

Parkering som tiltak i byutredningene

Hvordan kan vi bruke ADV for å analysere parkering?

RTM og ADV

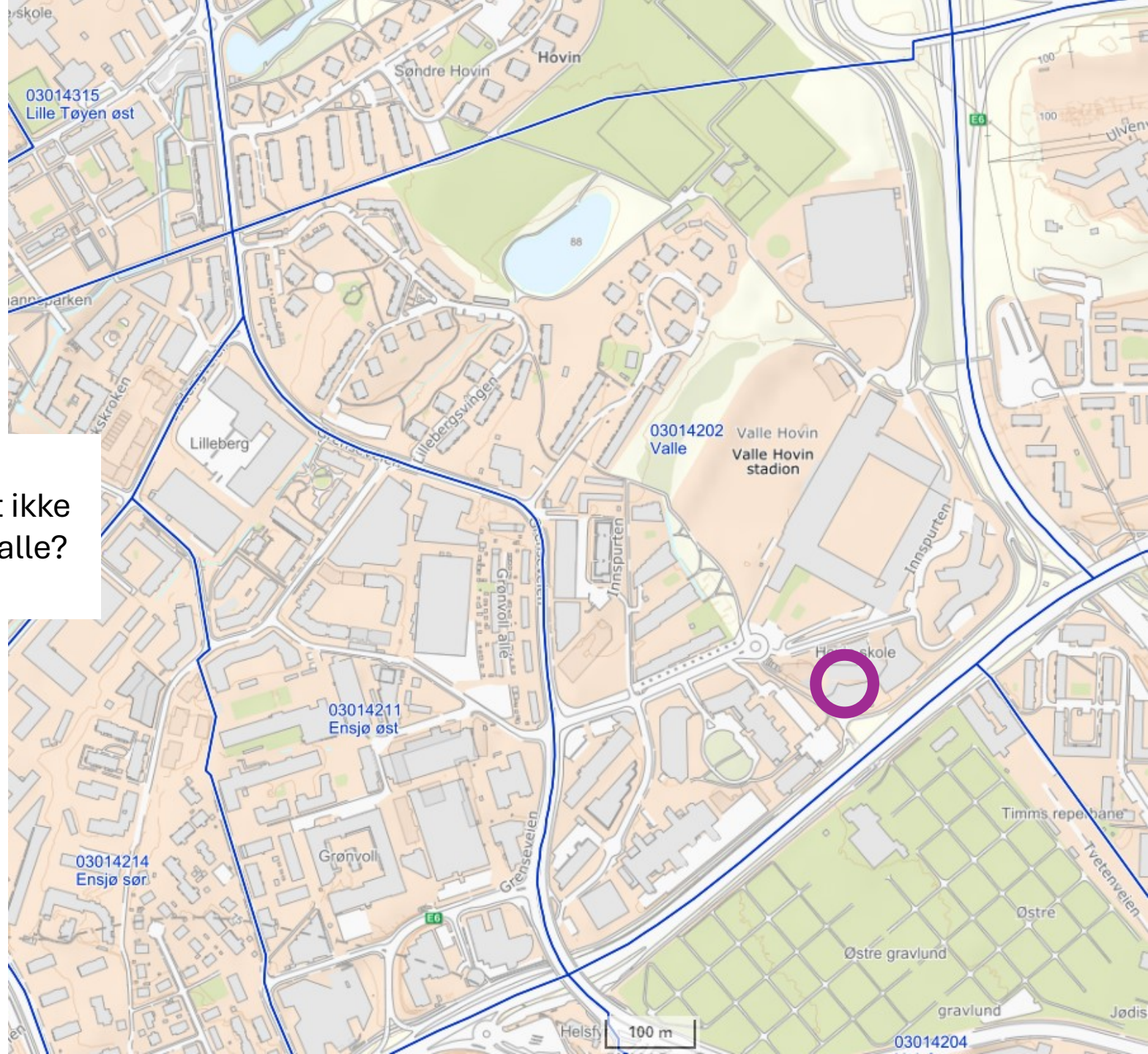
- Arealbruk
 - Plandata → Vekst på riktig sted
- Gjenskape virkeligheten bedre
- Tilleggselementer
 - Mer realistisk avvisning av bilturer som følge av (begrenset) tilgang til parkering
 - Mulighet til å jobbe bedre med forutsetninger om parkering, og parkering som virkemiddel
- Basisår og analyseår



Eksempel

- Arbeidsplasser
 - ca **10 000**
- Modellerte utførte parkeringer RTM*
 - **1 640** arbeid
 - **840** øvrig
- Parkeringsplasser
 - Parkeringsregisteret
 - **964** plasser
 - Privat/ikke allment tilgjengelig
 - ?

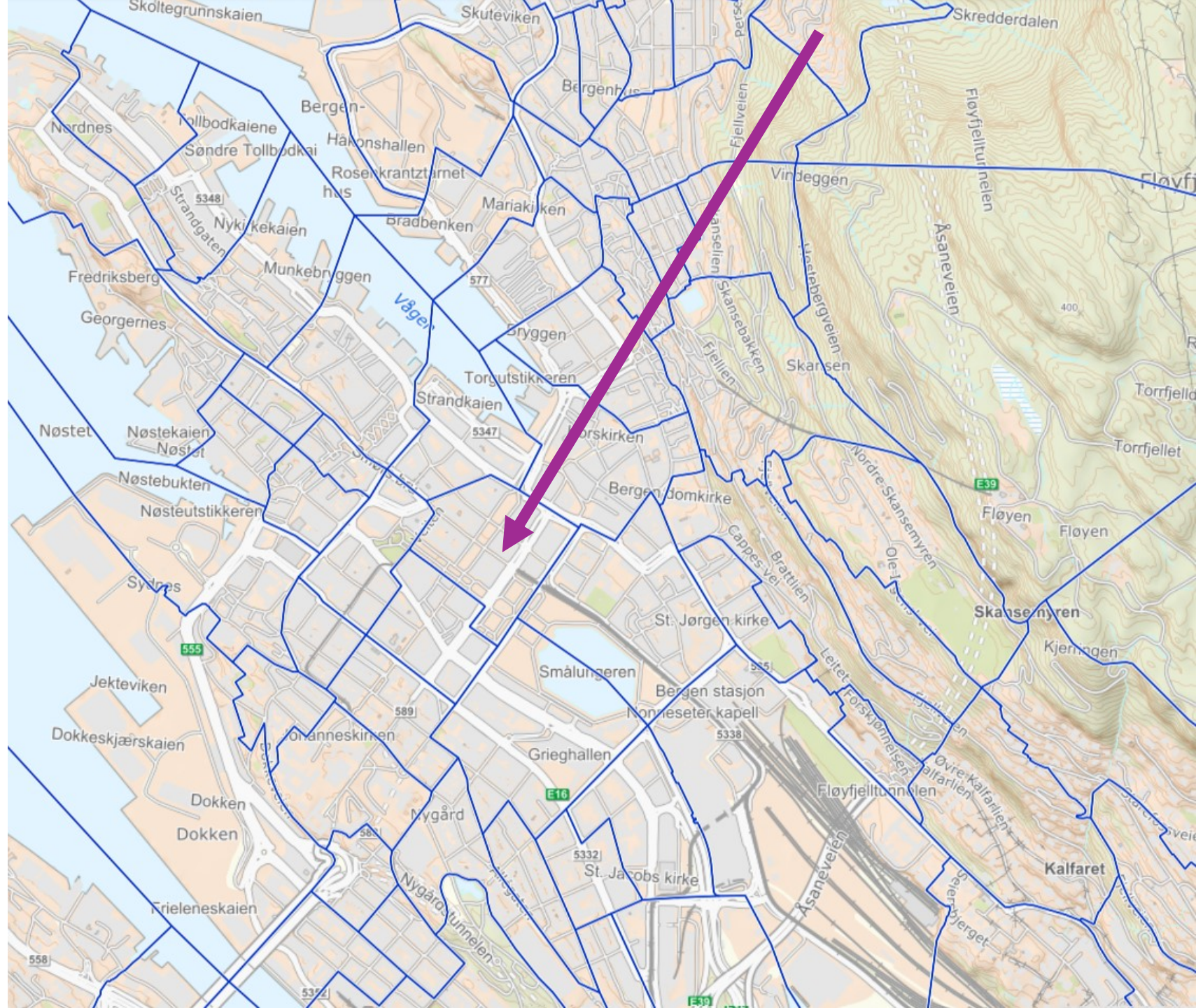
Hva om det ikke er plass til alle?



Utgangspunkt RTM

Grunnkretsbasert (soner)

- Det er egenskaper ved destinasjonssonene, og transporttilbud mellom startsoner og ulike destinasjoner, som bestemmer reisemønsteret
- Ingen parkerer i en nabosone for å gå til destinasjonen*
- Adferdsmessig ulempe ved parkering: Kun pris



Angrepsmåte i ADV

- Identifisere motstandskretser, og nabokretser til disse
- Etablere tall for antall plasser
- Etablere prisinformasjon
- La ADV beregne et anslag på parkeringsmotstand
- Pris + anslag på ekstra parkeringsulempe*
- Alternativt anslå parkeringsulempe manuelt
 - Tilpassing basert på modellresultater og vurderinger

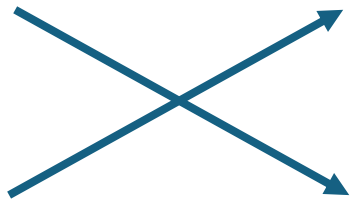
Ambisjonsnivå?
Skyve modellen i
riktig retning

Metode

- Ta i betraktning både grunnkrets G og området som defineres av dennes naboer (N)
 - Sammenvekting av tilbud
 - Sammenvekting av etterspørsel
- Tilgang til parkering for turer til sone G vil avhenge av tilbud og etterspørsel for både G og N
- Skill mellom arbeidsreiser og øvrige reisehensikter
- Ta hensyn til at noen plasser kan være kun for korttidsparkering
- Bruk en faktor for gjenbruk av parkeringsplasser over dagen



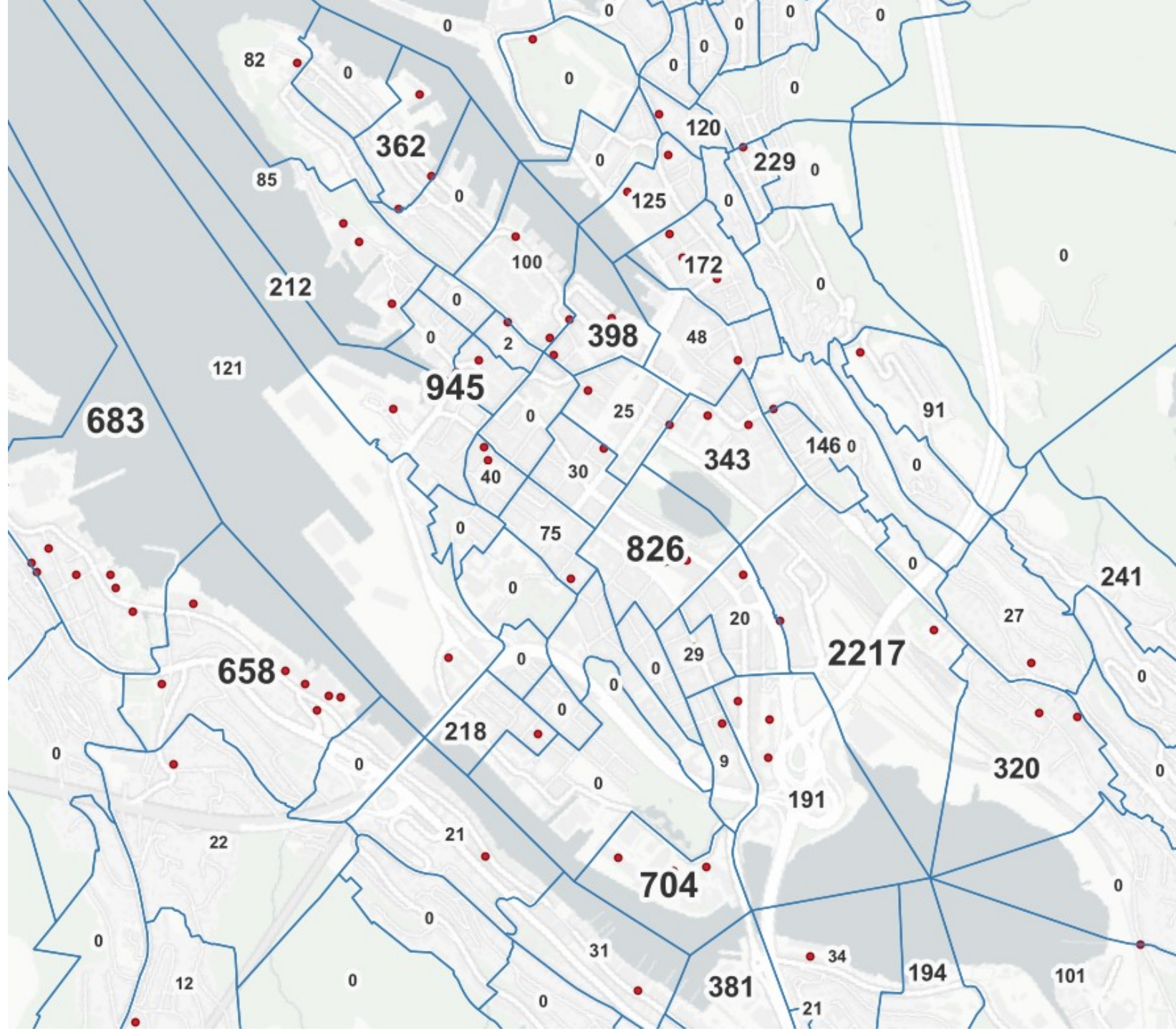
Motstand → RTM

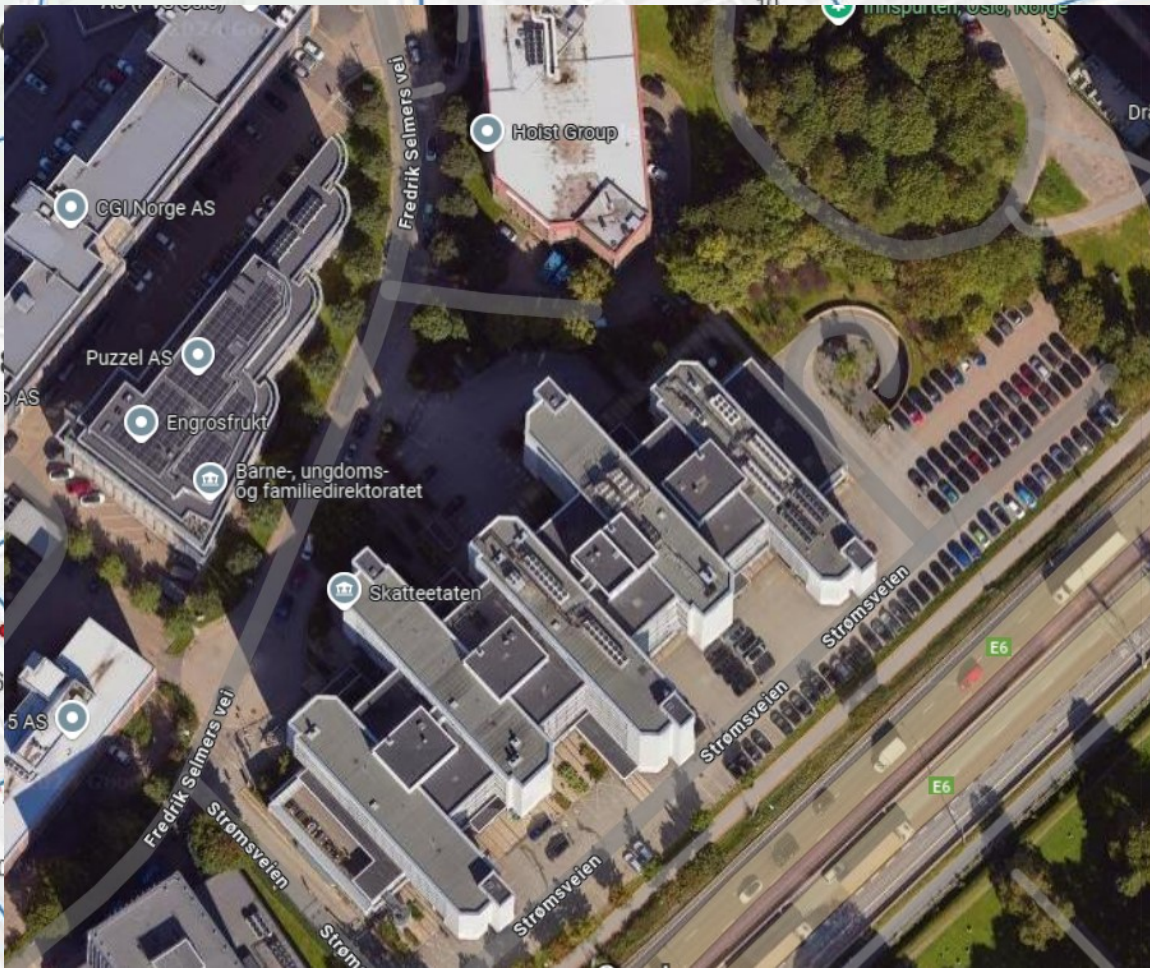


Tilgang

Databehov

- Parkeringsregisteret gir et utgangspunkt
- Kun antall plasser
- Det må i tillegg etableres tall for andre parkeringsmuligheter
 - Gjelder spesielt ansattparkering
- Prisinformasjon for både kort- og langtidsparkering







Referanse og tiltak/virkemiddel

Analyseår

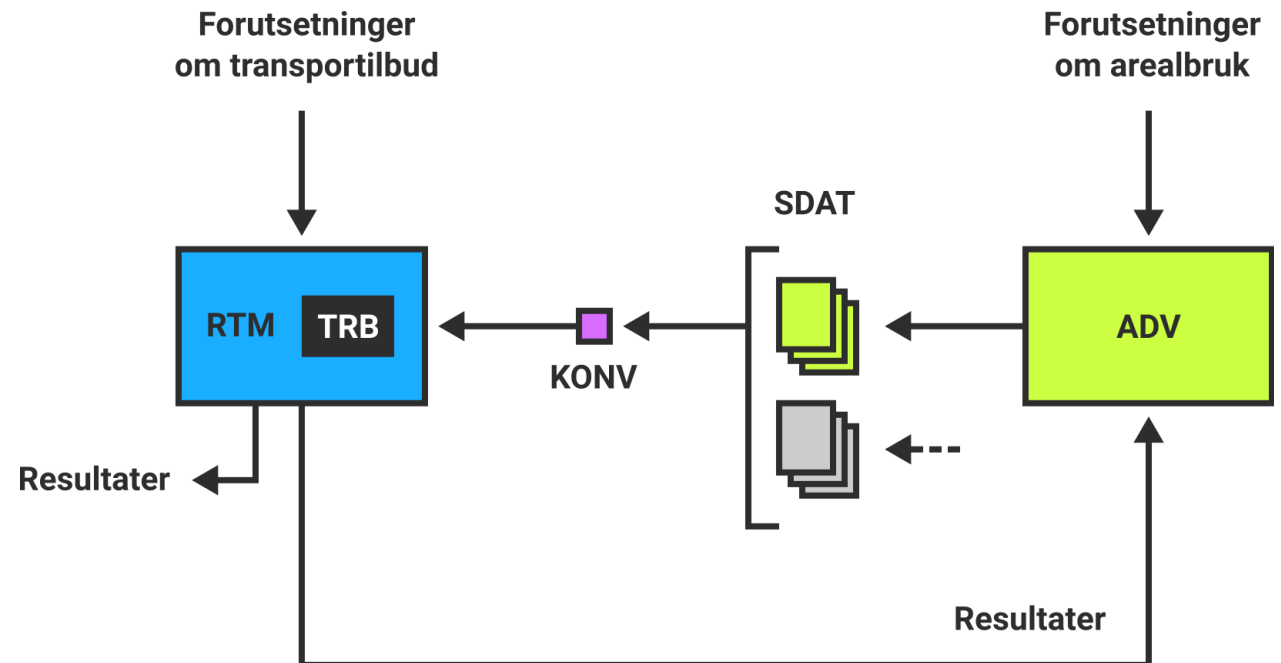
- ADV: Økning i soneinnhold, uten tilsvarende økning i parkeringsplasser vil gi økt parkeringsmotstand
 - Bidrar til å begrense «urimelig» økning i bilturer til destinasjon

Parkering som tiltak/virkemiddel?

- Pris
- Nybygg
 - Boligformål / handels- og arbeidsplassformål
 - Minimumsnorm / maksimumsnorm
 - Omfang av nye parkeringsplasser
- Eksisterende parkeringsplasser
 - Fjerning av parkeringsplasser?

Kontaktflaten mellom ADV og RTM

- RTM
 - Valgmodeller for ulike reisehensikter
 - Modellene er uforandret, ADV leverer inndata
- ADV produserer
 - Sonedatafiler
 - Egen fil med justeringer/kalibreringer
 - Den såkalte «merkalib»
 - Kan også tilpasses manuelt



Kalkulator som illustrerer virkemåte for beregning av motstand (pris + ekstra parkeringsulempe)

- <https://www.numerika.no/adv/parkering/>

Motstand = Pris + (1 - Tilgang) • Vekt

P	Pris (L) 400 kr/dag	➔	Tilgang (L) 0	➔	(1 - Tilgang) • Vekt (L) 100 kr/time	➔	Motstand (L) 500 kr/time
P	Pris (K) 50 kr/time	➔	Tilgang (K) 1	➔	(1 - Tilgang) • Vekt (K) 0 kr/dag	➔	Motstand (K) 50 kr/dag

L = Langtidsparkering, K = Korttidsparkering, Tilgang = F(plasser, attrahering)

Data om parkeringsplasser, arbeidsplasser og besøk

Plasser totalt (G) 0 antall	Plasser korttid (G) 0 antall	Arbeidsplasser (G) 400 antall	Besøk (G) 0 antall
Plasser totalt (N) 0 antall	Plasser korttid (N) 0 antall	Arbeidsplasser (N) 0 antall	Besøk (N) 0 antall

G = Grunnkretsen, N = Tilgrensende grunnkretser til G

Forutsetninger

Vekting av N 0 antall	Skalering plasser arbeid 1,2 vekt	Skalering plasser besøk 2 vekt
Oppmøte arbeid 0,7 vekt	Snitt andel bil 0,69 vekt	Maks ekstra ulempe 100 kr