

Innspill til indikatorer for parkering og arealbruk i bymiljøavtalene

Framtiden i våre hender, Naturvernforbundet og Natur og Ungdom

Framtiden i våre hender, Naturvernforbundet og Natur og Ungdom takker for muligheten til å komme med innspill til høring på indikatorer for arealbruk og parkering i bymiljøavtalene. Bymiljøavtalene skal bidra til å nå målet i klimaforliket og NTP 2014–2023 om at all vekst i persontrafikken skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange for dermed å begrense biltrafikken og kutte klimagassutslipp. Organisasjonene er fornøyd med at arealbruk og parkering nå vil inngå i disse avtalene. Dette er viktige virkemidler for å begrense bilbruken, men viser seg ofte å være politisk vanskelig å gjennomføre lokalt. At bymiljøavtalene nå omfavner dette aspektet, kan derfor bidra betydelig til å få fart på bruken av disse virkemidlene lokalt.

Samtidig er det viktig at avtalene er bindende for byområdene og at staten har virkemidler til å følge dette opp med sanksjoner dersom målene ikke nås. Vi ser det også som problematisk at indikatoren «bilrestriktive tiltak» har blitt redusert til en indikator for parkering.

Vi vil benytte anledning til å påpeke at staten må føre en helhetlig politikk på dette området, hvor ikke ulike virkemidler motarbeider hverandre. Dette gjelder i dag for eksempel skatte- og avgiftspolitikken hvor pendlerfradrag og skattefritak på parkeringsplasser bidrar til motsatt virkninger.

Oppsummering

Framtiden i våre hender, Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil gjerne uttrykke støtte til forslagene med følgende tillegg:

- Kunnskapsbasert bruk av arealindikatoren, jamfør anbefalinger fra TØI, som betyr at de må ta utgangspunkt i byenes sentrum og ikke flere sentre/kollektivknutepunkt.
- Staten må stille krav til restriktive tiltak for å begrense bilbruk i byene, og dette må inkludere mer enn parkeringsrestriksjoner.
- Utvikling av måleindikatorer for antall parkeringsplasser i hele byområdet samt innhenting av slikt datamateriale. Parkeringsindikatoren må omfatte hele byområdet.
- Begrensning av offentlig, tilgjengelige parkeringsplasser må vektles tungt da dette bygger opp om fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange.
- Begrensning på parkeringsnorm i boligbygg må inngå i indikatorene.
- Restriksjoner på utbygging av bilbasert handelsvirksomhet må inngå i indikatorene.
- Det bør etableres sanksjonsmuligheter dersom byområdene ikke oppfyller målene.
- Statelige virkemidler på dette feltet må sees i en helhet og inkludere skatte- og avgiftspolitikken.

Arealbruk

TØI viser at det er en klar sammenheng mellom boligenes og arbeidsplassenes avstand til sentrum og transportmiddelbruk. Dette står i kontrast til det endelige forslaget om at byområdene selv kan definere flere sentrumsområder. Det er forståelig at ressursbruken for å innhente datagrunnlaget ikke må bli for omfattende, og at man derfor baserer seg på eksisterende datagrunnlag i byområdene. Likevel er det viktig at indikatorene man velger, faktisk bidrar til å begrense bilbruken.

Det er problematisk hvis byområdene definerer sine sentrumsområder på en måte som utvanner nytten av denne indikatoren, slik at styringen av arealbruken fungerer mot sin hensikt.

Framtiden i våre hender, Naturvernforbundet og Natur og Ungdom støtter forslaget om de to indikatorene som omfatter både boligenes og besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers plassering i forhold til sentrum. Samtidig mener vi at praktiseringen av disse indikatorene må følge de kunnskapsbaserte anbefalingene fra TØI.

Utbygging av kjøpesenter utenfor bysentra har vist seg svært skadelig for aktiviteten og næringslivet i bysentrum og bydelssentra. Dette skaper større avstander til daglige servicetilbud og generer både derfor og på grunn av de enorme parkeringsanleggene på kjøpesentrene, mye biltrafikk. Vi mener derfor det er behov for en indikator som har til hensikt å fange opp hvor bilbasert handelsvirksomheten er. Indikatoren bør måle omfanget av detaljhandel som er etablert utenom gangavstand fra større sentra eller kollektivknutepunkt. Vi er imidlertid usikre på hvordan målet bør operasjonaliseres.

Bilrestriktive tiltak

Vi ser det som problematisk at indikatoren «bilrestriktive tiltak» i anbefalingen fra Statens vegvesen i februar 2014 er blitt redusert til kun å omfatte parkering. Andre viktige tiltak, som bilfrie områder, kollektivfelt og kjøprising, faller dermed utenfor. Organisasjonene mener at indikatoren må tilbakestilles til å inkludere andre restriktive tiltak, i tillegg til parkeringsregulering.

Parkering

Sett i lys av at tilgjengelighet på parkering er et svært sentralt virkemiddel for å styre trafikkutvikling, er det rimelig å investere ressurser i få på plass det nødvendige datagrunnlaget for å kunne styre dette virkemiddelet effektivt i hele byområdet, ikke bare i sentrum. Vi foreslår derfor at det utformes en norm for måling av parkeringsplasser i byområdene som helhet, og at det er dette som legges til grunn for måling av endring på parkeringsindikatoren. Et viktig moment i dette, som gjelder dersom man skiller på indre og ytre soner, må være å unngå at mer liberale parkeringsnormer utenom sentrum fører til at virksomheter flytter dit, noe som vil være svært uheldig for trafikkutviklingen.

Når det gjelder indikatoren om antall offentlig, tilgjengelige parkeringsplasser, er vi usikre på hvor viktig det er at den skal måle andelen parkeringsplasser med makstid og/eller progressiv prising. Det viktigste må være at indikatoren sier noe om antall offentlige, tilgjengelige parkeringsplasser totalt sett, men også om hvorvidt disse stilles gratis til disposisjon for bilistene eller ikke. Jo færre plasser tilgjengelig og jo mer bruk av betaling, jo bedre må byområdene komme ut på denne indikatoren. Også denne indikatoren må gjelde for hele byområdet

Indikatoren for antall offentlig, tilgjengelige parkeringsplasser, bør sees i sammenheng med fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Begrensning av offentlige parkeringsplasser viser seg ofte politisk vanskelig å gjennomføre, men er et svært viktig tiltak for å øke tilgjengelig areal i byområdene for kollektivtrafikk, sykkel og gange samt å øke framkommeligheten for disse. Dette momentet bør inngå i den kvalitative beskrivelsen og veie tungt der.

I den kvalitative beskrivelsen mener vi at også at en god og helhetlig plan for parkering, gjerne på tvers av kommunegrenser, og som er nedfelt i kommuneplanen eller i regional plan, må veie tungt. De foreslåtte parkeringsindikatorene sier i dagens forslag ingenting om parkeringsnorm for nye boligbygg. I de nasjonale reisevaneundersøkelsene ser vi en klar sammenheng mellom tilgjengelighet på bil og bilbruk. Derfor mener organisasjonene at innskrenkninger på parkeringsnormen for

boligbygg naturlig må inngå i bymiljøavtalene, både i sentrum og i periferien. Det finnes mange måter å bøte på en innskrenking i parkeringstilbud ved boliger på. Særlig vil reservering av bildeleplasser i større, nye boligbygg være en løsning på behovet for bil etter hvert som parkeringsnormen innskrenkes. I tillegg kan og bør det legges inn en romslig parkeringsnorm for sykkelparkering i både nye boligbygg og nye næringsbygg.

Sanksjoner

Vi mener at arealbruksindikatorerne må være gjenstand for hyppig evaluering, og da helst også av foreliggende planer. Dette er viktig, siden arealbruken er nesten irreversibel og vil påvirke transportomfang i lang tid fremover. For at målene på arealbruk og parkering skal være mer bindende for byområdene må de tillegges vekt ved vurderingen av måloppnåelsen. Det må etableres sanksjonsmuligheter fra statens side.

Med vennlig hilsen

Oslo, 30.04.2015



Tonje Orsten Kristiansen
rådgiver, Framtiden i våre hender



Holger Schlaupitz
fagsjef, Naturvernforbundet



Arnstein Vestre
leder, Natur og Ungdom