

## Sluttrapportering – H1 Parkeringsprosjektet

### Bakgrunn - kort om prosjektet

Oslo kommune søkte i samarbeid med Akershus fylkeskommune KMD i 2019 om tilskuddsmidler under overskriften «Byvekstavtaler», en tilskuddsordning under Statsbudsjettets (2019) kap. 590 post 61. Det ble søkt om et tilskudd på kr. 1 000 000 til prosjektet «Koordinering av parkeringspolitikk» og prosjektet ble 5.juli 2019 tildelt kr. 750 000 (Prosjektnummer 206066).

Prosjektet skulle ut fra prosjektbeskrivelsen analysere parkeringsnormer og -praksis i kommunene. En skulle deretter i prosjektet konkretisere hvilke steg kommunene kan ta for å tilrettelegge for og organisere parkering på områdenivå, samt etablere et utviklingsprosjekt. KMDs tilskudd skulle benyttes for å få gjennomført nødvendige analyser og utredninger. Inkludert i dette arbeidet var det også en ambisjon å få vurdert hvordan nye teknologiske løsninger kan gjøre det lettere å tilrettelegge for en systematisk håndtering av parkeringskapasiteten og utvikling av nye parkeringsløsninger.

Ved tildelingen understreket KMD at prosjektforslaget oppfylte kriteriene for å få midler under denne tilskuddsordningen. Departementet trakk særlig fram at prosjektet skulle bidra til å vurdere parkeringsdekning og -løsninger på områdenivå for å muliggjøre lavere parkeringsdekning i hvert enkelt boligprosjekt. Prosjektet ble betraktet som relevant for å følge opp og konkretisere kommunenes arbeid med parkeringspolitikk på en måte som kunne bygge opp om målet om nullvekst i personbiltrafikken.

### Nærmere om prosjektet

Prosjektet ble organisert med en egen prosjektgruppe og en referansegruppe. I begge gruppene har kommunerepresentanter, Oslo kommune, Statsforvalteren og Statens Vegvesen inngått. Prosjektet ble inndelt i tre faser, og startet opp i desember 2019. Framdriftsplanen for de tre fasene var som følger:

1. Innledende fase (desember 2019 – mars/april 2020): Kunnskapsinnhenting
2. Utarbeidingsfase (april – oktober 2020): Videreutvikling av materiale. Produksjon av prosjektrapport
3. Forberedelse av utviklingsprosjekt (oktober 2020 – februar 2021): Forslag til oppfølging og utviklingsprosjekt med kommunene

I prosjektets første fase stilte kommunene ressurser tilgjengelig for å delta på intervjuer og delta i tre tematiske verksteder. De tematiske verkstedene handlet om a) Overordnede parkeringsstrategier, b) Mulighetsrommet for offentlig-privat samarbeid om parkering og c) teknologiske løsninger. Viken fylkeskommune la til rette for erfaringsutveksling, bidro til å dokumentere kommunenes ulike praksiser på parkeringsområdet og til å identifisere utfordringsbilder. I denne fasen ble det etablert et systematisk samarbeid mellom Samarbeid mellom Viken fylkeskommune og kommunene Asker, Bærum, Oslo,

	<p>Lillestrøm, Ullensaker, Nordre Follo, Ås - med deltagelse fra Statsforvalteren i Oslo og Viken, Statens vegvesen, Bane Nor Eiendom, Norpark og kommunene Frogn, Eidsvoll og Moss.</p> <p>I juni 2020 ble konsultentselskapet Civitas rekruttert for å bistå under utarbeidingsfasen og forberedelsen av et utviklingsprosjekt. Konsulenten har stått for kompletterende datainnsamling og analyser.</p> <p>Underveis i fase 2 og 3 ble det gjennomført 11 mindre arbeidsmøter direkte med kommunene som deltok – og deltar - i prosjektet for å konkretisere oppfølging av prosjektet og legge til rette for en videreføring av et fagnettverk for parkering. Prosjektet ble oppsummert med en digital workshop 16. august 2021 med 72 deltakere. Ved denne anledningen presenterte konsulenten hovedfunn og perspektiver fra prosjektperioden. Det var også innlegg fra kommuner og andre aktører. Bærum kommune presenterte arbeidet med sin egen parkeringsstrategi, Oslo kommune fortalte om arbeid med å legge til rette for bildelingsparkering på offentlig vei, 2park om dynamisk prising av parkering, og Bane Nor eiendom delte erfaringer fra sitt arbeid med offentlig privat samarbeid som del av sin parkeringsstrategi. Opptak av dette avrundende sluttseminaret er tilgjengelig på <a href="https://viken.kommunetv.no/archive/271">https://viken.kommunetv.no/archive/271</a></p> <p>Pandemien som inntrådte i mars 2020 har ført til forsinkelser underveis i prosjektet. Pandemien har komplisert både datainnsamlingen og formidlingsarbeidet underveis, som i stor grad har måttet foregått på digitale arenaer. Den avsluttende workshop'en ble gjennomført ca. 6 måneder etter opprinnelig tidsplan.</p>
<p><b>Resultater</b></p>	<p>Konsulentenes faglige kunnskapsinnhenting er dokumentert i tre ulike delrapporter, som følger vedlagt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Delrapport 1 – Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk</i> (november 2020). Delrapporten gir en oversikt over tiltak som ligger i den parkeringspolitiske verktøykassa og hvilke utfordringer og barrierer som finnes mot effektiv bruk av de ulike verktøyene. Virkemidlene som kan bidra til å regulere biltrafikken, sikre tilgjengelighet for prioriterte grupper og formål, samt å nå det reviderte nullvekstmålet i byområder med byvekstavtaler er godt kjent. Kjennskap til mulige barrierer til gjennomføring av ulike tiltak er mer begrenset (avveininger mellom ulike formål, målkonflikter). Det er en utbredt oppfatning at parkeringspolitikk generelt oppleves som et restriktivt virkemiddel.</li> <li>• <i>Delrapport 2 – Casestudier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene</i> (juni 2021) er en gjennomgang av praksis innenfor parkeringspolitikken og en «gap-analyse» for Oslo og utvalgte kommuner i Viken (Asker, Bærum, Lørenskog, Lillestrøm, Ullensaker, Eidsvoll, Nordre Follo, Ås). I tillegg er det gjennomført casestudier i fire kommuner som går mer i dybden på enkelte problemstillinger lokalt (Asker sentrum, Holtet (Oslo), Strømmen, Ski sentrum.</li> </ul>

Delrapporten gir en komparativ analyse av parkeringspolitikken(e) som anvendes på områdenivå.

- *Delrapport 3 – Virkemidler og prosess for utviklingen av en helhetlig parkeringspolitikk* (september 2021). Delrapporten oppsummerer tidligere funn og utarbeider prinsipper for hvordan kommunene kan jobbe systematisk med parkering basert på erfaringer fra dette prosjektet, og fra praktisk arbeid med utvikling av parkeringspolitikk i andre byer og tettsteder. Det er store forskjeller mellom kommunene både mht. utfordringer, strategier og mål, og i bruken av virkemidler. Mange forskjeller er knyttet til ulik geografi og virkelighet som gjør at det er naturlig med ulike mål og virkemiddelbruk. Den mest aktive parkeringspolitikken finner vi i områdene med størst kamp om arealene: Oslo og nabokommunene.

Delrapport 3s oppsummering har klare policyimplikasjoner. Det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder kapasitet og kompetanse innen parkeringspolitikk. Mange mindre kommuner er usikre på det generelle kunnskapsgrunnlaget, siden mye av forskningen på parkeringspolitikk så langt har handlet om større byer.



Det er behov for praktiske råd og veiledning om hvordan en bestemmer verdiene for parkeringsnormer og avgrensner områder for ulike parkeringsnormer. Her er det behov for mer kompetanse og metodeutvikling. Delrapport 3 avsluttes med en skisse til lokal prosess for å utvikle parkeringspolitikken (se illustrasjonen til venstre). I skissen kan steg 1 og steg 2 også bytte plass. Oslo kommune og Viken fylkeskommune har som ambisjon konkretisere oppfølging av prosjektet og legge til rette for en videreføring av et fagnettverk for parkering som er etablert innen rammen av dette prosjektet (jfr. pkt. 4).

<b>Formidling og samarbeid</b>	<p>Beskrivelsen av den lokale prosessen for å utvikle parkeringspolitikken på område- og kommunenivå vil bli søkt formidlet via tiltak.no-portalen, som TØI har redaksjonsansvaret for.</p> <p>Alle de tre delrapportene som er produsert i prosjektet vil også bli gjort tilgjengelige på hjemmesiden <a href="http://www.plansamarbeidet.no">www.plansamarbeidet.no</a>, som Oslo kommune og Viken fylkeskommune nå er i ferd med å restrukturere, for å kunne presentere resultater og effekter av oppfølgingen av regional plan for areal og transport i Oslo/Akershus fra 2016 og i årene etterpå gjennom ulike tiltak og prosjekter forankret i den regionale planens handlingsprogram.</p> <p>Utover dette vil formidlingen av prosjektets resultater i form av oppfølgende veiledning og utviklingsarbeid først og fremst skje innenfor det regionale fagnettverket for parkering som nå er etablert. Målgruppen for fagnettverket er først og fremst kommuner og transportaktører.</p>														
<b>Økonomi</b>	<p>Ved søknaden til KMD var det samlede budsjettet for hele prosjektet på kr. 3 000 000. Støtten fra KMD var tenkt å dekke kjøp av konsulenttjenester på kr. 1 000 000. Med KMDs tildeling på kr. 750 000 ble de totale kostnadene redusert med kr. 250 000, til kr. 2 750 000:</p> <table border="1" data-bbox="453 1093 1347 1355"> <tr> <td><b>Totalkostnad</b></td> <td><b>Kr. 2 750 000</b></td> </tr> <tr> <td>Egeninnsats Oslo kommune, Akershus FK</td> <td>Kr. 1 000 000</td> </tr> <tr> <td>Egeninnsats aktuelle kommuner, transportaktører</td> <td>Kr. 500 000</td> </tr> <tr> <td>Konsulenttjenester</td> <td>Kr. 750 000</td> </tr> <tr> <td>Egenfinansiering av andre utgifter</td> <td>Kr. 500 000</td> </tr> <tr> <td><i>Innvilget tilskudd KMD</i></td> <td><i>Kr. 750 000</i></td> </tr> </table> <p>Regnskapet viser at de faktiske konsulentutgiftene (timebruken) har påløpt noe annerledes enn slik den forventede tidsbruken ble fordelt over prosjektets tre faser. I prosjektforslaget ble det tentative timebudsjettet for konsulentbruken satt opp med halvparten av konsulentens samlede timebruk fordelt på deloppgave 2 (utarbeidingsfasen), med øvrig timebruk fordelt noenlunde likt på deloppgave 1 (kunnskapsinnhenting) og deloppgave 3 (utviklingsprosjekt og evaluering). Fakturerte konsulentkostnader fordeler seg per 20. september 2021 som følger:</p> <table border="1" data-bbox="453 1713 1347 1906"> <tr> <td><b>Deloppgave 1 – kunnskapsinnhenting og samordning:</b> Studie av grunnlagsmateriale, veiledning og dialog.</td> <td>Kr. 46 326</td> </tr> </table>	<b>Totalkostnad</b>	<b>Kr. 2 750 000</b>	Egeninnsats Oslo kommune, Akershus FK	Kr. 1 000 000	Egeninnsats aktuelle kommuner, transportaktører	Kr. 500 000	Konsulenttjenester	Kr. 750 000	Egenfinansiering av andre utgifter	Kr. 500 000	<i>Innvilget tilskudd KMD</i>	<i>Kr. 750 000</i>	<b>Deloppgave 1 – kunnskapsinnhenting og samordning:</b> Studie av grunnlagsmateriale, veiledning og dialog.	Kr. 46 326
<b>Totalkostnad</b>	<b>Kr. 2 750 000</b>														
Egeninnsats Oslo kommune, Akershus FK	Kr. 1 000 000														
Egeninnsats aktuelle kommuner, transportaktører	Kr. 500 000														
Konsulenttjenester	Kr. 750 000														
Egenfinansiering av andre utgifter	Kr. 500 000														
<i>Innvilget tilskudd KMD</i>	<i>Kr. 750 000</i>														
<b>Deloppgave 1 – kunnskapsinnhenting og samordning:</b> Studie av grunnlagsmateriale, veiledning og dialog.	Kr. 46 326														

	<b>Deloppgave 2 – utarbeidingsfase og casestudier:</b> Kompletterende datainnsamling. Prosjektmøter. Nettverksarbeid, workshops, formidling	Kr. 242 300
	<b>Deloppgave 3 – analyse og formidling/rapportering:</b> Analyse og dokumentasjon/rapportering. Kvalitetssikring. Forslag til prosessbeskrivelse for videre arbeid i kommunene.	Kr. 262 350
	<b>Samlede konsulentkostnader</b>	<b>Kr. 608 726</b>
<p>Konsulenten er engasjert som prosess-støtte i arbeidet med å videreføre fagnettverket for parkering som er etablert innen rammen av dette prosjektet (jfr. kapittel 3 i denne sluttrapporten). Dette arbeidet vil pågå utover høsten 2021. Gjenstående midler fra KMDs tildeling på kr. 750 000 vil bli anvendt i dette arbeidet, som en direkte oppfølging av utviklingsarbeidet med kommunene. Bruk av gjenstående midler er avklart med KMD (e-post datert 24.09.2021).</p>		

**Vedlegg:**

Vedlegg 2.1 Delrapport 1

Vedlegg 2.2 Delrapport 2

Vedlegg 2.3 Delrapport 3