av offentlige parkeringsanlegg dvs. parkeringsanlegg som er regulert offentlig og som styres og driftes av kommunen.

Forslag til interkommunal kommunedelplan for parkering på Forus og Lura la opp til å bruke parkeringskravet som fastkrav ved innføring av ordning om frikjøp. Den foreslo innføring av frikjøpsordning og etablering av fellesanlegg. Kriteriene for plassering av fellesanlegg:

- Prinsipp om lik eller større avstand mellom arbeidsted og parkeringsanlegg som mellom arbeidsted og kollektivholdeplass
- Plassering i områder som har fortetningspotensial/større utbygginger
- Anleggene er offentlig regulert og styrt

Tabell 1. Parkeringskrav i Regionalplan Jæren, de tre kommunene Stavanger, Sandnes og Sola, og i tidligere forslag til interkommunal kommunedelplan for parkering på Forus.

	Næringsbebyggelse – Antall parkeringsplasser pr 100 m ² BRA		
	Områder med høy arealutnyttelse (sentrum, lokalsentrene)	Næringsområder kategori 1/ Ved hoved kollektivakser	Næringsområder kategori 2 og 3/Utenfor hoved kollektivakser
Regionalplan Jæren (næringskategori)	-	Maks 0,75-1	Ikke definert
Stavanger (areal/soner) *Sone Forus som henviser til RP Jæren	0,5-0,9	0,9-1,2 Maks 0,75-1	Min 1
Sandnes (areal/soner)	Maks 1	Maks 1,2	Min 1
Sola * Egen presisering for Forus og Risavika. For Forus henvises til Regionalplan Jæren	-	(Maks 1,2) *Maks 0,75-1	Ikke definert
Forslag fra IKDP Parkering på Forus og Lura	-	Maks 1,2	Maks 0,4

Kartlegging av parkeringsplasser på Forus

Med Rogaland fylkeskommune som oppdragsgiver, gjennomførte Asplan viak en parkeringsutredning for arbeidet med kommunedelplan for parkering på Forus og Lura (Asplan viak 2011 og 2014). Den omfattet registrering og bruk av dagens parkeringsplasser på Forus. Registeringen ble foretatt i 2013 og viser at området hadde ca 27.500 parkeringsplasser og ca 19.000 parkerte biler, dvs. et parkeringsbelegg på ca 70 prosent. Ut fra registrert BRA på ca 22.700 m² utgjør dette 1,2 parkeringsplasser per 100 m² BRA. Kartleggingen viser også at delområdene har svært ulikt antall parkeringsplasser per 100 m² BRA og parkeringsbelegg. Det spenner fra 0,35 plasser per 100 m² BRA til 3,08 plasser per 100 m² BRA og parkeringsbelegget spenner fra 7 prosent til 177 prosent.

Kartleggingen som KAP og Brandsberg-Dahls arkitekter har gjennomført i forbindelse med Stedsanalysen for IKDP Forus, viser en høyere parkeringskapasitet i dag enn det kartleggingen i 2014 viste. I stedsanalysen anslås dagens parkeringskapasitet til å være 31.500 plasser. Dette omfatter

ikke p-hus og p-anlegg under bakkeplan, dette kommer tillegg til beregnet parkeringskapasitet. Det vises til at det ut over dette er harde flater som for det meste er asfaltert og kan brukes til parkering (KAP og Brandsberg-Dahls arkitekter 2016).

Registreringene viser med andre ord at det er overkapasitet på parkering på Forus i dag.

NÆRINGSPARKERING FOR BIL I ANDRE BYER

Tabellen under viser gjeldende og forslag til nye parkeringsnormer i Oslo og Bergen, samt gjeldende parkeringsnorm i Trondheim. Vi har brukt Oslos kategorisering som utgangspunkt og plassert normene for de to andre så nært som mulig inn i denne kategoriseringen. Sammenligningen viser at de andre byene jevnt over stiller krav om maksimalt antall parkeringsplasser. Det vil si at de ikke stiller krav om parkering. Utbygger står fritt til å etablere et tilpasset antall parkeringsplasser opp til et maksimalt antall per 100 m² BRA.

Parkeringsnormen er betraktelig lavere enn kommunene på Nord-Jæren. I sentrum i de andre byene er normen svært lav, helt nede i 0,1 parkeringsplass per 100m². Normene er også svært lave i tett by. I både Bergen og Oslo har kommunene redusert normen til maksimalt antall plasser ytterligere i forslag til ny norm. Sammenligningen viser dessuten at kommunene reduserer normene fra tidligere for kategorien åpen by. Jevnt over er normen for industri og lager lav på tvers av lokalisering. Dette samsvarer med at disse næringskategoriene normalt sett har få ansatte og besøkende i forhold til arealbehovet (BRA).

Figur 1. Oversikt over parkeringsnormer i Oslo, Bergen og Trondheim, norm angitt per 100 m² BRA

Sone ¹	Oslo (MAKS krav)	Oslo forslag (MAKS krav)	Bergen (MAKS krav)	Bergen forslag ² (MAKS og MIN/MAKS)	Trondheim (MAKS krav)
Sentrum	Kontor: 0,16 Handel/service: 0,2 Industri/lager: 0,016	Kontor: 0,1 Handel/service: 0,1 Industri/lager: 0	Kontor: 0,2 / 0,1 / 0 Handel/service: 0 Industri: 0,1 Lager: 0,1	Kontor: 0,2 / 0,1 / 0 Handel/service: 0 Industri: 0,1 Lager: 0	Kontor: 0,25 Handel/service: 1
Tett by	Kontor: 0,2-0,7 Handel/service: 0,9-1,5 Industri/lager: 0,03-0,2	Kontor: 0,2 Handel/service: 0,5 Industri/lager: 0,1	Kontor: 0,4 Handel/service: 1 Industri: 0,3 Lager: 0,2	Kontor: 0,6 Handel/service: 0,15 Industri: 0,3 Lager: 0,3	Kontor: 0,5-1 Handel/service: 1-1,5
Åpen by	Kontor: 0,7-1,8 Handel/service: 2,0-3,5 Industri/lager: 0,15-0,6	Kontor: 0,5 Handel/service: 0,9 Industri/lager: 0,2	Kontor: 0,5-1,5 Handel/service: 1-1,5 Industri: 0,5-0,8 Lager: 0,3-0,6	Kontor: 0,4 - 1,0 Handel/service: 1,5 Industri 0,5 -0,8 Lager 0,3 - 0,6	Kontor: 1-2 Handel/service: 1,5-4

Bergen har som nevnt en næringsspesifikk norm, men for de to formålene som er viktigst for IKDP Forus, stiller Bergen kommune for næringsområdet Kokstad/Sandsli følgende krav til parkering:

- Kontor: Maks 0,6 per 100 m² BRA
- Lager og industri: hhv. Maks 0,5 og 0,3 per 100 m² BRA

¹ Oslo bruker følgende geografiske inndeling: Sentrum, Tett by, Åpen by

² Bergen har også en geografisk inndeling i Sentrum, Sentrumskjerner, Byfortettingssone og Andre arealkategorier. Soene gjengitt i tabellen er Sentrum, Byfortettingssoner og Andre arealkategorier.

På Fornebu som også er relevant å trekke inn som referanse til Forus, stiller Bærum i kommuneplanen krav om Maks 0,7 parkeringsplasser per 100 m² BRA for kontor og Maks 1,2 per 100 m² BRA for handel, innenfor 900 meter gangavstand til kollektivholdeplasser.

Det er få tilfeller der utbygger gis anledning til å frikjøpe seg fra parkeringskravet. De andre byene har imidlertid i utgangspunkt en norm med maksimalt antall tillatte parkeringsplasser. Det vil si at kommunene dermed i de fleste tilfeller gir utbygger anledning til å vurdere selv behovet for parkering innenfor normen. Dette innebærer også å la være å etablere parkering uten at det stilles krav om at det er tilgjengelig parkering i området.

FORSLAG TIL NY NORM FOR NÆRINGSPARKERING FOR BIL PÅ FORUS

Kartleggingen som er foretatt viser at det i dag er overkapasitet på parkering innenfor planområdet. Begrenset parkeringskrav ved nybygg vil derfor ha svært liten virkning på det samlede parkeringstilbudet. For å påvirke reisemiddelfordelingen gjennom parkeringsregulering bør det ryddes opp i parkeringssituasjonen, der ny tilrettelegging av parkering sees i sammenheng med eksisterende parkeringstilbud.

Parkeringsbestemmelsene må bidra til en slik opprydding og bygge opp under arealstrategien som ligger i planen, og tilgjengelighet til kollektivtransport.

Bestemmelser og rekkefølgekrav om felles parkeringsløsninger og lokalisering av fellesanlegg kan brukes som virkemidler for å fremme gåing, sykling og bruk av kollektivtransport, og oppnå effektiv arealbruk. Strategi for etablering av fellesanlegg må avklares.

I tillegg kan nyskapende transporttjenester og førerløse kjøretøy redusere behov for parkering nær målpunkt.

Regionalplanen og kommuneplanene tar utgangspunkt i tredelt sone. Regionalplanens retningslinje tar i denne tredelingen utgangspunkt i en differensiering ut fra type næring. Det anbefales at parkeringspolitikken er koordinert med kommuneplanene og regionalplanene slik at Forusområdet kan innlemmes i den generelle parkeringspolitikken i byområdet og ikke har særskilte bestemmelser.

For å hindre overetablering av parkeringsplasser er det aktuelt å sette en lav norm for hvor mange parkeringsplasser som er tillatt i området. For å ivareta at utbygger bidrar til å finansiere og løse parkeringsbehovet er det aktuelt å sette et krav til minimums antall parkeringsplasser som utbygger må bygges eventuelt, kjøpe seg fri fra.

To utgangspunkt for drøfting av parkeringskrav

I forslag A er utgangspunktet sonedifferensiert og bygger på tre soner, henholdsvis kjerneområder/steder for høy utnyttelse, kollektivakser og øvrige områder. Dette svarer til arealkategoriene i utkast til plan, og tilsvarer i stor grad inndeling i kommunes planer. Styrken ved dette utgangspunktet er at Forus håndteres ut fra arealkategori som øvrige deler av byområdet.

Forslag B tar utgangspunkt i at Forus er et blandet næringsområde sentralt i byområdet og at det er mest nærliggende å plassere Forus inn i kommuneplanenes sone to jf. tabell 1. Planen legger opp til at Forus vil være et mer rendyrket næringsområde enn andre sone to områder på Nord-Jæren. Den legger også opp til å ivareta områdets særegenhet ved å gi rom for å kombinere kontor- og industri-/lagervirksomhet. Det er derfor aktuelt at parkeringskravet ivaretar næringene industri/lager mer spesifikt. Industri/lager er arealkrevende virksomheter, og har lavere parkeringsbehov enn andre formål. Forslag B er i tråd med interkommunal kommunedelplan for parkering for Forus og Lura.

Som et utgangspunkt for det generelle normkravet, benyttes det i begge eksemplene strengeste kravet til antall plasser i kommunenes planer, dvs. Stavanger. Normkravet for næring tar utgangspunkt i interkommunal kommunedelplan for parkering for Forus og Lura.

Tabell 2. Forslag A. Sonedifferensiert norm

Sone A: KJERNEOMRÅDENE	Sone B: KOLLEKTIVAKSER	Sone C: ØVRIGE
Min 0,5 – Maks 0,9	Min 0,4 – Maks 1	Maks 0,4

Tabell 3. Forslag B. Norm som skiller ut næringskategorien industri/lager

Industri/lager	Øvrige virksomheter
Maks 0,4	Min 0,5 – Maks 1

I tabellen under viser en beregning av antall parkeringsplasser ut fra de skisserte utgangspunktene forslag A og B. Dette baserer seg på beregnet utbyggingspotensiale i de ulike delområdene i planen og miks mellom industri/lager og annet næringsformål. Med utgangspunkt i det laveste parkeringskravet i dagens planer vil dette gi 17.300 parkeringsplasser. Hvis vi tar utgangspunkt i parkeringskapasiteten angitt i stedsanalysen vil forslag A øke med 55 prosent. Det er ikke tatt høyde for at en del eksisterende areal transformeres fra parkering til utbyggingsformål. Et parkeringskrav i tråd med dagens planer vil opprettholde overkapasitet på parkering i området og bidra til dårlig arealutnyttelse.

Tabell 4. Estimert antall parkeringsplasser basert på arealbruk og utnyttelse i planen

Antall plasser	Forslag A	Forslag B
Kjerneområdene	Minimum (0,5): 3.800 Maksimum (0,9): 6.800	Minimum (0,5): 3.800 Maksimum (1,0): 7.500
Kollektivaksene, 400 meter buffersone	Minimum (0,4): 8.800 Maksimum (1,0): 22.100	Minimum (0,5): 11.000 Maksimum (1,0): 22.100
Øvrige områder	Fast (0,4): 4 700	Fast (0,4): 4.700
Sum	Minimum: 17.300 Maksimum: 33.500	Minimum: 19.500 Maksimum: 34.300

I et område med så høy kapasitet på parkering som kartleggingene er aktuelt å ikke stille krav til parkering. Virksomhetene vil da kunne etablere seg uten å sette av areal til eller løse parkering i planen. Kjørende må da bruke tilgjengelig offentlig parkering. Virksomheter kan også inngå private avtaler om bruk av parkeringsareal, og det oppstår et marked for bruk av tilgjengelig parkeringskapasitet. Dette kan stimulere til å ta i bruk nyskapende transporttjenester og førerløse kjøretøy.

Asplan viaks kartlegging viste at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom steder med parkeringskapasitet og behov. Å stille krav til parkering, og hvordan den skal løses, gir rom for å ivareta nødvendig tilpasning av parkeringskapasitet i ulike områder. Et tredje utgangspunkt er derfor, forslag C som innebærer en lav norm for hele området. Prinsipielt samsvarer lavt krav til parkering med parkeringspolitikken i de andre storbyene. Kombinert med en ordning om frikjøp eller tinglyst avtale med annen grunneier som grunnlag for å fravike kravet, kan utbyggingen i området bidra til transformasjon av parkering som en offentlig tilgjengelig felles ressurs for området. Det gir mulighet

for at nyetablerte får rask og rimelig tilgang til lokaler. Det også aktuelt å sette et makskrav til parkering dersom vi tar utgangspunkt i at markedet løser parkeringsbehovet.

En felles norm for hele området på 0,3 plasser per 100 m² BRA tar utgangspunkt i sentrum og tett by i de andre storbyene, at det er stor overkapasitet i området, men at det kan være behov for at planen stiller krav til parkering og dermed omstrukturering av parkeringsressursene i området. Dette ivaretar at parkeringsbehovet er lavt for industri/lager og at kjerneområdene og områdene langs bussveien har god tilgjengelighet og at det dermed ikke er behov for å sette av mye areal til parkering. Parkeringskravet omgjøres til fastkrav ved frikjøp eller tinglyst avtale med annen grunneier som grunnlag for å fravik fra kravet. I tabellen under har vi foretatt en beregning av antall parkeringsplasser ut fra det skisserte utgangspunktene i forslag C. Det er ikke tatt høyde for at en del areal transformeres fra parkering til annet formål.

Tabell 5. Estimert antall parkeringsplasser basert på arealbruk og utbyggingspotensiale i planen og norm på 0,3 parkeringsplasser per 100m² BRA

Antall plasser	Forslag C
Kjerneområdene (0,3 plasser per 100 m ² BRA)	2..300
Kollektivaksene, 400 meter buffersone (0,3 plasser per 100 m ² BRA)	6.600
Øvrige områder (0,3 plasser per 100 m ²)	3.500
Sum	12.400

Dette gir en vekst på 12.400 parkeringsplasser. Hvis vi tar utgangspunkt i parkeringskapasiteten angitt i stedsanalysen vil den med forslag C øke med 39 prosent. Igjen er det ikke tatt høyde for at en del eksisterende areal transformeres fra parkering til utbyggingsformål. Dette vil også opprettholde overkapasitet på parkering i området og bidra til dårlig arealutnyttelse. Det anbefales derfor at parkeringsnormen gir rom for at utbyggere kan kjøpe seg fri fra kravet eller inngå langsiktig tinglyst avtale med en annen grunneier som grunnlag for å fravike kravet og dermed la være å bygge parkering.

Når eksisterende parkeringskapasitet er så høy er det også aktuelt å ikke stille krav om et minimums antall parkeringsplasser, men kun benytte maksimal norm. Maksnorm er som beskrevet tidligere vanlig i andre byer. Det vil inne bære at utbygger selv tar stilling til om det er behov for å bygge parkering innenfor det maksimalt antall plasser som normen tillater på eiendommen.

Anbefaling

Vi anbefaler at det i arealsaker, og bygge og delesaker settes av plass for Maks 0,3 parkeringsplasser per 100 m², og likt for hele planområdet. Dette svarer til det ovenforstående forslag C.

Mobilitetsplanen kan dokumentere og begrunne eventuelle unntak. Innenfor kjerneområdene KJ 1-4 skal parkering reguleres som offentlige fellesanlegg.

Dette begrunner vi spesielt ut fra fire forhold.

- Området har god tilgjengelighet til kjerneområder og langs bussveien slik at kontorbygg har begrenset behov for parkering. Planen legger dessuten opp til et bymessig grep som styrker tilgjengeligheten ved å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå og sykle internt i området. Basert på tilgjengelighet er det derfor begrenset behov for å tilføre ny parkeringskapasitet.
- Planen tilrettelegger for industri- og lagervirksomheter. Disse har normalt høy BRA sammenlignet med antall ansatte. Normen er tilpasset dette.

- Til tross for svært høy tilgjengelig kapasitet på parkering i området, anbefaler vi å gi rom for noe nye parkering. Normen gir rom for å transformasjon av parkeringsressursen til det arealgrepet som er valgt.
- Området har høy tilgjengelig kapasitet på parkering. Dette er en ressurs for området som kan utnyttes i overgangen til det bymessige grepet som er valgt.

Oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy omfattes av parkeringsnormen. Innenfor øvrige området kan det gis unntak for virksomheter med spesielt logistikkbehov med grunnlag i mobilitetsplan.

KONSEKVENSER AV FORSLAG TIL NORM FOR NÆRINGSPARKERING FOR BIL

Forslag til norm kan ha både tilsiktede og utilsiktede konsekvenser. Med utgangspunkt i at det er overkapasitet på parkering innenfor planområdet vil det være en tilsiktet konsekvens at planen over tid bidrar til å redusere antall parkeringsplasser for å redusere arealbehovet til parkering og kostnadene ved å opparbeide nye parkeringsplasser.

Byutredningen viser at det er mulig å oppnå nullvekst i personbiltrafikken, men at det må settes sammen virkemiddelpakker som reduserer personbilletterspørselen gjennom arealutviklingen og tilgang til parkering og veipricing og pricing av parkering. Parkering er i den sammenheng viktig og partene i byområdet har forpliktet seg til gjennom Byvekstavtalen å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet.

At det etableres en del ny parkering er også en tilsiktet konsekvens som skal bidra til at en restrukturering av parkeringskapasitet og gi rom for å gjøre om flateparkering til mer arealeffektiv parkering i anlegg, lokalisert hensiktsmessig i forhold til arealbruken, tilrettelegge for fellesløsninger og sambruk på tvers av grunneier mv.

Bestemmelsen ivaretar at næringsvirksomheten på Forus kan ha spesielle logistikkbehov, ved å identifisere dette i mobilitetsplanen slik at dette kan ivaretas utover ordinær personbilparkering.

En utilsiktet konsekvens av forslag til norm kan være at det opprettholdes for høy parkeringsdekning. Det undergraver parkering som virkemiddel for å stryke konkurranseflaten til gang sykkel og kollektivbruk i området. Alle kommunene stiller krav om mobilitetsplan i arealplaner, bygge- og delesaker. Veiledning om bruk av frikjøp og at flere grunneiere går sammen om å løse parkeringsbehovet er aktuelt for å motvirke dette.

Det er stor kapasitet på parkering i området i dag. En utilsiktet konsekvens vil være at det etableres for mye ny parkering som står ubrukt og/eller ikke bidrar til å restrukturere parkeringstilbudet på en framtidsrettet måte. Gjennom Maks norm, tar vi høyde for dette ved ikke stille krav om parkering ved nye tiltak.

En utilsiktet konsekvens av lavt parkeringskrav i områder med lav parkeringsdekning er parkering utenfor oppmerkede plasser. Dette er særlig aktuelt langs mindre trafikkerte veier på Forus vest. I slike tilfellet kan det vurderes ordinære trafikkregulerende tiltak som parkeringsforbud, og stimulere til samarbeid om tilgjengelig kapasitet i området. Tilsvarende kan det oppstå fremmedparkering i boliggate. Dette er særlig aktuelt i næringsområder som får knapphet på parkering, og kan medføre parkering i boligområder på Godeset, Lura og Skadberg. I slike tilfellet kan det vurderes ordinære trafikkregulerende tiltak som boligsoneparkering, og stimulere til samarbeid om tilgjengelig parkeringskapasitet i området. Som følge av at det er overkapasitet på parkering er det foreløpig begrenset risiko for slike problemer, og kommunene har virkemidler for å møte de når dette oppstår.

PARKERINGSSTRATEGI

Det legges opp til en parkeringsstrategi der det settes forholdsvis lavt krav til parkering som forholder seg til parkeringskravet i andre deler av byområdet. Dette svarer også til Byvekstavtalens krav om at parkering brukes for å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Andre byer bruker også parkering som virkemiddel for å oppnå dette målet. Det stilles krav om at parkering skal være offentlig innenfor kjerneområdene KJ 1-4. Det gir rom for å etablere felles offentlige parkeringsløsninger i randsonene til kjerneområder og influensområdet til Bussveien. Det stilles krav i om at parkering skal være løst gjerne som en del av fellestjenester for flere eiendommer.

Kriterier for plassering av fellesanlegg

I planen anbefales følgende kriterier for plassering av fellesanlegg:

- Prinsipp om lik eller større avstand mellom arbeidssted og parkeringsanlegg som mellom arbeidssted og kollektivholdeplass.
- Prinsippet er satt for å få en mer reell konkurranseflate mellom personbiltransport, kollektiv, gåing og sykling. Det skal derfor ikke plasseres parkeringsanlegg som gir kortere gangavstand enn fra kollektivstoppested.
- Plassering i områder som har fortettpotensial eller større utbygginger
- Parkeringsanlegg plasseres i tilknytning til indre ringvei med rask tilkobling ut på overordnet veinett.
 - Kriteriet er satt for å unngå unødvendig transportarbeid på indre ringveinett og interne gater i planområdet.
- Aktuelle ledige tomter, eventuelt tomter som eies av Forus Næringspark, eller kommunene skal vurderes.

Aktuelle tomter for offentlig parkeringsanlegg

Kart nedenfor viser oversikt av mulig lokalisering av offentlige parkeringsanlegg. Kartet viser også parkeringsanlegg som kan være en ressurs som kan utnyttes på annen måte (Tvedt, Statoil osv). Eksisterende anlegg ved Kanalsletta og FNPs eiendom ved Svanholmen er regulert til parkeringsformål. Forus Næringspark Eiendom AS eier gnr 67, bnr 168 i Sandnes kommune. Tomta er på ca 10,5 daa og regulert til garasjeanlegg i reguleringsplan for Forus næringspark 2001129 (felt B8).

Eiendommen anbefales videreført som parkeringsanlegg i IKDP Forus. Foreslått nytt anlegg ved Maskinveien er vist som næringsformål i dag.

Midler tidig godkjente anlegg

Der er godkjent midlertidige anlegg eller på bakkeplan. Vilkår er mest sannsynlig knyttet til på vente av etablert Bussvei. Midlertidig godkjente parkeringsplasser anbefales ikke videreført. Bestemmelse bør bekrefte at disse ikke videreføres når kollektiv er etablert. Det forplikter kommunene gjensidig til å følge opp at ny tilgjengelighet tilbys. Det er vilkår satt i avtalen om midlertidig parkering som har betydning for gjennomføring.

Konverterbare anlegg

I en periode er noen anlegg bygget som konverterbare til kontorformål. Det er mulig å kreve at eksisterende private, konvertible parkeringsanlegg ombygges til kontorformål, eller reguleres til offentlig parkeringsanlegg med privat eierform. Gjennomføring kan skje når det fremmes ny detaljplan eller rammesøknad tilknyttet eiendommen.

TILGJENGELIGHET

Spørsmål fra styremøte:

- Forus trenger løsninger som fanger opp ulike behov, ansatte som bor utenfor byområdet har andre behov for transporttilbud enn de som bor i byområdet.
- Bør vurdere om restriktiv parkeringsnorm skal slå inn når Bussveiene er etablert. Det ble spesielt nevnt hva det kan bety for Bussvei i retning Kanalsletta og Sola.

Kommentarer: Dokumentasjonen viser at det er god tilgjengelighet med parkering på Forus. I den grad kapasiteten i området er lavere enn etterspørselen har vi eksempler fra byområdet der dette styres gjennom virksomhetens personalpolitikk. F.eks på SUS får ansatte med behov ut fra ulike kriterier tilgang til parkering, mens andre må betale for å parkere. En mobilitetsplan kan gi grunnlag for virksomhetens transportpolitikk.

Deler av Forus ligger langs bybåndet og har svært god tilgjengelighet. Andre deler ligger langs bussveiens vestakse. Tilbudet er i stor grad på plass og med gjennomføring av vedtatte reguleringsplaner vil forutsigbarheten og effektiviteten på kollektivreisen til og fra Forus øke ytterligere. Kollektivtransport konkurrerer best med privatbil på lengre strekninger. Park and ride med sykkel og bil til togstopp på Jærbanen mv. vil derfor være viktig. X-rutene bidrar dessuten til å gjøre det attraktivt å reise kollektiv fra områder mer direkte til Forus. I tillegg har Forus god sykkeltilgjengelighet fra ulike deler av byområdet. Det meste av Bussveiens infrastruktur vil være etablert når utbyggingsprosjekter etter IKDP Forus åpnes. Det er ikke grunnlag for å utsette iverksetting av oppdaterte parkeringsregler.

BYUTREDNINGEN FOR NORD-JÆREN

På oppdrag av Samferdselsdepartementet har transportetatene utarbeidet byutredning for Nord-Jæren for Nord-Jæren og 8 andre byområder i Norge. Utredningen skal danne et faglig grunnlag og belyse virkemidler og kostnader som må til for at byområdet skal oppnå forpliktelsen om nullvekst i personbiltransporten. Utredning er ett av grunnlagene for reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Byutredningen skal også inngå som kunnskapsgrunnlag for Nasjonal transportplan 2022-2033. Grunnlaget for å gjennomføre transportmodellberegninger (RTM) for byområdet er oppdatert i arbeidet og det er gjennomført modellberegninger av konsekvenser av ulike virkemiddelpakker.

Resultatene gir en indikasjon på forventet endring i trafikkarbeid ved realisering av tiltakene i Bypakke Nord-Jæren, ulike arealscenarier, økt innsats på sykkel, gange og kollektivtransport, og restriksjoner på parkering, økt bomtakst og veipricing. Utredningen viser tiltakene i Bypakke Nord-Jæren ikke er stilstrekkelig for å nå forpliktelsen om nullvekst i personbiltrafikken. Veipricing og parkeringsrestriksjoner gir størst måloppnåelse. Byutredningene for de ulike byområdene viser at det er mulig å oppnå nullvekst i personbiltrafikken, men at det må settes sammen virkemiddelpakker som reduserer personbiletterspørselen gjennom arealutviklingen og tilgang til parkering og veipricing og prising av parkering.

Byvekstavtalen omtaler felles arbeid med parkering:

Rogaland fylkeskommune, Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet.