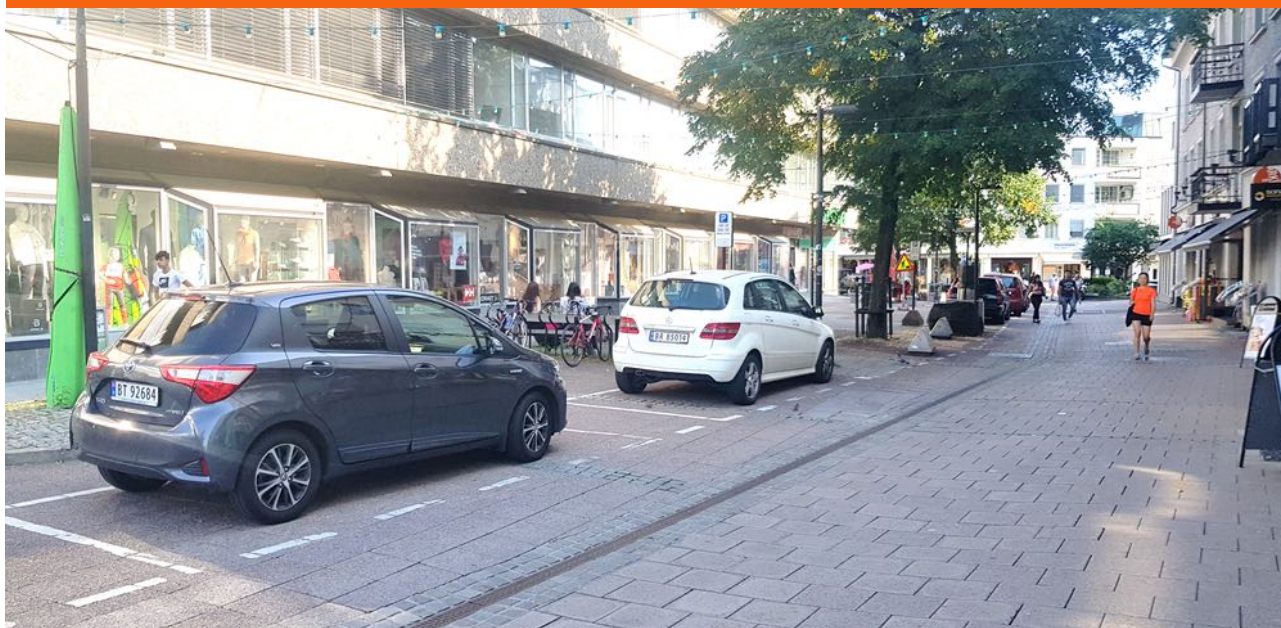


Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken

Delrapport 2: Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene

2021-06-30



Tittel

Case-studier og omtale av
parkeringspolitikken i kommunene

Oppdragsgiver

Viken fylkeskommune

Oppdragsgivers kontaktperson

Erlend Hanssen Sjøvik

Vårt prosjektnummer

20033

Skrevet av

Olav Fosli og Jomar Lygre Langeland

Kontrollert av

Jomar Lygre Langeland

Fotos og illustrasjoner

Diverse

Dato

30.06.2021

Sist revidert

20.08.2021

© AS Civitas 2021

By-, miljø- og samfunnsplanlegging
www.civitas.no

Forord

Som et ledd i oppfølgingen av *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* vedtatt i 2015, har Viken fylkeskommune satt i gang et prosjekt som ser nærmere på parkering som virkemiddel i areal- og transportplanleggingen. Målet med arbeidet er å identifisere steg kommunene kan gjøre for å etablere en helhetlig parkeringspolitikk som bygger opp vedtatte mål for samfunnsutviklingen.

Arbeidet er delt i tre faser. Første fase var innhenting av kunnskap. I andre fase er det utarbeidet tre delrapporter. Første delrapport gir en oversikt over tiltak som ligger i den parkeringspolitiske verktøykassa og hvilke utfordringer og barrierer som finnes mot effektiv bruk av ulike verktøy.

I andre delrapport (denne rapporten) er det gjort en gjennomgang av praksis innenfor parkeringspolitikken og en «gap-analyse» for Oslo og utvalgte kommuner i Viken. I tillegg er det gjennomført casestudier i fire kommuner som går mer i dybden på enkelte problemstillinger.

I tredje delrapport er funnene fra de to første delrapportene oppsummert, og det er beskrevet prinsipper for hvordan kommunene kan jobbe systematisk med parkering basert på erfaringer fra dette prosjektet og fra praktisk utvikling av parkeringspolitikk i andre byer og tettsteder.

Arbeidet fra de to første fasene skal danne grunnlag for tredje og siste fase i prosjektet som er forslag til oppfølging og utviklingsprosjekt med kommunene.

Oppdragsgiver er Viken fylkeskommune. Arbeidet ledes av prosjektleder Erlend Hanssen Sjøvik i Viken og følges opp av en bredt sammensatt prosjektgruppe med blant annet deltagere fra et utvalg av kommunene som omfattes av *Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus*. Rapporten er utarbeidet av Olav Fosli og Jomar Lygre Langeland i Civitas.

Innhold

Forord	3
1 Innledning	7
1.1 Mye kunnskap om virkemidler – mindre om barrierer	7
1.2 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	8
1.3 Komparativ sammenstilling av parkeringspolitikken.....	10
2 Status på parkering som virkemiddel i utvalgte kommuner	12
2.1 Innledning.....	12
2.2 Asker kommune	12
Parkeringsstrategi	12
Dagens praksis og virkemiddelbruk	14
GAP-analyse.....	15
Konklusjon	16
2.3 Bærum kommune	16
Parkeringsstrategi	16
Dagens praksis og virkemiddelbruk	17
GAP-analyse.....	19
Konklusjon	20
2.4 Oslo kommune	21
Parkeringsstrategi	21
Dagens praksis og virkemiddelbruk	21
GAP-analyse.....	23
Konklusjon	24
2.5 Lørenskog kommune.....	24
Parkeringsstrategi	24
Dagens praksis og virkemiddelbruk	25
GAP-analyse.....	27
Konklusjon	27
2.6 Lillestrøm kommune	28
Parkeringsstrategi	28
Dagens praksis og virkemiddelbruk	28
GAP-analyse.....	30
Konklusjon	31
2.7 Ullensaker kommune.....	31
Parkeringsstrategi	31
Dagens praksis og virkemiddelbruk	32
GAP-analyse.....	34

	Konklusjon	35
2.8	Eidsvoll kommune.....	36
	Parkeringsstrategi	36
	Dagens praksis og virkemiddelbruk	36
	GAP-analyse.....	38
	Konklusjon	39
2.9	Nordre Follo kommune	40
	Dagens praksis og virkemiddelbruk	41
	GAP-analyse.....	45
	Konklusjon	45
2.10	Ås kommune	46
	Parkeringsstrategi	46
	Dagens praksis og virkemiddelbruk	46
	GAP-analyse.....	48
	Konklusjon	49
3	Casestudier	50
3.1	Innledning.....	50
3.2	Case Asker sentrum.....	50
	Kontekst for Asker sentrum	50
	Problemstilling	50
	Analyse, vurderinger og mulige videre oppfølging.....	50
	Mulig videre oppfølging.....	58
3.3	Case Holtet, Oslo.....	59
	Kontekst for Holtet	59
	Problemstilling	59
	Analyse og vurdering	60
	Mulig videre oppfølging.....	63
3.4	Case Strømmen	67
	Kontekst Strømmen sentrum	67
	Problemstilling.....	68
	Analyse og kommunens redegjørelse	68
	Informanternes vurderinger.....	75
	Mulig videre oppfølging	77
3.5	Case Ski sentrum.....	79
	Kontekst.....	79
	Problemstillinger	81
	Analyse og vurdering	81
	Informanternes vurderinger.....	86
	Mulig videre oppfølging.....	88
4	Videre arbeid	90

4.1	Videre arbeid	90
5	Referanser	91

1 Innledning

1.1 Mye kunnskap om virkemidler – mindre om barrierer

De fleste bilreiser starter og slutter ved en parkeringsplass. Egenskaper som tilgjengelighet, pris og lokalisering har dermed stor betydning for hvilke reisemiddel som velges til ulike turer og vil dermed også påvirke trafikkbildet.

Parkeringspolitikken har over tid dreid seg over fra å legge til rette for etterspørselen og unngå feilparkering, til at parkering inngår som ett av flere virkemidler for å nå mål for transportpolitikken og tilgjengelighet for prioriterte brukergrupper. Tabellen under viser typiske egenskaper som ble vektlagt tidligere sammenlignet med hva som ofte vektlegges nå.

Tabell 1: Egenskaper ved parkeringspolitikk før og nå. Kilde: Virke og liveablecity.org.

Tidligere parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ingen rettighet
Etterspørsel er gitt	Etterspørsel avhengig av pris og tilgjengelighet
Flere plasser er bedre	Antall parkeringsplasser avhenger av mål for parkeringspolitikken
Greit at kostnadene skjules	Brukerbetaling reflekterer kostnad
Tradisjonelle løsninger	Innovasjon (Apper mv.)
Parkeringsstyring siste utvei	Styring fremmer effektivitet
Prising slik at kapasitet utnyttes	Prising slik at det alltid er ledig plass
Tidsbegrensning for turnover	Prismekanismen for turnover

Befolkningsvekst, støy, utslipp, kø og begrensninger i veikapasitet og parkeringsplasser gjør at Oslo og mange kommuner i Viken står overfor utfordringer med å utforme en areal- og transportpolitikk som bidrar til å nå politisk vedtatte mål. Dette kan være nullvekstmålet for personbiltrafikken og mål knyttet til attraktiv stedsutvikling, næringsutvikling, byliv, lokalmiljø og klima.

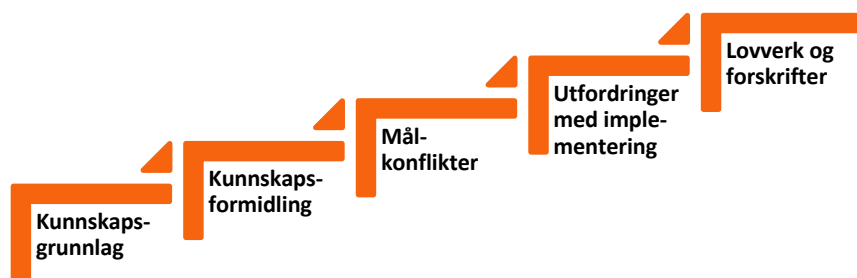
Rapporten fra første del av dette prosjektet; «Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk», går igjennom de viktigste virkemidlene og typiske barrierer mot effektiv bruk av disse virkemidlene. Som omtalt i denne rapporten, foreligger det omfattende dokumentasjon på at målrettet parkeringspolitikk kan være et effektivt virkemiddel for å nå en rekke slike samfunns mål.

De fleste kommuner i byområder har innført tiltak som regulerer parkering på ulike måter. Figur 1 illustrerer noen av de mest vanlige virkemidlene som er i bruk i dag:



Figur 1: Eksempler på vanlige virkemidler i en aktiv parkeringspolitikk. Ill: Civitas.

De mest sentrale barrierene mot at virkemidler tas i bruk oppsummeres i figuren under:



Figur 2: Noen mulige barrierer mot innføring av mer effektiv parkeringspolitikk i kommunene. Ill: Civitas.

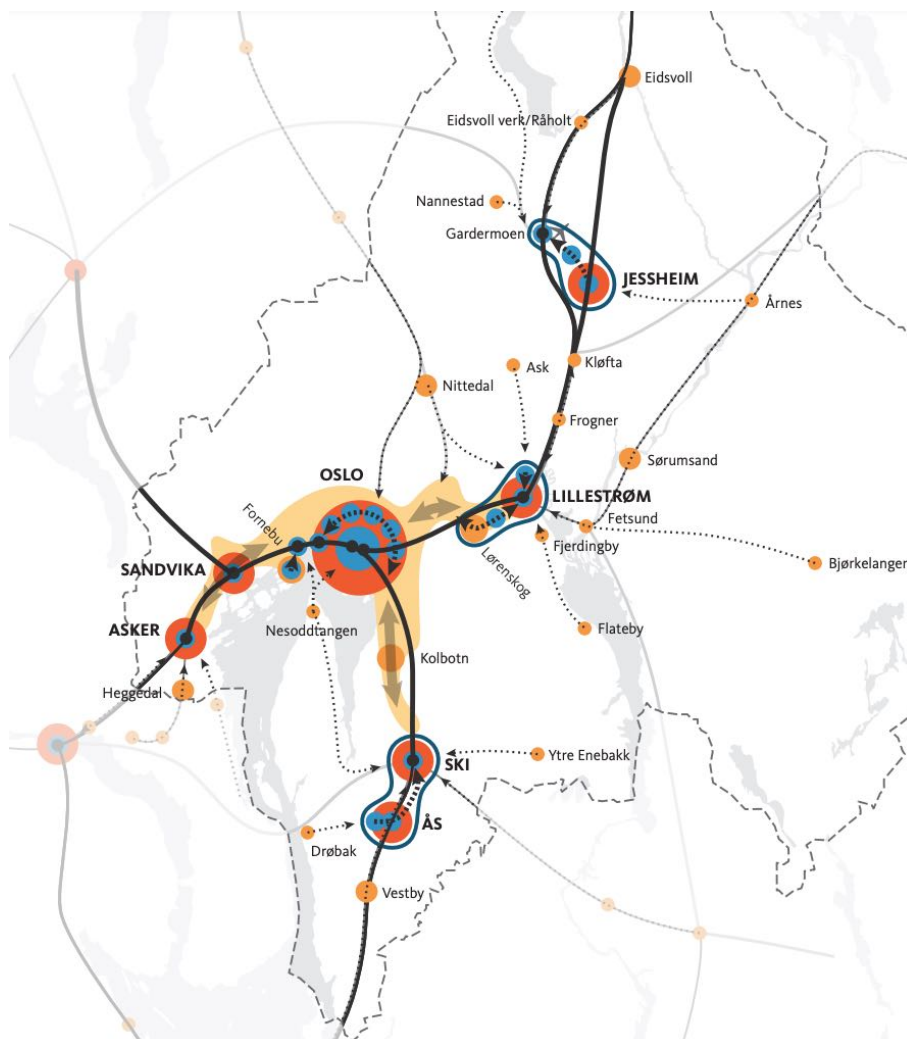
Kunnskap beskrevet i delrapport 1 i prosjektet danner et grunnlag for kommuneomtaler og case-studier i denne rapporten.

1.2 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt 2015 og danner et viktig grunnlag for dette arbeidet. Mål for planen er blant annet at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Hovedgrepene i planen er mer konsentrert arealutvikling, styrket kollektivtilbud og utvikle levende byer med god bokvalitet.

Den regionale planen viser til at tilgang og pris på parkeringsplasser er med på å påvirke biltrafikken og fremkommeligheten på veiene. En restriktiv parkeringspolitikk kan innebære en bevisst knapphet på parkeringsplasser, samt bruk av avgifter.



Figur 3: Regional areal- og transportstruktur med prioriterte vekstområder inkludert bybåndet og viktige kollektivknutepunkt.

Planen viser til at begrensninger på parkeringsplasser i byer og tettsteder i Oslo og Akershus kan være ønskelig for å utvikle tettere og mer urbane steder der verdifulle sentrumsarealer ikke brukes til langtidsparkering. For at sentrum skal være tilgjengelig for dem som kjøper varer eller tjenester, bør korttidsparkering prioriteres i sentrumsområdene.

Parkeringsregulering hører til de virkemidler kommunene kan ta i bruk. Ulik parkeringspolitikk mellom kommuner og ulike deler av samme kommune, kan innebære konkurransevridninger mot områder med gode muligheter for parkering. Restriktive parkeringsnormer jevnt over, f.eks.

for arbeidsplassintensive virksomheter, vil derimot stimulere til lokalisering der kollektivtilbudet er godt.

For å nå målene om nullvekst i biltrafikken, peker planen på at veksten må kanaliseres til prioriterte vekstområder. Det kan være nødvendig å samkjøre parkeringspolitikken for sammenlignbare områder. Det betyr ikke at parkeringsbestemmelsene skal være de samme over alt, men at parkeringspolitikk for normer og avgifter samordnes slik at de henger sammen.

Innfartsparkering skal bidra til at dem som bor utenfor gang- og sykkelavstand til et tjenlig kollektivtilbud også skal kunne reise kollektivt. Det skal også bidra til å gjøre transporttilbudet tilgjengelig for flest mulig, ved at kollektivreisen kan kombineres med andre ærend som f.eks. levering i barnehage.

Retningslinje R15 *Samordnet parkeringspolitikk* i planen sier at «Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan.»

1.3 Komparativ sammenstilling av parkeringspolitikken

Det er utarbeidet et stjernediagram for å visualisere egenskapene ved parkeringspolitikken i de ulike kommunene pr april 2021. Skalaen går fra 0 til 3. Verdiene er fastsatt ut fra skjønn og dagens situasjon for sentrale områder av kommunen, basert på tilgjengelig materiale og innspill fra deltakerne i prosjektet.

Tabellen og figurene er ment å gi en beskrivelse av situasjonen, og skal ikke brukes normativt. Det er ikke nødvendigvis slik at alle kommuner har behov for å bruke alle parkeringsvirkemidler like aktivt, men diagrammene gir en indikasjon på hvilke kommuner som benytter hvilke typer parkeringsvirkemidler. Dersom en kommune ønsker å utvikle sin parkeringspolitikk på et område, kan inspirasjon søkes fra de kommunene som har en aktiv bruk av det aktuelle virkemiddelet.

Under følger en beskrivelse av hvilke egenskaper som er knyttet til verdiene på skalaen for de ulike temaene.

Tabell 2: Forklaring på skalaen brukt i stjernediagrammene i kommuneomtalene og i gap-analysen.

Egenskaper	Forklaring
Parkeringskommune	0 = Ikke søkt 1 = Har planer om å søke 2 = Har søkt 3 = Er parkeringskommune
Parkeringsstrategi	0 = Ikke vedtatt p-strategi 1 = P-strategi for deler av kommunen 2 = Pågår arbeid med p-strategi for hele kommunen 3 = Har vedtatt p-strategi for hele kommunen
Tidsbegrensning	0 = Ingen bruk på offentlige p-plasser 1 = Lite 2 = Middels 3 = Brukes på en stor andel
Avgiftsparkering offentlig veggrunn	0 = Ikke avgiftsparkering på offentlig veggrunn 1 = Lave avgifter 2 = Middels avgifter 3 = Høye avgifter
P-avgift kommunale arbeidsplasser	0 = Ikke avgiftsparkering på kommunale arbeidsplassparkeringer 1 = Liten andel med avgift eller lave avgifter 2 = Middels andel/avgifter 3 = Høye andel/avgifter
Parkeringsnormer for bil	0 = Ingen p-normer 1 = Høye maks- og lave minimumsnormer 2 = Middels maks- og minimumsnormer 3 = Lave maksimumsnormer, lave eller ingen minimumsnormer
Parkeringsnormer sykkel	0 = Ingen p-normer 1 = Lave minimumsnormer 2 = Middels minimumsnormer 3 = Høye minimumsnormer
Beboer/boligsone-parkering	0 = Nei 1 = Vedtak om å utrede 2 = Innført i begrenset grad/mindre områder 3 = Innført i større områder
App-betaling offentlige p-plasser	0 = Nei 1 = For noen p-plasser 2 = For mange 3 = For alle
P-kompetanse/kapasitet i kommunen	0 = Lite 1 = Middels 2 = Høy 3 = Svært høy
Kartlagt bruken av p-plasser	0 = Ingen 1 = Oversikt antall p-plasser 2 = Foreligger periodevis tellinger av belegg 3 = Kontinuerlig kartlegging av belegg, parkeringstider mv

2 Status på parkering som virkemiddel i utvalgte kommuner

2.1 Innledning

Dette kapitlet redegjør for hvilke mål og strategier de ulike kommunene har vedtatt for parkering og beskriver i hvilken grad parkering inngår i øvrige overordnede mål og strategier for kommunen. Videre beskrives dagens praksis og bruk av virkemidler i den parkeringspolitiske verktøykassa i kommunen. For hver kommune gjøres det til slutt en gap-analyse hvor parkeringspolitikken sees i forhold til overordnede mål for kommunen og mål for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

2.2 Asker kommune

Parkeringsstrategi

Asker kommune vedtok temaplan for parkering i 2018 som gjelder for området som utgjør tidligere Asker kommune. Etter kommunesammenslåingen 1.1.2020 med Hurum og Røyken, foreligger det ikke en vedtatt parkeringsstrategi som dekker hele kommunen.

Målet for parkeringspolitikken i temaplan parkering fra 2018 er å:

- Bidra til nullvekst i personbiltrafikken.
- Bidra til utvikling av sosiale, kulturelle og attraktive tettsteder.
- Bidra til bedre utnyttelse, helhetlig utvikling og forvaltning av parkeringstilbudet.

Mål i temaplan for parkering er å bidra til at kommunens strategiske målsetninger oppnås og løse det samlede mobilitetsbehovet i kommunen. For å løse mobilitetsbehovet må alle transportmidler tas i bruk.

Temaplanen fastsetter Askers parkeringspolitikk og definerer virkemidler og tiltak som bidrar til et godt mobilitetstilbud for kommunens innbyggere. Transportpyramiden legges til grunn for temaplan parkering.



Temaplanens strategi er å:

- Ivareta transportbehovet for hele Askers befolkning og lokalt næringsliv.
- Redusere samfunnsulemper (trafikksikkerhet, barrierer og arealbeslag).
- Bidra til utvikling av attraktive tettsteder, med et trygt og ryddig gatebilde.
- Bidra til å redusere miljøulemper (lokalt og regionalt) støy, luftforurensing/støv og gass/CO₂.
- Bedre fremkommelighet for kollektivtransport og nyttrafikk.
- Bidra til at kommunale kostnader til parkering ikke øker.
- Være fremtidsrettet, og baseres på nye teknologiske løsninger.
- Bidra til optimal utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser ved sambruk og god skilting.

Gjennom Innfartsparkeringsstrategien ble det bestemt at antall plasser ikke skal økes. Det er skapt en forståelse for problemstillingen. Det er behov for å se bruken av eksisterende p-plasser for ulike formål og områder mer i sammenheng.

Asker er opptatt av at sentrumsområdene skal være levende og tilgjengelig også for kunder som kommer med bil.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Ja, håndhever parkeringsbestemmelsene i egenregi.

Kompetanse og kapasitet: Kommunen har relativ god kompetanse og kapasitet for å drive aktiv parkeringspolitikk.

Kartlagt bruken av p-plasser: Det foreligger oversikt over antall p-plasser, men ikke bruken av dem.

Parkeringsnorm: Kun minimumsnorm for frittliggende bolig, minimums- og maksimumsnorm for konsentrert småhusbebyggelse og leiligheter som varierer med type bolig/størrelse og nærhet til kollektivtrafikk. Noen formål som kontorer og skoler har kun maksimumsnormer. Nivået er relativt høyt.

Frikjøp: Er ikke i bruk.

Parkeringskjeller eller -hus: Flere p-hus og p-kjellere i Asker sentrum.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel p-plasser er i privat kontroll.

Tidsbegrensning: Det er tidsbegrensning på offentlig regulerte parkeringsplasser i sentrumsområder.

Avgiftparkering på offentlig veggrunn: Det er betaling for parkering på offentlige veier og gater i sentrumsområder kommunen.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Ja.

Innfartsparkering bil: Ja, både Bane NOR og Asker kommune tilbyr p-plasser for togpendlere ved Asker stasjon (se nærmere beskrivelse i kap. 3.2). Parkeringsplassene er avgiftsbelagt på hverdager kl 0500-1700, og åpne for alle etter kl 17 og i helger. Innfartsparkering også andre steder i Asker kommune, bl.a. Heggedal (163 pl) og Hvalstad (36 pl).

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert parkeringsplasser for sykkel ved stasjonene. Ved Asker stasjon er det sykkelhotell på plattform og en del av p-hus for bil som er ombygd til sykkelparkering.

Elbilparkering og ladepunkt: Det er noen få ladeplasser for elbil på offentlige parkeringsplasser i Asker sentrum (Torvveien, Venscaben og Elveroa). Plassene har tidsbegrensning og parkeringsavgift. I tillegg er det noen ladeplasser knyttet til handels- og servicebedrifter som Ikea og McDonalds.

Bilfrie soner/gågater: Ja, i sentrumsområdene.

Beboer-/boligsoneparkering: Nei.

Sambruksløsninger: Det er noen ordninger for sambruk av parkeringsplasser i Asker, blant annet kan innfartsparkeringsplasser brukes av ikke-togpendlere etter kl 1700 på hverdager og i helger og brukerne av Holmen svømmehall kan parkere på Holmensenteret, også utenom senterets åpningstid.

P-avgift kommunale arbeidsplasser: I liten grad.

Smart p-teknologi for registrering og visningssystem: Ikke for kommunale avgiftsplasser, men flere private aktører/kjøpesentre bruker system for automatisk nummerskiltregistrering med automatisk fakturering om en står lenger enn evt gratisperiode og variable skilt som viser hvor det er ledige plasser.

Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Nei.

GAP-analyse

Asker har innført avgiftsparkering og tidsbegrensning i sentrumsområder for å prioritere tilgjengelighet til handel og innfartsparkering framfor arbeidsparkering. Dette er i tråd med regional plan. Kommunen har ikke beboer-/boligsoneparkering.

Det foreligger en vedtatt parkeringsstrategi i temaplan for parkering for tidligere Asker kommune, men ikke for de delene som utgjør de tidligere kommunene Røyken og Hurum.



Figur 4: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Asker kommune. III: Civitas.

Temaplanen for parkering har ambisiøse mål. Det kan være noen målkonflikter mellom strategiene som det kan være behov for å avveie, for eksempel; mellom å ivareta transportbehovet for Askers befolkning og lokalt næringsliv på den ene siden og utvikling av attraktive tettsteder,

redusere miljøulemper og bedre fremkommelighet for kollektivtransport og nyttetraffic på den andre siden.

Konklusjon

Asker kommune er parkeringskommune og håndhever parkeringsbestemmelsene selv. Kommunen har innført avgiftsparkering og tidsbegrensning i sine sentrumsområder. Parkering i sentrumskjernen er dyrere og har kortere tidsbegrensning enn i ytre områder.

Siden Asker kommune ble slått sammen med kommunene Røyken og Hurum fra 1.1.2020, foreligger det ikke en felles parkeringsstrategi for hele kommunen. Et naturlig neste skritt i videre arbeid med parkeringspolitikken kan være å utarbeide en parkeringsstrategi for hele kommunen.

Det foreligger en del informasjon om antall offentlig tilgjengelige p-plasser i kommunen, men det er begrenset informasjon om bruken av dem. Det ville vært nyttig kunnskap å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag om belegg, hvor lenge en står parkert. For noen formål vil det også være nyttig å undersøke hvor de som parkerer kommer fra og/eller hvilke ærend de har. Se også case-studiet av Asker sentrum i kap. 3.2.

2.3 Bærum kommune

Parkeringsstrategi

Bærum kommune vedtok en parkeringsstrategi i 2014. Ny revidert parkeringsstrategi er under utarbeidelse. Den gjeldende parkeringsstrategien baseres på følgende overordnede prinsipper:

- Parkeringsstrategien skal bidra til en miljømessig god utvikling som stimulerer kollektivtrafikk, gående og syklende.
- Parkeringsstrategien skal samtidig bidra til å ivareta næringslivets og innbyggernes behov for å kunne bruke bil.

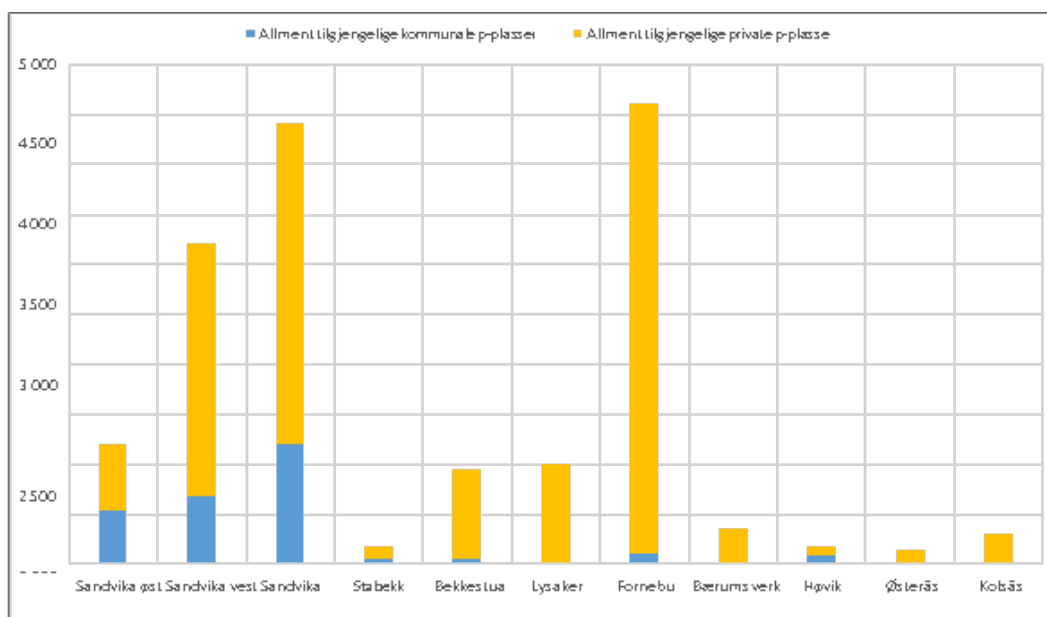
Det skilles mellom sentrumsområder og andre områder i kommunen. I sentrumsområdene bør det føres en restriktiv politikk med hensyn til antall offentlige arbeidsparkeringsplasser. Det bør være relativt kostbare korttids parkeringsplasser på gateplan. Øvrig parkering bør henvises til parkeringshus og annen parkering utenfor sentrumsgatene. I Sandvika må parkeringspolitikken ses i sammenheng med pågående planer og prosjekter.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Ja.

Kompetanse og kapasitet: Kommunen har relativ god kompetanse og kapasitet for å drive aktiv parkeringspolitikk.

Kartlagt bruken av p-plasser: Som en del av kunnskapsgrunnlaget for arbeid med ny parkeringsstrategi ble antall plasser kartlagt. I 2019 var det registrert om lag 12 100 allment tilgjengelige parkeringsplasser i kommunen, av dem var ca. 1 500 kommunale og ca. 10 600 private. De fleste finnes i Sandvika og på Fornebu. Det er lite data om bruken av plassene.



Figur 5: Antall allment tilgjengelige parkeringsplasser i sentrale områder i Bærum mai 2020. Kilde: Bærum kommune og Norconsult (2021).

Fra reisevaneundersøkelsen kommer det frem at 86 % av de som jobber i Bærum har mulighet til å parkere på arbeidsplassen hos arbeidsgiver. Denne andelen er rundt 70 prosent i Sandvika og på Fornebu, og høyere på Lysaker og i Bærum for øvrig (fra 90% og høyere).

Parkeringsnorm: Bærum kommune har innført parkeringsnormer for bil og sykkel som skiller mellom ulike områder av kommunene. Ved forrige revisjon av kommuneplanens arealdel fra 2018, ble det gjort en gjennomgang og innstramming av parkeringsnormene for bil for formålene bolig, kontor og forretning. Samtidig økte normkravene for sykkelparkeringsplasser i tilknytning til boligformål.

Det skilles mellom tre områder når det gjelder parkeringsnormene:

- Område A: innen 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu (fremtidige T-banestasjoner).

- Område B: innen 900 meter gangavstand fra øvrige stasjoner på jernbanen og T-banen, samt områdene innenfor definert fortetningsgrense (i kommuneplanens arealdel) som ikke er A-områder.
- Område C: Resten av kommunen.

I kommuneplanens bestemmelser gis det føring om at parkeringsanlegg for sykkel i størst mulig grad skal plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.

Frikjøp: har vært en viktig bestanddel i Bærums parkeringspolitikk gjennom årene. Denne ordningen gir mulighet til å inngå avtale som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplasser som parkeringsnormene krever, mot å innbetale et beløp pr plass til kommunen.

Innbetalte beløp kan bare benyttes til parkeringsanlegg. Kommunen har full råderett over parkeringsanlegg finansiert på denne måten. Det betyr at kommunen også kan legge ned parkeringsplasser uten pålegg om erstatningsplasser.

Flere parkeringsanlegg er blitt bygd med frikjøpsmidler, særlig i Sandvika. Eksempler på dette er P-hus i Malmskriverveien, Sandvika (1974), P-hus Frøytunveien, Bekkestua (1985), P-hus Elias Smiths vei, Sandvika (1989) og P-anlegg i Kinoveien, Sandvika (1995). Frikjøpsordningen har imidlertid ikke vært i bruk senere år.

Parkeringskjeller eller -hus: En stor andel av parkeringsplassene i kommunens sentrale områder som Sandvika, Bekkestua, Lysaker og Fornebu er i p-kjeller eller p-hus.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel p-plasser er private. Andelen offentlige plasser er høyere i Sandvika enn resten av kommunen (Figur 5).

Tidsbegrensning: Det er tidsbegrensning på offentlig regulerte parkeringsplasser i sentrumsområder.

Avgiftsparkering på offentlig veggrunn: Det er betaling for parkering på offentlige parkeringsplasser i kommunens sentrumsområder som Sandvika og Bekkestua, men ikke generelt på offentlige veier og gater i kommunen.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Ja, det står informasjon ved p-automatene om hvilken app som kan brukes.

Innfartsparkering bil: Er etablert en rekke steder i kommunen. Pr 2019 var det nesten 1 700 innfartsparkeringsplasser i Bærum, fordelt på om lag

1 250 for T-bane, 390 for tog og 60 for buss. Innfartsparkering ved T-bane og buss er gratis, mens det koster 250 kr pr måned eller 40 kr pr dag ved jernbanestasjonene. Det foreligger ikke systematiske data for belegget på innfartsparkering, men kommunen har fått innspill om at mange innfartsparkeringsplasser er fulle tidlig om morgenen og at parkering på veier i nærheten av attraktive stasjoner er utbredt.

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert en rekke parkeringsplasser for sykkel med og uten tak ved T-banestasjonene og jernbanestasjonene. Sykkelhotell i Sandvika og sykkelbokser på Kolsås, Jar og Østerås.

Elbilparkering og ladepunkt: På offentlige parkeringsplasser i Bærum kommune parkerer elbiler og hydrogenbiler gratis, men må forholde seg til tidsbegrensingen.

Bilfrie soner/gågater: Svært lite. Sandvika og Bekkestua og andre senterområder har ikke «rene» gågater.

Beboer-/boligsoneparkering: Nei.

Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte.

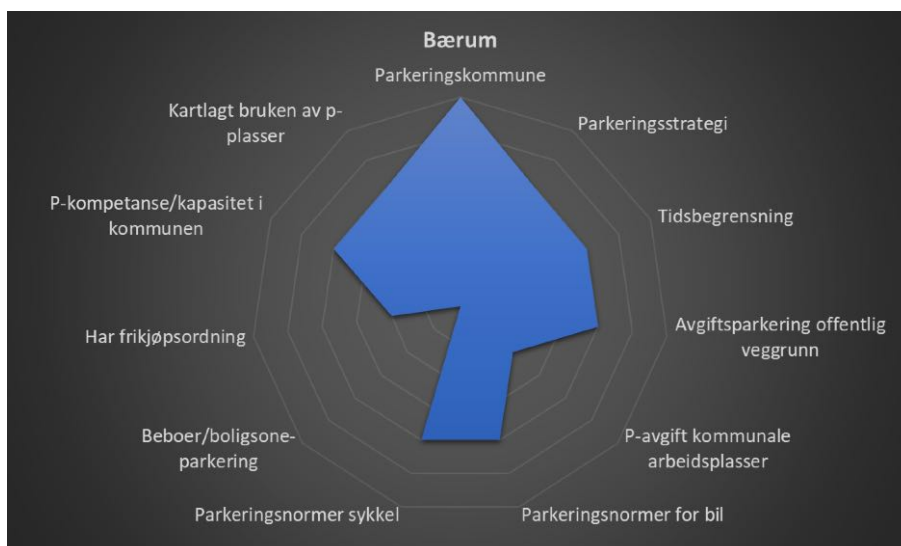
P-avgift kommunale arbeidsplasser: Innført på noen sentrale arbeidsplasser, men relativt få steder.

Smart p-teknologi for registrering og visningssystem: På de offentlige avgiftsplassene i Bærum kommune er det mulig å benytte elektronisk parkeringsbrikke (Smart Park). Denne benyttes sammen med et verdikort. Flere kjøpesentre bruker system for automatisk nummerskiltregistrering med automatisk fakturering om en står lenger enn evt gratisperiode og mulighet til å registrere bankkort og visning til ledige plasser.

Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Nei.

GAP-analyse

Bærum kommune har innført tidsbegrensing og betaling for parkering i sentrale områder og prioriterer korttidsparkering for handel og service i sine sentrumsområder. Kommunen har i senere år strammet inn parkeringsnormer for bil for arbeidsplasser og handel. Dagens parkeringspolitikk beveger seg i retning av målesettingene i regional plan, men «arven» etter tidligere utbygging med høyere p-normer, gir mye tilgjengelig parkering for bedrifter og kjøpesentre, ikke minst i Sandvika. Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen er høyere for reiser til Sandvika enn øvrige deler av kommunen, på tross av svært god kollektivtilgjengelighet.



Figur 6: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Bærum kommune. III: Civitas.

Nye p-normer vil redusere parkeringsplasser for bil i framtidige planer. Med den nye parkeringsstrategien som er i sluttfasen, er det ventet at gapet mellom målene og virkemidlene i parkeringspolitikken og klima- og miljømål blir redusert over tid.

Konklusjon

Bærum kommune er parkeringskommune med egen håndheving av parkeringsbestemmelsene. Kommunen bruker mange parkeringspolitiske virkemidler i dag som differensierte parkeringsnormer og betaling for parkering i sentrumsområder. Naturlige neste skritt er å ferdigstille pågående arbeid med parkeringsstrategien og implementere denne.

En viktig oppgave i sluttfasen vil være å definere mål for parkeringspolitikken som bygger opp under de overordnede målene kommunen har innen klima, mobilitet, næring og arealutvikling. Ut fra dette, vil det være viktig å definere virkemidler og tiltak for å nå målene. Det kan være målkonflikter og motstridende hensyn som må avveies i denne fasen.

Et eksempel på dette kan være at strenge p-normer i utbyggingsprosjekter vil kunne redusere etterspørselen etter bolig og dermed lønnsomheten for utbyggere og muligheter for å bygge konsentrert ved kollektiv-knutepunktene. Samtidig kan dette virkemidlet dempe bilbruken og føre til redusert behov for veikapasitet og mindre støy- og luftforurensning.

Et annet eksempel er økt innfartsparkering som kan gjøre kollektivtransport på hoveddelen av reisen mer konkurransedyktig, men kan også bidra til økt bilbruk lokalt dersom flere bruker bil til stasjonen fremfor å gå og sykle eller ta bussen. Økte priser på innfartsparkering kan frigjøre kapasitet til dem som ikke rekker å komme tidlig nok til å finne

en ledig plass, for eksempel som følge av levering i barnehage, men kan ha uheldige fordelingsmessige virkninger.

Ett tredje eksempel er at gratis eller rabatterte parkeringspris for elbiler har vært et klimavirkemiddel for å gi insentiv til overgang fra fossildrevne kjøretøy, samtidig som dette kan gi insentiv til mer bilkjøring og økt bilhold.

2.4 Oslo kommune

Parkeringsstrategi

Oslo kommune har ikke en vedtatt overordnet parkeringsstrategi i dag, men Bymiljøetaten har argumentert for dette i sin høringsuttalelse til nye parkeringsnormer. Kommunen knytter imidlertid deler av parkeringspolitikken – for eksempel forslag til nye parkeringsnormer og fjerning av parkeringsplasser til fordel for andre trafikantgrupper – til vedtatt klima- og energistrategi. Den har som mål å redusere klimagassutslipp med 95 % innen 2030, sammenlignet med 2015-nivå. I tillegg har kommunen mål om å redusere biltrafikken med 33 % innen 2030.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Ja, Oslo har vært parkeringskommune lenge. Kommunen fikk sine første parkeringsvakter allerede i 1958.

Kompetanse og kapasitet: Kommunen har god kompetanse og kapasitet for å drive aktiv parkeringspolitikk.

Kartlagt bruken av p-plasser: Foreligger anslag på antall plasser, men lite detaljert kartlegging av bruken av plassene.

Parkeringsnorm: Parkeringsnormene for Oslo vedtatt 2002/2004 er geografisk differensiert mellom sentrum, tett by og øvrige områder. I påvente av nye normer, ble det innført midlertidige mer restriktive normer som bygger videre på denne inndelingen.

Kommunen har utarbeidet forslag til nye parkeringsnormer basert på Oslos klimamål og mål om trafikkreduksjon. Forslag til nye normer var på høring til 9.3.2021. I høringsforslaget er minimumskravet til bilparkering fjernet for alle formål og det foreslås redusert maksimumsnormer for de fleste formål. Særlig maksimumskravene til kontor og handel er redusert. Dessuten foreslås det økte minimumskrav til sykkelparkering og lastesykler.

Frikjøp: Har hatt en ordning med frikjøp tidligere som ikke har vært i bruk. I høringsforslag til nye p-normer foreslås det ikke lenger minimumsnormer for bil, det betyr at grunnlaget for frikjøpsordninger vil falle bort dersom høringsforslaget blir vedtatt.

Parkeringskjeller eller -hus: En relativt stor andel av parkering i sentrumsområdene er i p-kjellere eller p-hus, mens det er mer kantsteinsparkering og flateparkering i øvrige deler byen.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel p-plasser er i privat kontroll.

Tidsbegrensning: Det er tidsbegrensning på offentlig veier og gater i store deler av indre by.

Avgiftparkering på offentlig veggrunn: Det er betaling for parkering på store deler av indre by og deler av ytre by. Prisen for gateparkering har økt senere år.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Ja, Oslo har egen app «Bil i Oslo». I tillegg kan flere kommersielle apper benyttes som Easypark, Apcoa flow og WaytoPark.

Innfartsparkering bil: Det er ingen innfartsparkeringsplasser i sentrale deler av Oslo, men noen i ytre bydeler, f.eks. ved Grorud (88 plasser) og Rosenholm (246 plasser).

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert parkeringsplasser for sykkel ved en rekke T-bane og jernbanestasjoner.

Elbilparkering og ladepunkt: Det er etablert en rekke kommunale og private ladepunkt i Oslo. Elbiler må betale for parkering på kommunale p-plasser, men til en lavere pris enn fossildrevne kjøretøy. Det er krav om lading og betaling på offentlige plasser med ladepunkt. I høringsforslaget for nye p-normer foreslås det at alle nye parkeringsplasser skal være ladeklare.

Bilfrie soner/gågater: Ja, en rekke gågater og bilfrie områder er etablert.

Beboer-/boligsoneparkering: Ja, det er innført i stadig større områder av Oslo, særlig i indre by. Bydelene bestemmer selv om og hvor ordningen skal innføres. Prisen er lik i alle bydeler og bestemmes av bystyret. Prisen for beboeroblat har økt de senere år. Det er også innført betaling for parkering av elbiler, men til en betydelig lavere pris enn fossildrevne kjøretøy.

Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte.

P-avgift kommunale arbeidsplasser: Innført i stor grad.

Smart p-teknologi for registrering og visningssystem: Mange private parkeringsplasser har det, men i liten grad tatt i bruk for kommunale anlegg.

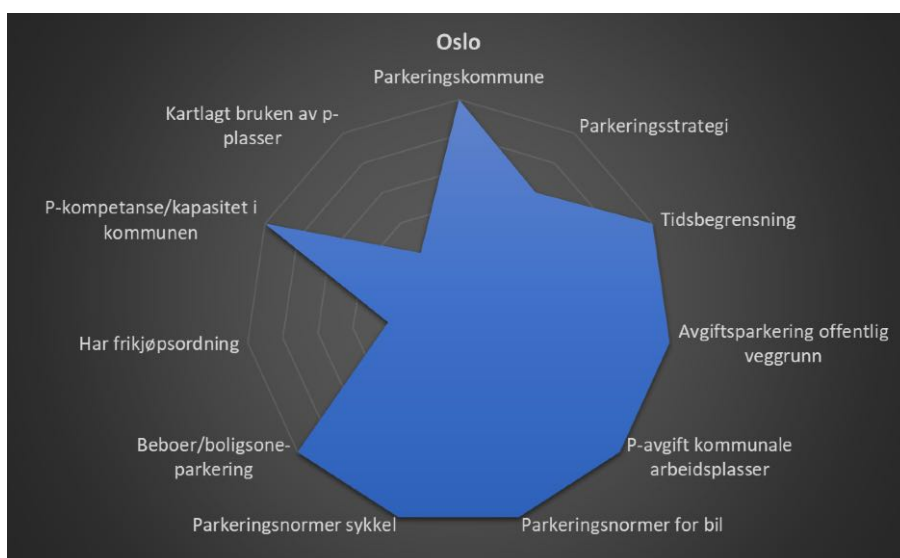
Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: I høringsforslaget for nye p-normer foreslås det at det skal settes av minst 1 plass til bildeling i alle boligprosjekter over 100 boliger, hvor det blir bygd mer enn HC-plasser.

GAP-analyse

Selv om Oslo kommune ikke har en formelt vedtatt overordnet parkeringsstrategi, fører kommunen en stadig mer aktiv parkeringspolitikk på flere felt som begrunnes i klima- og miljømål og som er i tråd med Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.

For eksempel har måten Oslo kommune bruker parkeringsnormer på endret seg over tid. Da gjeldende parkeringsnormer ble utarbeidet rundt år 2000, ble normene et middel for å tilfredsstille «behovet» for bilparkering. Resultatet ble minimumsnormer for bilparkering for alle formål utenfor sentrum. Relativt høye maksimumsnormer, spesielt for handel og service, la til rette for mer bilbaserte byggeprosjekter. Minimumsnormer for bolig gjorde det enklere å eie egen bil.

Når Oslo kommune nå foreslår å fjerne minimumsnormer og etablere lave maksimumsnormer for alle formål, bruker kommunen parkeringsnormene som miljøtiltak. Mulighet til å bruke bil begrenses ved reisemålene og mulighet til å ha egen bil ved boligen begrenses. Høyere minimumsnormer for sykkel skal stimulere til økt sykkelbruk.



Figur 7: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Oslo kommune. III: Civitas.

Konklusjon

Oslo kommune har ikke en vedtatt overordnet parkeringsstrategi. Vi anbefaler at kommunen utarbeider en. Selv om kommunen ikke har vedtatt en slik strategi, er den en aktiv bruker av mange parkeringspolitiske virkemidler for å påvirke bilhold og bilbruk som knyttes til overordnede mål og strategier innen transport, miljø og klima.

Kommunen har i liten grad kartlagt bruken av p-plasser. Det vil være nyttig med bedre kunnskapsgrunnlag om gjeldende parkeringssituasjon, blant hvordan p-plassene brukes, hvordan belegget varierer over tid og rom og effekter av ulike parkeringstiltak på reisemønster og handel. Det kan være nyttig å studere nærmere hvordan en kan prioritere enkelte servicefunksjoner som hjemmehjelp og håndverkere, uten at det går ut over kommunens miljø- og klimamål. Se også kap. 3.3 for mer inngående drøfting.

2.5 Lørenskog kommune

Parkeringsstrategi

Lørenskog har ingen helhetlig parkeringsstrategi. Imidlertid har kommunen utarbeidet en «plan for grønn mobilitet». Her heter det om parkering: *I arbeidet for å etablere trivelige sentrumsområder vil det være behov for å redusere biltrafikken. Sentrumsområdene skal samtidig være tilgjengelig med bil for de som har behov for det. Regulering av parkering og vurdering av betalingsparkering er mulige tiltak. I forbindelse med nybygg eller omdisponering av eksisterende arealer, kan antallet parkeringsplasser reduseres. På denne måten begrenses muligheten for å parkere med personbil, og det blir redusert biltrafikk inn i sentrum. En kan også vurdere å innføre betalingsparkering. Parkeringsregulerende tiltak må kombineres med bedre tilbud til gående og syklende, inklusive et bedre kollektivtilbud.*

I «plan for grønn mobilitet» er arbeidet med parkering avgrenset til å fastsette nye parkeringsnormer og å regulere og avvikle parkering. I omtalen av arbeidet kan det se ut til at arbeidet omfatter noe mer enn dette, men kanskje ikke så omfattende at det kvalifiserer til en helhetlig parkeringsstrategi.

I planen er det definert en målgruppe: De som bruker bil på korte reiser, særlig innad i kommunen. Aktører som skal bistå i arbeidet er: Lørenskog kommune, Parkeringsselskap, Handel og Næring.

Et arbeid med «handlingsplan for mobilitet og samferdsel» er nå startet opp i kommunen. Der vil tiltakene i «plan for grønn mobilitet» m.m. bli fulgt opp.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Lørenskog kommune er parkeringskommune og parkering håndheves av kommunen selv innenfor avdeling for kommunalteknikk.

Kompetanse og kapasitet: I kommunen er det noe kompetanse, men svært begrenset kapasitet til å arbeide aktivt med parkeringspolitikk. Det gir krevende forutsetninger for å utarbeide en helhetlig parkeringsstrategi for kommunen.

Kartlagt bruken av p-plasser: Kartlegging er en del av arbeidet med å utvikle en parkeringspolitikk som del av mobilitetsplanen. Kommunen opplyser om at det jobbes kontinuerlig fra fagleder parkering med kartlegging og bruk av alle p-plasser. *«Vi har en total på om lag 1900 biloppstillingsplasser som er regulert. Ca. 700 av disse er offentlig regulert. Ca. 1200 er privat regulert. Det gjøres hele tiden vurderinger om plassene er regulert i forhold til behovet der plassen ligger. Og det gjøres endringer hvis det skulle vise seg å være nødvendig. Våre p-plasser er regulert pr. i dag fra 1 time og opp til 3 døgn etter beliggenhet».*

Parkeringsnorm: Det er både minimums- og maksimumsnormer for bilparkering i dag. Kommunen gir selv uttrykk for at disse er utdaterte. Det er en norm for småhusområder og andre bestemmelser for øvrige områder i kommunen. P-normen er ikke å forstå som krav, men som «ytte rammer». P-krav skal vurderes i den enkelte plan eller byggesak. Det er ingen definerte krav til sykkelparkering. Det skal være «tilstrekkelig» heter det i bestemmelsene. Det er imidlertid nå etablert en praksis om å kreve minimum 2 parkeringsplasser pr boenhet i boligprosjekter.

Ny parkeringsnorm skal ivaretas i den nye arealdelen av kommuneplanen. Arbeidet med revidering har nettopp begynt, og det forventes å bli ferdig i 2022.

Frikjøp: Ingen frikjøpsordning.

Parkeringskjeller eller -hus: Parkering skal i all hovedsak løses under bakken. Gateparkering kan vurderes. Bebyggelse skal ikke planlegges slik at parkeringskjellere utgjør fasade mot gate eller offentlig rom.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel av parkeringsplassene i Lørenskog kommune er utenfor offentlig kontroll. Mange parkeringsplasser i privat regi er allerede etablert, det er vanskelig å endre på dette i ettertid. F eks ved Metrosenteret og Triaden kjøpesenter.

Tidsbegrensning: I nye boliggater er det korttidsregulering med 2 timer. Det kreves parkeringsskive flere steder. De fleste gater i Lørenskog har en parkeringsregulering.

Avgiftparkering på offentlig veggrunn: Lørenskog kommune har ingen betalingsplasser, noen private har det når man står parkert mer enn 3 timer.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Nei, ikke avgiftparkering på kommunale plasser.

Innfartsparkering bil: Det er i alt 280 parkeringsplasser på Lørenskog stasjon. Plassene kontrolleres mandag til fredag mellom kl. 05.00 og kl. 17.00. Gratis parkering utenom disse tidene.

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert sykkelhotell ved Lørenskog stasjon. Det er sykkelhotell også ved Lørenskog bussterminal.

Elbilparkering og ladepunkt: Det er i dag 5 steder en kan lade motorvogn på kommunal grunn. Kun 1 av disse er offentlig regulert resten er privat regulert. 2 av disse har nyere ladestasjoner resten er av eldre type. 4 steder til er under oppføring. Disse vil bli offentlig regulert.

I alle nye næringsbygg skal minst 20 % av biloppstillingsplassene, minimum 2 plasser, ha ladepunkt for el-bil. I tilknytning til institusjoner som skoler, barnehager, sykehus og lignende skal minst 10 % av biloppstillingsplassene, minimum 2 plasser, ha ladepunkt for el-bil. I alle bygg skal det være tilrettelagt med trekkerør på ytterligere 10 % av plassene.

I nye boligbygg med mer enn 4 boenheter skal minimum 50 % av biloppstillingsplassene ha fremlagt mulighet for lading av el-biler. Parkeringsanlegget skal bygges slik at det senere er mulig å tilrettelegge samtlige p-plasser for lading av el-biler.

Nye og rehabiliterte bensinstasjoner skal ha minst 2 tilgjengelige og fungerende hurtigladepunkter for el-bil.

På Skårer Syd bygges nå en gate med noen ladepunkt på offentlig areal, men anlegget er ikke enda overtatt av kommunen.

Bilfrie soner/gågater: Lørenskog og Skårer sentralområde er i stor grad bilbasert. Innbyggere gir i kommunens dokumenter uttrykk for at de ønsker seg gågate: *«Jeg savner et koseligere og mindre grått «sentrum». Jeg drømmer om en gågate med hyggelige kafeer og restauranter.»* Skårersletta er nå under ombygging, bl.a. med bygate med opphøyd sykkelfelt, møbleringssoner med trær og overvannshåndtering og brede fortau. Det blir bare ett kjørefelt i hver retning, og det blir ikke parkeringsplasser langs gaten.

Beboer-/boligsoneparkering: Benyttes ikke i Lørenskog kommune i dag.

Sambruksløsninger: Det skal tilstrebes å etablere fellesløsninger for

flere eiendommer. Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn felles, offentlig eller private tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte.

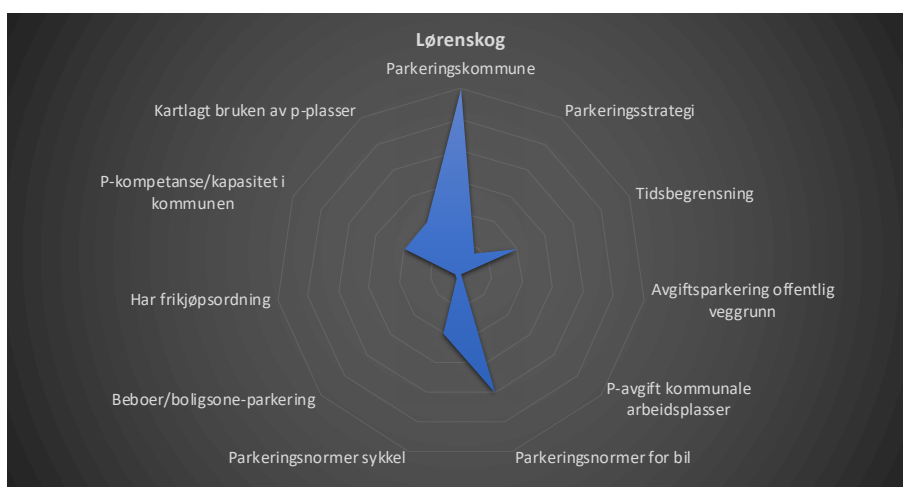
Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Bildeling/bilpool skal vurderes i reguleringsplaner slik at p-plasser for bildeling sikres i Sentrumsområdet.

Følgende tema kan også belyses (suppleres med info fra kommunen):

- P-avgift kommunale arbeidsplasser:
- Smart p-teknologi for registrering og visningssystem

GAP-analyse

Det foreligger ikke en helhetlig parkeringsstrategi for Lørenskog kommune. Kommunen har myndighet til å håndheve parkeringsregulering, men har ikke etablert et eget parkeringsselskap for å håndtere dette. Det håndheves likevel stort sett daglig på kommunens plasser. Kommunen har kompetanse når det gjelder håndheving av parkeringsbestemmelsene. Kommunen har så langt hatt liten kapasitet til å følge opp vedtak om å arbeide med parkering i gjeldende «plan for grønn mobilitet». Dagens parkeringspolitikk følger dermed bare delvis opp målsettingene i regional plan.



Figur 8: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Lørenskog kommune. III: Civitas

Konklusjon

Det gjenstår å utarbeide en parkeringsstrategi for Lørenskog kommune. Grunnlaget for å lage en ny parkeringsstrategi er delvis til stede, gjennom et politisk mandat i «plan for grønn mobilitet». Det er behov for kartlegging, prosess med næringsliv / utbyggere og en behovsanalyse gitt

videre utvikling av arealbruk i kommunen med de definerte mål for transportpolitikken.

Hovedproblematikk ligger i mange gratis parkeringsplasser som private aktører holder i. Mange korte turer grunnet mange parkeringsmuligheter.

Arbeidet med «Handlingsplan for mobilitet og samferdsel» har nå startet opp og hvor bl.a. tiltakene parkering, sykkelparkering, ladeplasser og bildeling vil bli omtalt og fulgt opp.

2.6 Lillestrøm kommune

Parkeringsstrategi

Nyetablerte Lillestrøm kommune består av tidligere Fet kommune, Skedsmo kommune og Sørum kommune. Det er ikke utarbeidet en parkeringsstrategi eller kommuneplan for den nye kommunen. Imidlertid foreligger det en parkeringsstrategi for tidligere Skedsmo kommune, men ikke for Fet eller Sørum. Arbeid pågår både for arealdel og mobilitetsstrategi for den nye kommunen. Inntil videre gjelder kommuneplanens arealdel for de tre tidligere kommunene. Kommunen opplyser at ny parkeringsstrategi for den nye kommunen vil bli utarbeidet.

Samferdselsplanen for Skedsmo legger opp til å følge nullvekstmålet, og til å prioritere grønn mobilitet fremfor biltrafikk.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Lillestrøm kommune er parkeringskommune og med eget selskap, Lillestrøm Parkering AS, som sørger for drift av all avgiftsbelagt parkering på offentlig vei, parkeringsplasser og parkeringshus.

Kompetanse og kapasitet: I kommunen er det derfor både kapasitet og kompetanse til å arbeide aktivt med parkeringspolitikk. Det burde være gode forutsetninger for å utarbeide en parkeringsstrategi for den nye kommunen.

Kartlagt bruken av p-plasser: Kun delvis kartlegging av p-kapasitet og behov i dag. Kapasiteten vurderes å være god / for god.

Parkeringsnorm: Gjeldende kommuneplan i Skedsmo kommune (2015 – 2026) setter krav om parkeringsplasser knyttet til ny utbygging, mao parkeringsnorm. Normen gir ulike parkeringskrav for områder innenfor og utenfor fortettingsområder.

Innenfor de definerte fortettingsområdene gjelder maksimumsnormer. Den fastsetter et øvre tak for antall parkeringsplasser ved fremtidig utbygging og bruksendring for alle arealformål. Utenfor fortettings-

områdene gjelder dels maksimumsnormen – og dels minimumsnormen, avhengig av arealformålet. Samtidig ble det med gjeldende kommuneplan innført minimumsnormer for sykkelparkering for alle typer ny bebyggelse i hele kommunen. Fra tidligere fokus på antall plasser diskuteres nå mer kvaliteten på parkeringstilbudet for syklende.

Frikjøp: Tidligere Skedsmo kommune praktiserte kommunalt frikjøp av parkeringsplasser, med hjemmel i plan- og bygningsloven. Det innebærer at utbygger kan kjøpe seg fri fra pålagte krav om egendekning (uttrykt gjennom minimums- eller fastnorm) til en fastsatt pris. For tiden ligger prisen på 250.000 kroner per plass. Innbetalte midler plasseres i et kommunalt fond «Fond til parkeringsformål for Skedsmo kommune.» Fondets midler skal kun brukes til grunnerverv og opparbeidelse av offentlige parkeringsanlegg for bil og/ eller sykkel med tilhørende infrastruktur. Kommunen har anledning til å se ulike prosjekter i sammenheng og legge opp parkeringstilbudet i form av færre anlegg, gjerne med en form for sambruk og i kommunalt eierskap. Med maksimumskrav for alle arealformål innenfor fortetningsområdet blir drivkraften for frikjøp borte. Derfor får kommunen inn svært begrensede midler gjennom frikjøpsordningen.

Parkeringskjeller eller -hus: Byutviklingsplanen for Lillestrøm legger opp til begrenset med parkering i sentrale områder. Generelt så legges det opp til bruk av felles parkeringshus i stedet for parkeringskjeller under hvert bygg. Parkeringstilbudet totalt sett skal ned (pr innbygger) samtidig må det være et minimumstilbud som sikrer tilgjengelighet til byen. Det vurderes nå å endre parkeringsregime på Stortorget i Lillestrøm, fra overflateparkering i dag – alternativ bruk utredes.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel av parkeringsplassene i Lillestrøm kommune er utenfor offentlig kontroll. Mange parkeringsplasser i privat regi er allerede etablert, det er vanskelig å endre på dette i ettertid.

Tidsbegrensning: Det er tidsbegrensning på mange offentlig regulerte parkeringsplasser i Lillestrøm og på Strømmen.

Avgiftsparkering på offentlig veggrunn: Det er også avgift for parkering på mange offentlig regulerte parkeringsplasser. Det koster kr 36/t (første time) for de mest attraktive og sentrale plassene i Lillestrøm sentrum. I Lillestrøm er det progressive takster. Det er noe rimeligere i Strømmen).

Bruk av «app» på kommunale plasser: Ja, det finnes en rekke muligheter for å betale med app på mobiltelefon, f.eks. Easypark, eparknorge og Parklink.

Innfartsparkering bil: Kommunen mener at dette er et eksempel på parkeringspolitikk som burde samordnes på regionalt nivå. Det finnes innfartsparkeringsmuligheter både på Lillestrøm og Strømmen stasjon.

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert sykkelhotell ved Lillestrøm stasjon.

Elbilparkering og ladepunkt: På Stortorget i Lillestrøm tilbys hurtiglading på 2 stk hurtigladere og fleksilading med 4 ladepunkter. Man kan betale med ladebrikke, app eller SMS, og driftsoperatør er Grønn Kontakt. For normallading/fleksilading blir man belastet for parkering og medgått ladetid. Brukere av hurtiglader blir ikke belastet for parkering.

Bilfrie soner/gågater: Det finnes en gågate i Lillestrøm og deler av stasjonsområdet er bilfritt, men store deler av Lillestrøm og hele Strømmen er tilgjengelig med bil.

Beboer-/boligsoneparkering: Benyttes ikke i Lillestrøm kommune i dag.

Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn felles, offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte.

GAP-analyse

Selv om det ikke er utarbeidet en parkeringsstrategi for den nye kommunen ennå, så har Lillestrøm kommune mange mål og føringer for parkeringspolitikken som samsvarer med målsettingene i Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Det foreligger også en parkeringsstrategi for tidligere Skedsmo kommune, men ikke for Fet eller Sørum.

Samferdselsplanen for Skedsmo legger opp til å følge nullvekstmålet, og til å prioritere grønn mobilitet fremfor biltrafikk. Kommunen selv peker på behovet for å utarbeide en regional parkeringspolitikk når det gjelder innfartsparkering.



Figur 9: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Lillestrøm kommune. III: Civitas

Konklusjon

Det gjenstår å utarbeide en parkeringsstrategi for den nye kommunen Lillestrøm. Grunnlaget for å lage en ny parkeringsstrategi er delvis til stede. Trolig bør det gjennomføres en ny kartlegging av dagens parkeringstilbud, offentlig og privat, samt en kartlegging av belegg på disse plassene og en behovsanalyse gitt videre utvikling av arealbruk i kommunen med de definerte mål for transportpolitikken.

2.7 Ullensaker kommune

Parkeringsstrategi

Det foreligger ikke en vedtatt parkeringsstrategi for kommunen. For Jessheim er det utarbeidet en mobilitets- og byutviklingsstrategi (2020) som fremmer målet om grønn mobilitet i en levende by. Strategien tar opp problematikken knyttet til parkering i sentrum og behovet for en helhetlig parkeringsstrategi. Kommunen har planer om å utarbeide en parkeringsstrategi, men dette arbeidet er ikke startet opp for fullt. I forbindelse med eventuell parkeringsstrategi er det utarbeider noen underlagsdokumenter: *Parkeringsutredning* (Sweco, 2021) og en kartlegging av all offentlig tilgjengelig parkering i sentrum.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune:

Ullensaker ble parkeringskommune og fikk myndighet til å håndheve parkeringsbestemmelsene i august 2019 og startet med håndhevingen 1. november 2019.

Kompetanse og kapasitet: Kommunen har kompetanse og en del kapasitet til å arbeide aktivt med parkeringspolitikk.

Kartlagt bruken av p-plasser: Antall p-plasser i Jessheim sentrum er kartlagt. Det er begrenset informasjon om hvordan belegg varier i tid og rom og hvem som bruker plassene.

Parkeringsnorm: I 2021 vedtok Ullensaker kommune en ny parkeringsnorm for hele kommunen gjennom vedtak av kommuneplan for Ullensaker. Parkeringsnormen erstatter tidligere normer i kommunens ulike kommunedelplaner. I normen stilles det mer restriktive krav til parkering i sentrumsnære områder (områder regulert til sentrumsformål), og kommunen vurderer nærhet til kollektiv og sentralitet i den enkelte reguleringsplan.

Frikjøp: Ingen frikjøpsordning.

Parkeringskjeller eller -hus: Det finnes flere innendørs p-anlegg, særlig i Jessheim og ved Oslo Lufthavn Gardermoen. I tillegg er det mye flateparkering og parkeringsplasser langs veier og gater i kommunen.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel av parkeringsplassene i Ullensaker kommune er utenfor offentlig kontroll. Mange parkeringsplasser i privat regi er allerede etablert, det er vanskelig å endre på dette i ettertid.

Tidsbegrensning: De fleste allment tilgjengelige p-plasser i Jessheim sentrum har tidsbegrensning. Situasjonen i øvrige deler av kommunen varierer en del.

Avgiftsparkering på offentlig veggrunn: Fra 1. oktober 2020 ble det innført avgiftsparkering på parkeringsplasser langs noen offentlige veger i Ullensaker kommune. I første omgang gjelder dette Dampsaga Allé, Rådhusvegen, Storgata, Romsaasbakken, Såvegen, Romsaas Allé, Langbråten og Odelsvegen.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Ja, kan bruke Easypark på en del plasser. Kommunen har flere plasser med tidsbegrensning med krav til urskive (uten mulighet for registrering i parkeingsapp).

Innfartsparkering bil: Det er om lag 250 p-plasser ved Jessheim stasjon, 260 ved Kløfta og 38 på Hauer seter. Den største andelen av p-

plassene er forbeholdt reisende med gyldig periodebillett (ukes-, måneds- eller årskort). Dette koster 100 kr/mnd og betales med Bane NORs parkeringsapp. I tillegg er det satt av en mindre andel for dagparkering som koster om lag 40 kr pr dag uten krav til gyldig periodebillett.

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert parkeringsplasser for sykkel ved stasjonene. Det er etablert sykkelhotell på Kløfta.

Elbilparkering og ladepunkt: Kommunen har ikke gratisparkering for elbiler. Det er en del ladepunkt ved ulike offentlige og private virksomheter i kommunen, flest på OSL og Jessheim. I tillegg er det noen hurtigladsere ved noen handels- og servicebedrifter som OBS! og McDonalds.

Bilfrie soner/gågater: I svært liten grad.

Beboer-/boligsoneparkering: Nei, benyttes foreløpig ikke i kommunen.

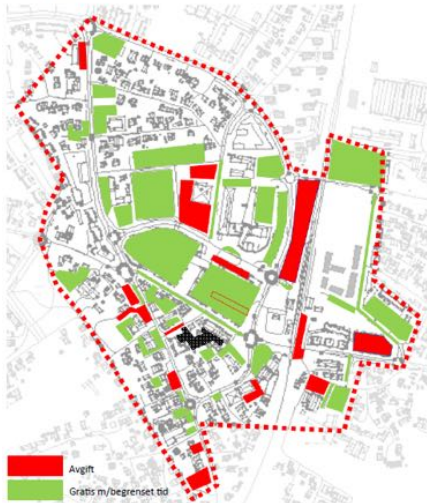
Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn felles, offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte. Deler av parkeringshuset (Ormen lange) er forbeholdt ansatte på rådhuset mellom 07-16, og for gjester ved kjøpesenteret til øvrige tider. P-anlegg på Skovly (kjøpesenteret) har noen avsatte plasser til beboerne på toppen av kjøpesenteret.

P-avgift kommunale arbeidsplasser: Ja, ansatte i Ullensaker kommune betaler 200 kr pr mnd for parkering, eventuelt 20 kr dagen.

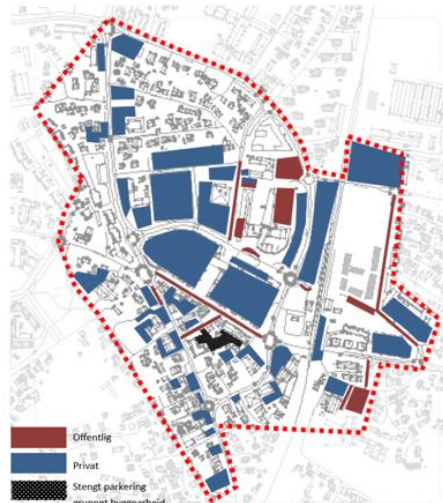
Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Har ikke vært, men for nye boligområder med felles p-anlegg er det fastsatt bestemmelser om at bildeling skal vurderes i reguleringsplaner slik at p-plasser for bildeling sikres (Kommuneplan for Ullensaker kommune 2021).

Andel offentlig p-plasser: En stor andel p-plasser er privat kontroll. Figuren under viser situasjonen i Jessheim.

Gratis / avgift



Privat / offentlig parkering



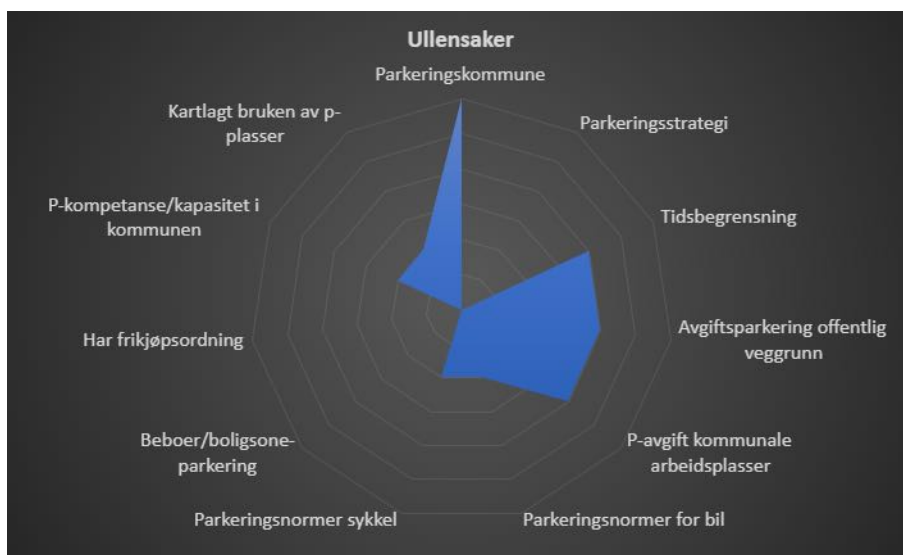
Figur 10: Privat og offentlig parkering Jessheim sentrum. Kilde: Ullensaker kommune (2020).

GAP-analyse

Mye av dagens bebyggelse er etablert i en tid hvor det var vanlig med høy parkeringsdekning også i sentrumsområder og stasjonsnære områder. Dagens Jessheim sentrum og en del andre deler av kommunen er preget av mye parkering og biltrafikk. Kommunen er i slutfasen med å utvikle en mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim med mål om grønn mobilitet i en levende by som også tar opp behovet for en helhetlig parkeringsstrategi.

Kommunen har nylig blitt parkeringskommune og har dermed fått utvidet verktøykassa av mulige parkeringstiltak. Det er innført tidsbegrensning og avgifter på sentrale gater for å sikre god tilgjengelighet til handel og service i sentrum, samtidig som dette er virkemidler som kan bidra i retning av målet om grønnere mobilitet og mer byliv.

Grepene kommunen har gjort senere år er dermed med å redusere svstanden mellom mål og virkemidler. Utviklingen i retning av en mer aktiv parkeringspolitikk er ventet å bidra i større grad til å nå målsettingene i Regional plan for areal og transport omtalt i kap. 1.2.



Figur 11: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ullensaker kommune. III: Civitas.

Konklusjon

Det er mye overflateparkering og biltrafikk i sentrum, noe som gjør byrommene mindre attraktive for opphold og ferdsel til fots og med sykkel. De fleste p-plassene i sentrum er privat eid. Store deler av parkeringen er gratis, men stort sett med tidsbegrensning i sentrumsområder. Kommunen har liten påvirkning ettersom en stor andel er i privat eie. Mye parkering og oversiktlige arealer i sentrum skaper et kaotisk trafikkmønster og trafikkfarlige situasjoner.

Kommunen mangler en tydelig parkeringspolitikk og det er behov for å utarbeide en parkeringsstrategi. Kommunen er imidlertid godt i gang med å utvikle en mer aktiv parkeringspolitikk og har gjennom å bli parkeringskommune, fått flere muligheter til å bruke parkering som et aktivt virkemiddel.

Det anbefales å slutføre utarbeidet med en parkeringsstrategi for Jessheim sentrum. Kommunen har startet med å kartlegge antall p-plasser. Det kan være behov for å skaffe mer kunnskapsgrunnlag om belegg og bruken av plasser. Det vil trolig være hensiktsmessig med en bred medvirkningsprosess med blant annet handelsstanden og grunneiere før en konkluderer med en parkeringsstrategi basert på mål for kommunen.

Det har vært utarbeidet forslag til en p-norm i forbindelse med arbeidet med ny kommuneplan. Det kan bli behov for å se nærmere på bruken av maksnormer fremfor minimumsnormer og det konkrete nivået i normene for ulike deler av kommunen i lys av resultatet fra arbeidet med en parkeringsstrategi.

2.8 Eidsvoll kommune

Parkeringsstrategi

Parkering har ikke vært et prioritert tema i kommunen. Det foreligger ikke en vedtatt parkeringsstrategi eller mål for parkeringspolitikken for hele kommunen, men i forbindelse med områdereguleringen av Eidsvoll Sentrum, ble det utarbeidet en parkeringsstrategi og vedtatt en parkeringsnorm. Denne ble lagt til grunn i rulleringen av kommuneplanen.

Hovedmålsettingen med p-strategien for Eidsvoll sentrum er å tilrettelegge for et levende og attraktivt sentrum, og et mer fotgjenger- og sykkelvennlig sentrum for alle brukere.

Følgende prinsipper ble lagt til grunn i parkeringsstrategien:

- Bidra til et levende sentrum.
- Virke dempende på bilbruk.
- Redusere samlet areal som brukes til parkering i sentrum.
- Parkering skal i størst mulig grad skje i parkeringskjeller/hus.
- Som hovedregel for ny bebyggelse bør all parkering skje under bakkenivå.
- Det skal etableres anlegg for langtidsparkering langs innfartsveiene.
- Kommunen skal ha ordninger som bidrar til flere felles parkeringsanlegg ved innføring av frikjøpsordning.
- I sentrumsområdene skal det legges til rette for sambruk av parkeringsplasser.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Eidsvoll kommune er ikke parkeringskommune, dvs har ikke myndighet til å kontrollere at parkeringsbestemmelser på offentlige gater og veier i kommunen blir overholdt. En er dermed avhengig av at politiet kan prioritere dette.

Kompetanse og kapasitet: I kommunen er det relativt liten kompetanse og kapasitet for å drive aktiv parkeringspolitikk.

Kartlagt bruken av p-plasser: Kun delvis kartlegging av p-kapasitet og behov i dag.

Parkeringsnorm: Kommunen har en differensiert p-norm med minimums- og maksimumsverdier for ulike typer boliger, samt en egen

norm for indre sone i sentrumsplanen. Det som ligger til grunn for dagens p-normer for bil og sykkel for bolig, er å sikre tilstrekkelig parkering slik at boligene blir attraktive. I sentrumsområdene er det mer restriktive normer.

Frikjøp: Det er en fastsatt sats for frikjøp av parkeringsplasser i gebyrregulativet. Inntekten fra frikjøp er ikke samordnet mot å løse parkeringsutfordringer.

Parkeringskjeller eller -hus: En relativt liten andel av parkering er i p-kjeller eller p-hus.

Andel offentlig p-plasser: En stor andel p-plasser er i privat kontroll.

Tidsbegrensning: Det er tidsbegrensning på offentlig regulerte parkeringsplasser noen steder i sentrum, men det håndheves i liten grad.

Avgiftsparkering på offentlig veggrunn: Nei.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Nei, lite relevant siden det ikke er betaling.

Innfartsparkering bil: Det er 383 p-plasser for pendlerparkeing ved Eidsvoll stasjon og 229 ved Eidsvoll verk. Plassene kontrolleres mandag til fredag mellom kl. 05.00 og kl. 17.00. Det er gratis parkering utenom disse tidene. Pendlerparkering til kr. 100,- er et tilbud til reisende med gyldig periodebillett (ukes-, måneds- eller årskort). Betales med Bane NORs parkeringsapp.

Reisende med enkeltbillett kan benytte dagparkering (68 plasser på Eidsvoll og 20 på Eidsvoll verk). Dagparkeringen er skiltet "mot avgift". Betaling på p-automat eller via appen EasyPark. Kr. 40,- per døgn, maks 72 timer.



Figur 12: Innfartsparkering Eidsvoll verk. Foto: Terje Borud.

Innfartsparkering sykkel: Det er etablert parkeringsplasser for sykkel ved stasjonene.

Elbilparkering og ladepunkt: Kommunen har ikke gratisparkering for elbiler. Det er en del ladepunkt ved ulike offentlige og private virksomheter i kommunen, flest ved Nebbenes hvor både Tesla og andre aktører har hurtigladere. Det er ladepunkter ved Rådhuset for kommunens tjenestebiler.

Bilfrie soner/gågater: Svært lite.

Beboer-/boligsoneparkering: Benyttes ikke i Eidsvoll kommune i dag.

Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn felles, offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte.

P-avgift kommunale arbeidsplasser: Nei.

Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Nei.

GAP-analyse

I forbindelse med arbeidet med områdereguleringen av sentrum, ble det utarbeidet et kunnskapsgrunnlag. Blant annet ble parkeringstilbudet og bruken kartlagt. Analysen viser at parkeringssituasjonen i Eidsvoll sentrum oppleves som rotete og lite oversiktlig. Det er en rekke ulike overflateparkeringer innenfor sentrumsområdet, og totalt beslaglegger parkeringsplassene betydelige arealer. I sentrumskjernen er det skiltregulering som angir tidsbegrensning på 2 timer. Det er lite håndheving og dermed lite effekt av tidsbegrensningen. Sentrumsområdet er generelt lite tilrettelagt for sykkelparkering. Det foreligger ikke en helhetlig skiltplan i kommunen, og det er heller ikke planer om dette.

I forbindelse med planarbeidet for områdereguleringsplanen for Eidsvoll sentrum fattet Hovedutvalg for næring, plan og miljø vedtak om at: *«Det ønskes flere parkeringsplasser enn foreslått. Administrasjonen bes jobbe videre med en parkeringsstrategi og komme tilbake til utvalget med et mer konkret forslag. Må også her se på sambruk utrede videre parkeringshus som legges frem til sommer 2018. Vi ønsker samme parkingsnorm som kommunedelplan for Råholt»*. (31.10.2017)

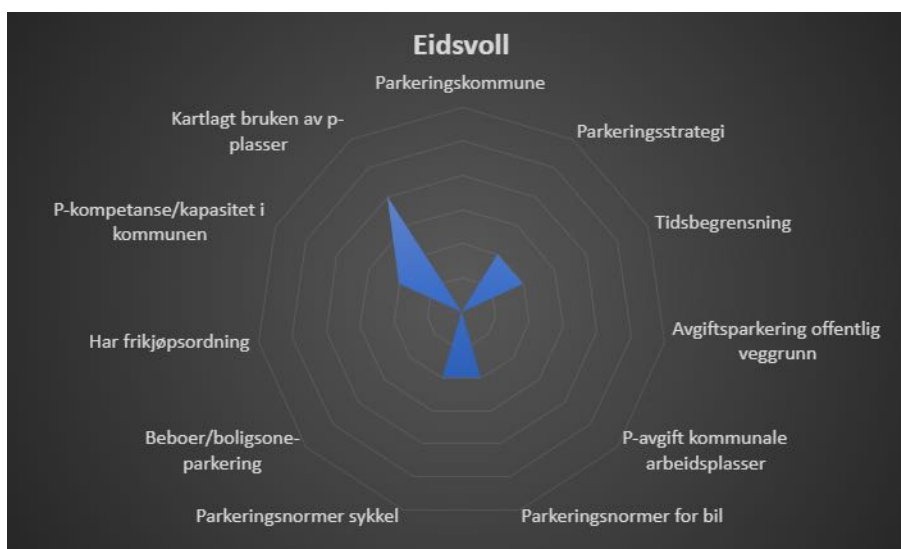
På bakgrunn av dette vedtaket, ble det utarbeidet en parkeringsstrategi datert 28.02.2018. Denne er lagt til grunn for utarbeidelsen av områdereguleringsplanforslaget for Eidsvoll sentrum og de bestemmelsene som er foreslått når det gjelder parkering.

Til offentlig ettersyn kom Akershus fylkeskommune med innspill om at: *«Kommunen bør utrede muligheten for å samle mange parkeringsformål*

i ett større, sentralt parkeringsanlegg i form av parkeringshus eller -kjeller. For å sikre private bidrag til et slikt anlegg bør det forankres i områdereguleringen».

Gjennomføring av et slikt tiltak er ikke forankret i områdeplanen, da kommunen ikke har avklart sin rolle for fremtidige parkeringsanlegg. På bakgrunn av dette ser administrasjonen behov for en politisk avklaring for hvordan kommunen skal jobbe videre med en gjennomføringsstrategi for parkering i Eidsvoll sentrum, hvor kommunen avklarer hvilken rolle de ønsker å ha for parkeringsløsningene i Eidsvoll sentrum.

Figuren under oppsummerer dagens parkeringspolitikk i Eidsvoll kommune.



Figur 13: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Eidsvoll kommune. III: Civitas.

Dagens parkeringspolitikk er lite «aktiv» og bidrar i liten grad til å nå målsettingene i Regional plan for areal og transport omtalt i kap 1.2.

Konklusjon

Kommunen ser ikke på parkering som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Kommunen har ikke en overordnet parkeringsstrategi for hele kommunen, men har fått utarbeidet en strategi for sentrumsområdet i forbindelse med områderegulering av Eidsvoll sentrum. Denne strategien fastsetter målene for parkering og legger grunnlaget for en mer målrettet utvikling av parkeringstilbudet. Det er behov for å utarbeide en gjennomføringsstrategi for dette området.

Aktuelle mulige skritt i videre arbeid med parkeringspolitikken kan være å utarbeide en parkeringsstrategi for hele kommunene og vurdere å søke om å bli parkeringskommune for å kunne håndheve

parkeringsbestemmelsene for eksempel knyttet til tidsbegrensing i Eidsvoll sentrum på en bedre måte.

2.9 Nordre Follo kommune

Parkeringsstrategi

Nyetablerte Nordre Follo kommune består av tidligere Ski kommune og Oppegård kommune. Ny kommuneplan for Nordre Follo ble vedtatt før sammenslåingen, og består av en felles samfunnsdel og en arealdel for hver av de to kommunene.

Det er utarbeidet et felles «overbygningsdokument» for de to arealdelene. Her kommer det tydelig frem at: *For å nå nasjonale og regionale mål om å redusere klimagassutslippene skal all forventet vekst i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel.* De overordnede målene for mobilitet og arealbruk i prioriterte utviklingsområder følger opp Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus, og det er utformet planbestemmelsene om parkering i tråd med den regionale planens føringer. Arbeid med å revidere arealdelene til en felles plan startet våren 2021.

Det er imidlertid ikke utarbeidet en parkeringsstrategi for Nordre Follo kommune, og ingen av de to tidligere kommunene hadde en slik strategi. Selv om det ikke finnes en egen parkeringsstrategi, så har kommunen en parkeringspolitikk. I både Ski sentrum og Kolbotn sentrum er parkering i stor grad avgiftsbelagt og/eller tidsbegrenset. Senest i november 2020 ble det også gjort en harmonisering av parkeringsregler på kommunal grunn i de to tidligere kommunene. Viktige endringer er harmonisering av parkeringssatser, 50 prosent avgift for el- og hydrogenbiler, gratis parkering for MC og betaling for strøm på nye ladestasjoner for elbil. Kommunestyret vedtok de nye reglene i sitt møte 11. november 2020, med virkning fra 1.1.2021

De nye reglene er:

- 1. Parkeringsavgift for elbiler og hydrogenbil settes til 50 prosent av normalsats.*
 - 2. Parkeringsavgiften for MC-parkering gjøres avgiftsfri.*
 - 3. For nye ladestasjoner og ved oppgradering av eksisterende ladestasjoner skal det være brukerbetaling for strøm.*
- De nye satsene gjelder fra 1.1.2021.*

I kommuneplanen er parkering omtalt under kapittel Mobilitet: *En biltur starter og avslutter på en parkeringsplass. Å begrense areal til parkering vil gi mer areal til by- og tettstedsliv.*

Parkeringsbestemmelser sammen med parkeringsavgifter er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet i personbiltransporten. Krav til antall parkeringsplasser skal sees i sammenheng med alternativer til bilbruk,

dvs. kollektivtilbud, nærhet til stasjonene, og forhold for gående og syklende. Parkering må ikke flyttes fra private eiendommer til veinettet. Kommuneplanens bestemmelser må følges opp med andre virkemidler som ikke kan styres i arealplaner, slik som sone-parkeringsforbud i boligområdene og redusert mulighet for parkering langs kommunale veier.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Nordre Follo kommune er parkeringskommune. Trafikktjenesten i avdeling Vei og trafikk hos virksomhet Vei og park forvalter konsesjon gitt av Samferdselsdepartementet og har på offentlig regulerte veier og plasser myndighet til å drive avgiftsparkering, samt utøve kontroll av all parkering og stans.

Kompetanse og kapasitet: I kommunen er det både kapasitet og kompetanse til å arbeide aktivt med parkeringspolitikk. Det burde være gode forutsetninger for å utarbeide en parkeringsstrategi for den nye kommunen.

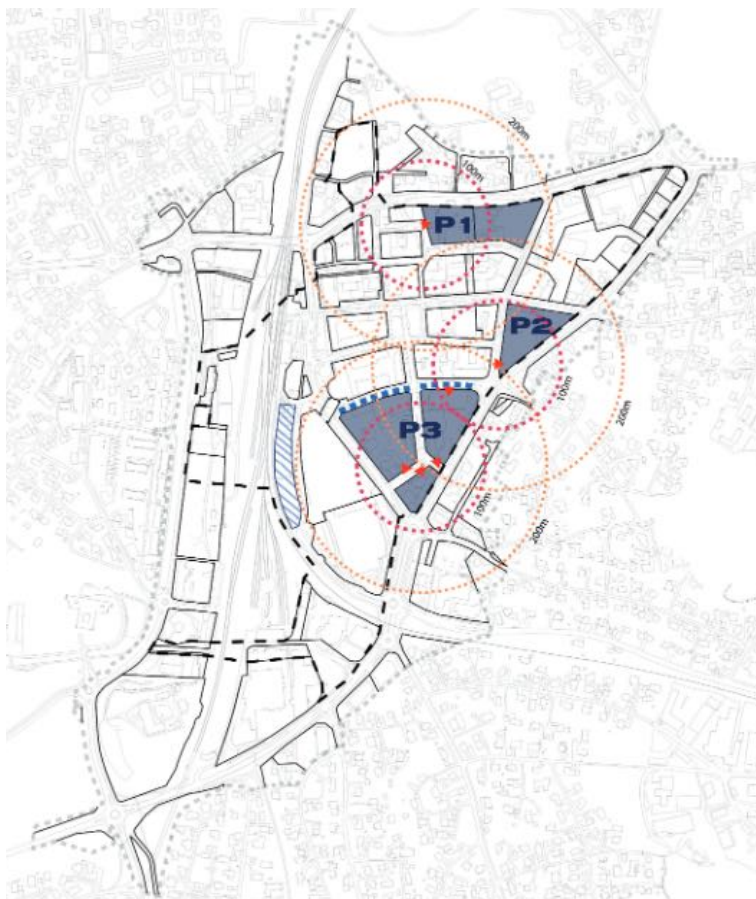
Kartlagt bruken av p-plasser: Det er nylig gjort en kartlegging av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i både Ski og Kolbotn. I Ski sentrum er det også gjort en kartlegging av fremtidig parkering for bolig, kontor og tjeneste/handel. Som utgangspunkt gjelder parkeringskravene i kommuneplanens arealdel og føringer i «områdeplan for Ski sentrum» som ble vedtatt i 2016.

Parkeringsnorm: Selv om det er to ulike arealdeler for Nordre Follo kommune er parkeringsnormen i planbestemmelsene «harmonisert». Det er like parkeringskrav for de to delene av den nye kommunen både når det gjelder bilparkering og sykkelparkeringsplasser. Parkeringskravene er like når det gjelder boligformål, mens kravet (maksimumskrav) til parkering for kontorformål er lavere (strengere) i Ski enn i Oppegård. I ny kommuneplan deles kommunen inn i 2 soner (Sone A Prioriterte utbyggingsområder og B Resten av kommunen).

Frikjøp: Det er ikke en frikjøpsordning i Nordre Follo kommune, men kommunen ønsker å vurdere dette nærmere.

Parkeringskjeller eller -hus: I områdereguleringsplanen for Ski sentrum er det besluttet at dagens offentlig tilgjengelige overflateparkeringsplasser skal samlokaliseres under nye bygg, på tre områder og i randsonen til byen. Se figur under. Det åpner for å benytte dagens parkeringsarealer til nye byrom og bygg.

Det samme ser man i Kolbotn sentrum, der en områderegulering for sentrum ble vedtatt i mars 2017. Overflateparkering fjernes og, med unntak av noen få plasser øremerket korttidsparkering og kiss&ride, etableres alle nye parkeringsplasser under bakken.



Figur 14: Områder hvor det utvikles parkeringskjellere eller p-hus i Ski sentrum. III: Nordre Follo kommune.

Andel offentlig p-plasser: De offentlig tilgjengelige parkeringsplassene skal ligge i randsonen til dagens sentrum og i tilknytning til hovedveinettet rundt sentrum.

En stor andel av parkeringsplassene i Nordre Follo kommune er utenfor offentlig kontroll. Store aktører i Ski er Thon-gruppen / Time Park og Bane NOR Eiendom, men også flere andre private tilbydere finnes. Tilsvarende er det i Kolbotn sentrum med blant annet City Con (Kolbotn torg)/Aimo Park Norway og Bane NOR Eiendom.

Tidsbegrensning: Det er tidsbegrensning på mange offentlig og private regulerte parkeringsplasser i Ski og Kolbotn.

Avgiftsparkering på offentlig veggrunn: Det er også avgift for parkering på mange offentlig regulerte parkeringsplasser i Ski og Kolbotn. På torget i Ski sentrum er det i tillegg progressiv prising. På Ski storsenter er det imidlertid 3 timer gratis parkering i senterets åpningstid, mens det på kjøpesenteret Kolbotn Torg i Kolbotn er gratis parkering i 2 timer.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Ja, det finnes mulighet for å betale med app på mobiltelefon. Kommunen har avtale med Easypark. Det er også mulighet til å betale med SMS.

Innfartsparkering bil: Det er tilrettelagt for innfartsparkering ved Ski stasjon og noe også ved Kolbotn stasjon. Bane NOR forvalter disse parkeringsplassene som er forbeholdt pendlere med gyldig periodebillett. I Ski beslaglegges en del av disse plassene av arbeidstakere i Ski sentrum.

Innfartsparkering sykkel: På vestsiden av Ski stasjon er det etablert sykkelhotell med plass til ca. 250 sykler, i tillegg til ca. 250 utendørs sykkelplasser under tak. Tilsvarende er under bygging på østsiden av stasjonen. Når Ski stasjon står ferdig i 2022 skal det være etablert 1000 parkeringsplasser for sykkel totalt. Nye mobilitetsløsninger med bl.a. utleie av el-sykler, lastesykler og el-sparkesykler utredes nå ved Ski stasjon gjennom et pilotprosjekt i regi av Ruter, Bane NOR og Entur. I Kolbotn er det i dag et lite sykkelhotell med plass til 20 sykler. I detaljreguleringen for ny Kolbotn stasjon er det stilt krav om sykkelhotell med plass til minimum 100 sykler, samt 100 sykkelparkeringsplasser under tak. Det finnes også sykkelhotell ved Rosenholm stasjon og Vevelstad stasjon.



Figur 15: Sykkelhotell vestsiden av Ski stasjon. Foto: Beate Nygård.

Elbilparkering og ladepunkt: Ja, det finnes. Både private parkerings-tilbydere og kommunen selv har etablert ladepunkter. For nye kommunale ladestasjoner og ved oppgradering av eksisterende skal det være brukerbetaling for strøm.

Bilfrie soner/gågater: Det er forholdsvis få bilfrie soner i sentrums-områdene i Ski og Kolbotn. I Ski er det en gågate i sentrum og et bilfritt øvre torg. Nedre torg som ligger i tilknytning til øvre torg og gågata er i dag parkeringsplass. Det er besluttet at nedre torg også skal bli bilfritt og

at bilene må parkere i nye parkeringshus/-kjellere i randsonen til sentrum. På Kolbotn er det også et større bilfritt torg, men biltrafikk i omkringliggende gater. Nedre torg som i dag er en parkeringsplass skal i løpet av de nærmeste årene bygges om til en møteplass for byen. Prosjektets navn er «Vi møtes på kanten».



Figur 16: Planer for Nedre torg i Kolbotn. III. Urban power.

Beboer/boligsoneparkering: Dette virkemiddelet er ikke i bruk i dag i Nordre Follo kommune.

Sambruksløsninger/prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Nordre Follo ønsker å tilrettelegge for bilpool, jf. kommuneplanbestemmelse. Har også ambisjoner om å legge til rette for flerbruk av parkeringsareal.

Smart p-teknologi for registrering og visningssystem:

Nordre Follo kommune har avtale med Easypark om digital/appbasert parkeringsløsning for parkeringsplassene på kommunal grunn. Easypark leverer en tilleggsteneste som gjør at alle parkeringer kan registreres sentralt uavhengig av om betaling skjer via app eller automat. Dette gir mulighet for uttrekk av data over belegget på de avgiftsbelagte kommunale parkeringsplassene.

P-avgift kommunale arbeidsplasser: For ansatte ved rådhuset i Kolbotn har det tidligere vært gratis parkering. Alle som ville, kunne få gratis parkeringskort, som kunne brukes på noen kommunale parkeringsplasser rundt omkring i Kolbotn (også noen få plasser rett ved rådhuset). Det var innstramminger på gang, men dette ble utsatt pga pandemi-situasjonen det siste året. Ved Ski rådhus har det ikke vært gratis parkering for ansatte, evt. kun for få med spesielle stillinger eller for ansatte som bruker egen bil i tjeneste. Andre har kunnet betale en månedspris for parkering. Parkeringsregimet er også her nå under endring, og mange

plasser vil bli borte pga utbygging.

GAP-analyse

Selv om det ikke er utarbeidet en parkeringsstrategi for den nye kommunen ennå, så har Nordre Follo kommune mange mål og føringer for parkeringspolitikken som samsvarer med målsettingene i Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.

I den nye kommuneplanen er p-krav harmonisert for de tidligere to kommunene. Kravet som er definert vurderes av kommunen selv å være ganske høyt og kanskje høyere enn det reelle behovet.

Det «synses» mye når det gjelder parkeringspolitikk. Folk og næringsliv er redde for at parkeringen skal forsvinne og at det vil gi næringsdød utenfor storsenteret. Kommunen ønsker å få sikrere kunnskap om hva som egentlig er realiteten.



Figur 17: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Nordre Follo kommune. III: Civitas

Konklusjon

Det gjenstår å utarbeide en parkeringsstrategi for den nye kommunen Nordre Follo. Grunnlaget for å lage en ny parkeringsstrategi er delvis til stede. Den kartlegging som er påbegynt i kommunen kan suppleres med beleggs-undersøkelser og en samordningsprosess med private utbyggere i Ski sentrum. Det bør gjøres en behovsanalyse gitt videre utvikling av arealbruk i kommunen med de definerte mål for transportpolitikken.

2.10 Ås kommune

Parkeringsstrategi

Ås kommune har startet opp et arbeid med en parkeringsstrategi for hele kommunen. Arbeidet er forankret i Handlingsprogram for Ås kommune 2019-2022.

I Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus er Ås sentrum pekt ut som en av 6 regionale byer i Akershus. Det forventes at 90 % av befolkningsveksten i kommunen skjer i sentrum, eller i vekstområdet Solberg, ved grensen til Ski sentrum. Kommunen skal legge til rette for at persontransportveksten kan tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Utforming av en parkeringsstrategi er en del av dette arbeidet.

I Regional plan for handel, service og senterstruktur fremkommer det at kommunene bør lage en samlet parkeringsstrategi for tettstedet, gjerne med et kortsiktig og langsiktig perspektiv. Ås kommune har fulgt opp dette i Handlingsprogram Ås kommune 2019-2022, tiltak: *Utarbeide en kommunal parkeringspolitikk. Tidsfrist: Vår 2021*

Strategien skal beskrive status og utfordringer med parkering i kommunen, og skal anbefale overordnede mål, prinsipper og virkemidler. Strategien skal omfatte både sykkel- og bilparkering.

Veitrafikk står for om lag 81 % av kommunens samlede klimagassutslipp. Ca. en tredjedel stammer fra turer som har start og/eller stopp i kommunen. I kommunens handlingsplan for klima og energi er det vedtatt en målsetning om å redusere utslippene fra transport med mer enn 50 % innen 2030. Parkeringspolitikken skal være ett av virkemidlene for å begrense personbiltrafikken, slik at klimamålet nås.

Dagens praksis og virkemiddelbruk

Parkeringskommune: Ås kommune har myndighet til å håndheve parkeringsbestemmelsene i Ås kommune. Det er imidlertid lite kapasitet i kommunen til håndheving og oppfølging.

Kompetanse og kapasitet: I kommunen er det ikke så stor kapasitet, men en god del kompetanse som grunnlag for å arbeide aktivt med parkeringspolitikk. Det burde være tilstrekkelige forutsetninger for å utarbeide en parkeringsstrategi for kommunen.

Kartlagt bruken av p-plasser: Det er gjort en kartlegging av parkeringssituasjonen i Ås sentrum i 2016. Undersøkelsen viste at det var lite tidkrevende å finne parkeringsplass. Tre fjerdedeler oppga at de brukte under ett minutt på å finne sted å parkere.

Parkeringsnorm: Det foreligger ingen parkeringsnorm for Ås kommune som en del av kommuneplanbestemmelsene. Det skal lages en

parkeringsnorm i forbindelse med rullering av kommuneplanen i løpet av året. Dagens parkeringskrav omfatter bare småhusbebyggelse, fastnorm 2 plasser per bolig. Krav til parkering fastsettes for øvrig i reguleringsplaner. For Ås sentralområde gjelder:

Bebyggelsestype	Boenhet	Sykkel (minimum)	Bil (maksimum)	Gjesteparkering (maksimum)
Bolig, blokkbebyggelse	1-roms	1	0,2	0,1
	2-roms	2	0,6	0,1
	3-roms og mer	2,5	0,8	0,1
Konsentrert småhusbebyggelse			1,1	0,1
Forretning, kontor, tjenesteyting			0,8 per 100 m ² BRA	

Her er det i tillegg krav om plassering under bakken og mulighet for lading på samtlige plasser.

Ellers i kommunen så er det stort sett maksbestemmelser for bil og minimumsbestemmelser for sykkel i nyere reguleringsplaner.

Kravene blir strengere og mer detaljerte.

Frikjøp: Det åpnes for frikjøp, men aldri brukt.

Parkeringskjeller eller -hus: Det er mye flateparkering i Ås i dag. For nye byggeprosjekter i Ås sentralområde er det krav om å bygge parkering under bakken. Det vil trolig bli mindre flateparkering i sentrum på sikt.

Andel offentlig p-plasser: Det er en miks av private og kommunalt tilgjengelige parkeringsplasser i Ås sentrum. En del av de kommunale plassene er kun tilgjengelige med spesiell tillatelse.

Tidsbegrensning: I noen få gater i sentrum er det tidsbegrensning, bl.a. tidsbegrensning på 2-4 timer i sentrum på kommunale plasser. Det er enkelte private plasser med tidsbegrensning (i senter med butikk).

Avgiftsparkering på offentlig veggrunn: Avgiftsparkering ved Rådhuset fra første time, maks tillatte parkeringstid 12 timer. 3 timer gratis på øvrige kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser.

Innfartsparkering bil: Ja, på Ås stasjon koster det kr 40 pr dag.

Innfartsparkering sykkel: Ja, det er sykkelparkering på Ås stasjon. Bane NOR bygger nytt sykkelhotell ved stasjonen med ferdigstillelse sommeren 2021.

Elbilparkering og ladepunkt: I Ås sentrum: Gratis parkering 1 time på

plass med elbillading (privat aktør med hurtiglading), men det betales for selve ladningen. Kommunen har ikke offentlig tilgjengelige ladestasjoner i sentrum på nåværende tidspunkt. Lading ellers i kommunen er enn så lenge gratis, noen av de kommunale ladestasjonene er plassert på parkeringsplasser som er reservert for ansatte/besøkende på dagtid.

Bilfrie soner/gågater: Områdeplan for Ås sentralområde skal bygge opp om et levende sentrum med et sterkere lokalt næringsliv, flere boliger og arbeidsplasser. Omdisponere flateparkering til torg, sykkelveier og gatetun. Knutepunktutvikling.

Beboer-/boligsoneparkering: Benyttes ikke, men i stedet er det regulert en parkering forbudt sone i bolig gatene nærmest sentrum. Dette skal innføres samtidig med tidsbegrensning og avgift på kommunale plasser i sentrum, for å hindre at kjøretøy parkerer i nærliggende bolig gater for å komme utenom begrensningene.

Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn felles, offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte. Har et vedtak om at Åsgård skole i sentrum skal bygges med parkeringskjeller – skal fylle mange funksjoner.

Bruk av «app» på kommunale plasser: Kommunale plasser i sentrum skal reguleres med parkeringsskive i tillegg til betaling via automat/app når kommunen får innført tidsbegrensning og avgift.

Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Det er ikke egne p-plasser for bildelingsordninger i dag.

Smart p-teknologi for registrering og visningssystem: Ikke etablert pr. i dag.

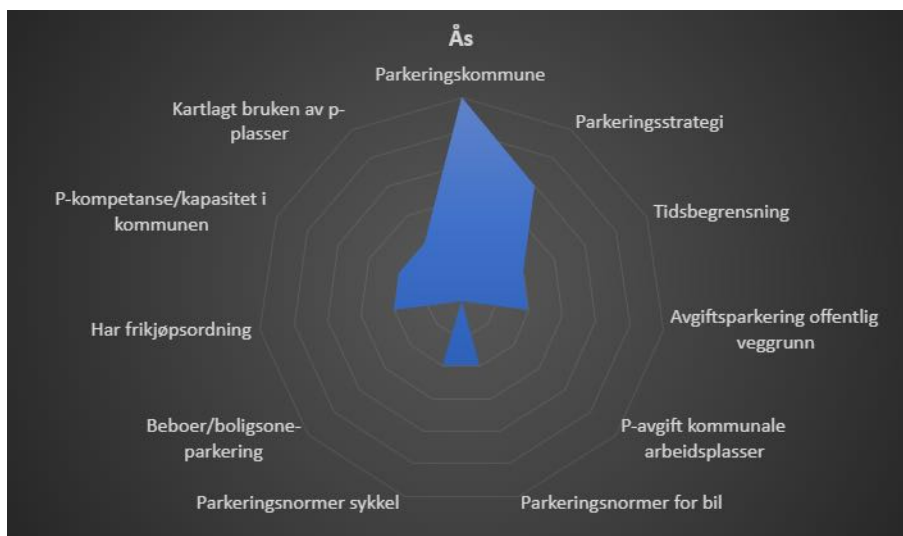
P-avgift kommunale arbeidsplasser: Ansatte parkerer i stor grad gratis i dag. Når det innføres betalingsparkering ved rådhuset, vil den plassen kunne brukes av ansatte i kommunen, men også av andre besøkende.

GAP-analyse

Det er i dag mangel på overordnet politikk og mål når det gjelder parkering. Regulering varierer fra sak til sak. Det er imidlertid startet opp et arbeid med parkeringsstrategi som er lovende og det er vedtatt strengere parkeringskrav i sentrum. Disse er imidlertid ikke «komplette» og fremstår litt «umodne». Det er f eks ikke krav til sykkelparkering for kontorformål i Ås sentrum.

For å leve opp til forventningene om å være et prioritert byområde i Akershus, bør Ås tette «gapet» som finnes i fravær av en mer helhetlig

parkeringsstrategi og for å aktivt arbeide for å nå mål i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.



Figur 18: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ås kommune. III: Civitas.

Konklusjon

Det gjenstår å fullføre arbeidet med en parkeringsstrategi for Ås kommune. Grunnlaget for å lage en ny parkeringsstrategi er delvis til stede. En kartlegging bør fullføres av dagens parkeringstilbud, offentlig og privat, samt en kartlegging av belegg på disse plassene og en behovsanalyse gitt videre utvikling av arealbruk i kommunen med de definerte mål for transportpolitikken.

Kommunens ambisjon er å utvikle p-strategi med prinsipper, virkemidler og parkeringsnorm, i samarbeid med relevante kommunale instanser og med næringslivet. Deretter skal det gjennomføres høring og politisk behandling.

3 Casestudier

3.1 Innledning

I dette kapitlet analyseres et utvalg case fra Oslo og kommuner i Viken. Det redegjøres for problemstillinger som belyses i hvert enkelt case og med omtale om hvordan kommunene jobber med dette. Avslutningsvis skisseres det mulig grep som kan tas for å komme videre i arbeidet.

3.2 Case Asker sentrum

Kontekst for Asker sentrum

Avgiftparkering er innført i Asker sentrum. Parkering i sentrumskjernen er dyrere og har kortere tidsbegrensning enn i ytre områder. Asker kommune tilbyr også langtidsparkering med dagsavgift (for pendlere og arbeidstakere i Asker sentrum). De private parkeringshusene har ulik regulering, noen er gratis i de to første timene, mens andre kun har timesavgift. Bane NOR tilbyr parkering for togpendlere. Parkeringsplassene er avgiftsbelagt på hverdager kl 05-17, og åpne for allmennheten etter kl 17 og i helger. Mange opplever at det er vanskelig å orientere seg i parkeringstilbudet og flere etterlyser mer innfartsparkering.

Problemstilling

Det er et ønske om å se privat og offentlig parkeringstilbud i Asker sentrum et helhetlig perspektiv. Mer konkret handler det om:

- Hvilke muligheter er det for å få etablert et felles system for alle offentlige og private parkeringsplasser? Aktuelle tema for samarbeid er informasjon, soneinndeling, avgifter, betalingsløsninger, elektronisk skilting samt drift og vedlikehold.
- Hvilke løsninger for pendlerparkering kan utvikles for Asker basert på pendlerstrømmer og prissoner på kollektivtilbudet? Dette bør vurderes uavhengig av kommune- og fylkesgrenser og sees i sammenheng med framtidig kollektivtilbud og planlagt areal- og sentrumsutvikling.

Analyse, vurderinger og mulige videre oppfølging

Avgiftparkering er innført i kommunens sentrumsområder. Parkering i sentrumskjernen er dyrere og har kortere tidsbegrensning enn i ytre

områder. De private parkeringshusene har ulik regulering, noen er gratis i de to første timene, mens andre kun har timesavgift.

Det er om lag 2500 p-plasser for bil og rundt 900 for sykkel tilgjengelig i Asker sentrum i dag. Plassene fordeler seg på en rekke ulike offentlige og private aktører som vist i Tabell 3.

Tabell 3: Parkering i Asker sentrum. Kilde: Asker kommune (2018).

Parkeringsplass	Eierskap	P-plasser bil offentlig tilgjengelig	P-plasser bil reservert bruk	Regulering	Sykkelparkering
Gateparkering	Privat / kommunal	Ca 250		Avgift m/ tidsbegrensning	
Pendlerparkering	Bane NOR		470, for pendlere	Avgift. Off tilgjengelig i helg og etter kl 17 hverdager	
Pendlerparkering/ Langtidsparkering	Asker kommune	344		Avgift m/ tidsbegrensning	
Private P-hus: Trekanten Agrogården Asker P-hus Vinkelgården P-hus Stasjonskvartalet P-hus Erteløkka P-hus	Privat	683 244 450 125 230 108		Varierende avgifts-regime	
Vensleben og Hasselbakken.	Asker kommune	81		Avgift. Off. tilgjengelig i helg og etter kl 15 hverdager	
Sykkelparkering i sentrum og stasjonsområde	Asker kommune			Avgiftsfri. Avgift i sykkelhotell	725 140

Samarbeidsmuligheter

Felles informasjon. Asker kommune har lagt ut informasjon om både offentlige og private p-plasser på sine nettsider (<https://www.asker.kommune.no/vei-trafikk-og-parkering/parkering/parkeringsplasser/>). Nettsidene gir en oversikt over

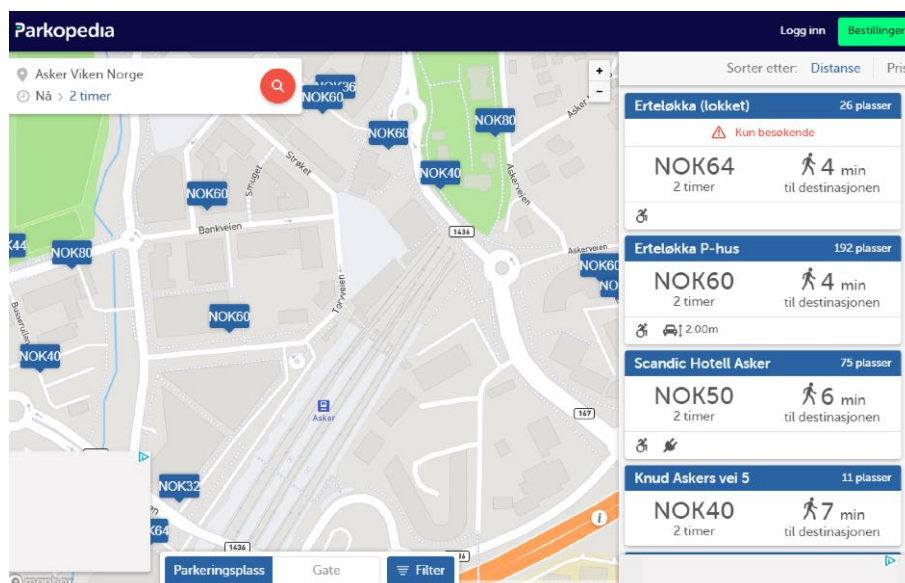
Det er mulig å bygge ut disse sidene, eller etablere egne sider for parkering i Asker og hente inn informasjon. Dette finnes etablerte nettsider som presenterer samlet informasjon om parkeringstilbudet og pris både for gateparkering, flateparkering og p-hus.



En av de største tilbyderne av slike tjenester er Parkopedia (<https://no.parkopedia.com/>). På deres nettsider/apper kan en finne den parkeringen som ligger nærmest destinasjonen og se pris og om plassen er tilgjengelig for angitt parkeringstid.

PARKERING SOM VIRKEMIDDEL I AREAL- OG TRANSPORTPOLITIKKEN

etablere, dersom partene bak parkeringstilbudet ønsker å oppnå dette. Det er uklart hva som kreves av data og utstyr for å nyttiggjøre seg av en slik tjeneste for Asker. En forespørsel til selskapet bør kunne gi svar på det.



Figur 20: Parkopedias nettside viser tilgjengelige parkeringsplasser og pris for en valgt parkeringstid og destinasjon. Kilde: Skjermdump Parkopedia.com 2021-06-06.

Det er trolig ikke behov for å utvikle en egen webtjeneste for samordnet informasjon om parkering for Asker, men kan bruke andre etablerte nettløsninger/apper som omtalt over.

Felles betalingsløsninger. Det er mulig å betale parkering på kommunale plasser med appen «Asker parkering». Private parkeringsplasser tilbyr betaling ved automat eller egne apper. Det er flere selskaper som tilbyr betaling via app, som kan betjene ulike eiere av parkeringsplasser, f.eks. Easypark, Europark og WayToPark. Dersom alle aktører innen parkering i Asker skal bli enige om minimum en eller flere felles app-tjeneste for betaling, vil det trolig kreve et samarbeid og at kommunen følger regler for offentlige anskaffelser som private eventuelt slutter seg til.

Soneinndeling. Mer krevende vil det være å bli enige om soneinndeling/prising, dersom det er ønskelig. Det kan være både praktiske og formelle grunner til at det er utfordrende. Dels fordi ulik beliggenhet normalt vil føre til ulik attraktivitet, som kan gi god begrunnelse for ulike pricing, dels kan det stride mot regler mot prissamarbeid. Det å gå videre med en slik modell, vil kreve en grundig utredning.

Felles system for skilting. Et system for elektronisk skilting som viser hvor mange ledige plasser det er, er tatt i bruk mange steder. Dette bør

det være mulig å samarbeide om. Det kan trolig gjøres i form av en felles anbudsprosess, hvor partene er enige om hvem som er ansvarlig for gjennomføring av anskaffelsen og om fordeling av investerings- og driftskostnader for et slikt system. Det kan da settes opp variable skilt på sentrale steder som viser antall ledige plasser og hvor en skal kjøre for å finne p-plassene. Dette kan redusere letetrafikken.

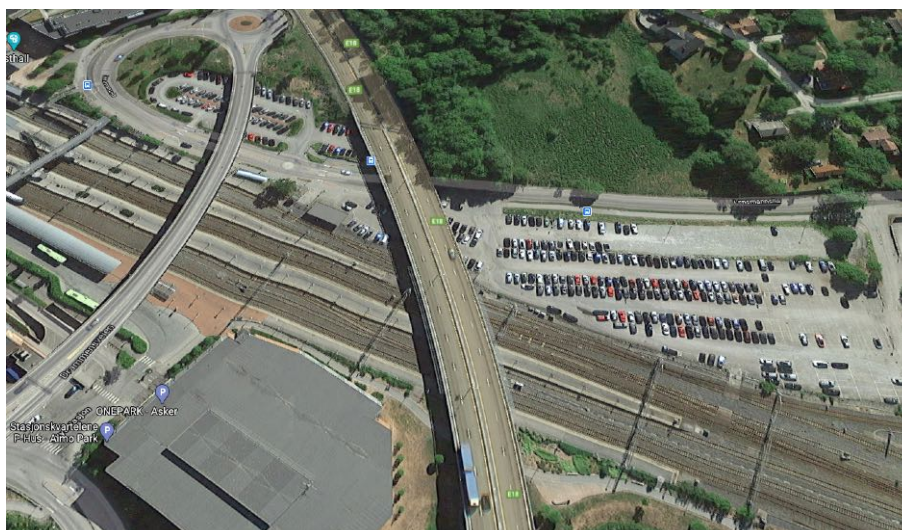
Felles datagrunnlag. Asker kommune har kartlagt parkering manuelt tidligere. Fra januar 2020 kan en hente tall for parkering via betalingsløsning med app, nett og fra automat. Dette gir grunnlag for å kartlegge belegg på parkeringsplassene og hvor lenge biler står parkert.

Det er gjort en sammenligning mellom parkeringsdata for januar 2021 med januar 2020. Det er vesentlig færre/mindre parkering i 2021, trolig som følge av koronapandemien som kom til Norge mars 2020 og tiltakene mot den som har redusert reiseaktiviteten og dermed redusert etterspørselen etter kollektivtrafikk og parkeringsplasser for både handel og innfartsparkering.

Kommunen opplever at private aktører innen parkering er lite villige til å dele informasjon om parkering med kommunen. Det kan være behov for å etablere samarbeidsformer som kan videreutvikles trinnvis over tid.

Innfartsparkering

Bane NOR tilbyr parkering for togpendlere. Parkeringsplassene til Bane NOR er avgiftsbelagt på hverdager kl 0500-1700 (250 kr/måned forbehold togpendlere med gyldig periodebillett (uke, måned eller år). Det er ikke mulig med betaling pr dag. Det kan bli aktuelt å innføre mulighet for dagparkering som eksisterer ved flere andre stasjoner.



Figur 21: Bane NORs innfartsparkering i Lennsmannlia ved Asker stasjon delvis under E18. Kilde: Google.

P-plassene er åpne for allmennheten etter kl 1700 og i helger. Ikke alle er kjent med mulighetene for å parkere gratis på Bane NORs parkeringsplasser utenom disse tidene.

Det er i tillegg noen plasser ved p-huset (70-80 plasser) i en egen ordning. Der er det garantert parkeringsplass for 400 kr/mnd.

Asker kommune tilbyr også parkering for togpendlere, men annen lokalisering, prising og betalingsløsning.

Kartlegging av bruken. Bane NOR har ikke gjort brukerundersøkelse i senere tid. Bane NOR har en overordnet parkeringsstrategi og går for tiden gjennom alle stasjoner strekning for strekning. Nå står Asker for tur. Bane NOR har fått utført tellinger og går gjennom bruk og hvor brukerne bor osv.

Appene gir ikke detaljert bilde av bruken. Det har sammenheng med at dersom en betaler for bypris (250 kr/måned) og har gyldig periodekort, kan en parkere hvor som helst på Bane NORs innfartsparkeringer.

Selv om en ikke har tall pr plass, viser dataene at parkering har gått ned med ca 40 % i 2020 sammenlignet med 2019, trolig som følge av koronapandemien.

Utvikling av tilbudet. Bane NOR ser at det er noen svakheter med dagens betalingsløsning. Det vil bli pekt ut noen stasjoner hvor en ønsker å legge til rette for mer parkering. Dette er ikke stasjoner som ligger i de mest sentrale byområdene. For eksempel ønsker en flere på Lier, men det er utfordrende å få etablert mange flere her blant annet som følge av grunnforhold.

Asker ønsker innført mulighet for dagparkering på innfartsparkering. Behov for og tilbud om dagbetaling er enda mer aktuelt nå etter koronapandemien. Flere vil antakelig jobbe hjemmefra noen dager i uken. Da må både tilbud på kollektivbillett og parkering gjenspeile dette behovet. I dag opplever mange at det er så dyrt å kjøpe enkeltbilletter i forhold til månedskort, at det gir avvisningseffekt for kollektivtrafikk og fører til lavere kollektivandel.

Det stilles spørsmål ved om dagens bruk av et sentralt areal til innfartsparkering er hensiktsmessig og fremtidsrettet. Er det mulig med økt busstilbud til stasjoner i regi av Bane NOR eller Ruter.

Bane NOR har utarbeidet en mobilitetsstrategi som ble ferdig i 2020. Ønsker sterkt å forbedre bussmuligheter til stasjoner. Har noen prøveprosjekter. Samarbeid med bilkollektiv, autonome bussruter, elsykkel.

Autonome busser til stasjonen. Bane NOR er i gang med et prøveprosjekt på Ski sammen med Ruter med autonom bussrute hvor det er stor innfartsparkering hvor mange p-plasser vil forsvinne på sikt. Mange som etterspør innfartsparkering viser til at det er lite busstilbud til stasjonen på deres reiserute. Et bedre tilbringertilbud til stasjonene kan dermed redusere behovet for innfartsparkering. Dersom en lykkes med autonome busser uten sjåfører, vil en kunne etablere flere ruter/hyppigere frekvens til områder med lavere befolkningstetthet og på den måten gi et bedre tilbud til dem som innfartsparkerer i dag.

Nytt takstsystem. Det er positiv holdning til utredning av takstsystem for kollektivtrafikk som kan redusere insentiver for innfartsparkering på Asker. Ruter, Brakar og Østfold Kollektivtrafikk samarbeider om en utredning av et felles takst og billettsystem for kollektivtrafikken i hele Viken og Oslo. Dette behovet er meldt inn til dem som utreder nytt takstsystem. Det er forventning om at et nytt takstsystem vil bidra til å redusere insentiver til å parkere i Asker for å komme innenfor en rimeligere sone.

Finansiering av bussmating. I de tilfellene hvor Bane NOR har lagt på pris på pendlerparkering, kan ikke disse midlene uten videre brukes til å styrke busstilbudet. Bane NOR peker på at det ikke er store inntekter fra innfartsparkering i dag. Totalt har Bane NOR over 20.000 innfartsparkeringsplasser, men det tas betalt kun av ¼ av plassene. Det gir et lave netto inntekter.

Prising av innfartsparkering. Det har vært diskutert hva som er betalingsvillighet. Erfaring tidligere er at når takstene for innfartsparkering øker, reduseres bruken umiddelbart etter, men øker etter hvert.

Der hvor betaling er innført, har det som regel betydd at plassene fylles opp senere på morgnen, noe som gir dem som ikke har anledning til å dra tidlig bedre mulighet for å finne parkering. Det kan for eksempel gjelde dem som må levere i barnehage. Mange småbarnsfamilier har liten tilgang til innfartsparkering på attraktive steder i dag. Det kan være et dilemma mellom å gi flere mulighet til å parkere senere på morgnen og mulige uønskede fordelingsmessige virkninger som følge av økt prising.

Evaluerer av steder som har innført betaling, er at andel av bilene med barnesete i bilen økte. I noen tilfeller økte gjennomsnittlig avstand fra stasjonen som antas bety at flere som bor nært stasjonen går eller sykler til stasjonen. Om lag halvparten av brukerne er nye. Dette kan tyde på at innføring av betaling gir flere barnefamilier mulighet til å bruke togtilbudet.

Bane NOR opplever at det er en grense på 250 kr/mnd for hva en kan ta betalt for, uten å garantere ledig p-plass. Alle parkeringsplasser i sentrums kjerner kan kanskje omgjøres til dagbetaling? Da unngår Bane NOR problemstillingen med månedsbillett uten garantert plass. De fleste innfartsparkeringssteder er det satt av en andel for dagparkering. Det pleier å ligge på 15-20 % av plassene. Det følges med på belegg på ulike deler av parkeringen og fordeling av plasser mellom månedskort og dagspass justeres ved behov.

Kontrollmuligheter. Noe av utfordringen er å kontrollere at de er virkelig togreisende, eller bare noen som ønsker rimelig parkering for eksempel blant dem som jobber i nærheten av innfartsparkeringen. Bane NOR og Asker kommune ønsker bedre tilbud for dem som reiser av og til, men har hittil ikke klart å finne god løsning på dette.

Det handler også om hvilke prinsipper for parkeringsplasser en legger til grunn, er det ønske om å fylle opp alle plasser, eller bør det prises slik at det alltid er minst en ledig plass. Det er en sosial dimensjon, det kan finnes ulike måter en kan prioritere parkeringsplasser, men det kan gi økt kontrollbehov eller gi andre utslag. Er f.eks. barnesete i baksete godt nok «bevis», eller skal det kreves attest fra barnehage? Kan det føre til at flere kjøper barnesete eller svart marked for barnehageattester?

Pilotprosjekt Smartbillett Moss innebærer at en kan kjøpe enkeltbilletter, med økende rabatt opp til en når et tak som har samme pris som månedskort. Dette kan sammen med mulighet for dagsbillett på innfartsparkering gi insentiver til å reise oftere med tog, også blant dem som ikke trenger månedskort eller innfartsparkering hver dag.

Nye mobilitetsløsninger. Nye løsninger for delt mobilitet med bil, sykkel eller elsparkesykler kan løse «last mile» med mindre bruk av egen bil og innfartsparkering. En planlegger innføring av samme løsning i Asker for mikromobilitet som Bærum hvor det er mer regulert hvem som leier ut sykler og hvor de kan parkere. Bane NOR tilbyr ikke slike tjenester, men stiller areal til disposisjon. Mer aktiv bruk av prising har trolig et stor potensiale for å regulere bruken og kan gi mer bærekraftige modeller for finansiering av investeringer og drift av innfartsparkering i fremtiden. I dag blir de som innfartsparkerer i realiteten sponset.

Bevisstgjøring. Det kan være behov for mer bevisstgjøring blant trafikanter og beslutningstakerne om kostnader og effekter av ulike løsninger og mobilitetstilbud (buss, tog, bane og mikromobilitet). Asker og Viken og har startet et samarbeid om pilotering om fremkommelighet for buss som kan styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne. Dersom en lykkes med tiltak som gjør at bussen ikke står i kø sammen med

personbilene, vil det gjøre det mer attraktivt å bruke buss med omstigning til tog.

Mulig videre oppfølging

Mulighet for felles system

Det vurderes som gode muligheter til å få etablert bedre løsninger for samordnet informasjon om parkering for Asker sentrum, enten gjennom Askers egne nettsider, eller ved å bruke kommersielle nettløsninger. Det vil trolig være behov for en utredning/vurdering av alternativene mht økonomi og funksjonalitet.

Det bør også være mulig å komme fram til en eller flere felles tilbydere av appbaserte betalingsløsninger som kan brukes på alle steder med betalingsparkering i Asker sentrum. Det er allerede tatt i bruk flere app'er som kan brukes hos flere parkeringstilbydere, men det kan gjenstå litt arbeid med å kartlegge hvilke som brukes flest steder og hva som skal til for å komme fram en enighet om en eller flere slike apper.

Det kan bli mer utfordrende å samarbeid om soner og prising dersom det skulle bli aktuelt. Det vil trolig kreve mer utredning for å finne en hensiktsmessig form som er i tråd med regelverk for offentlig anskaffelse og som ikke innebærer ulovlig prissamarbeid.

Flere byområder har systemer for elektronisk skilting til ledig parkering. Det vil trolig kreve utredning av et forslag til teknisk løsning, ansvar og fordelingsnøkkel for investeringer samt drift og vedlikehold.

Som grunnlag for videre arbeid med parkeringspolitikk, ville det vært nyttig med bedre kunnskap om bruken av parkeringsplassene. Det kan være behov for å etablere samarbeidsformer om datainnsamling og -utveksling som kan videreutvikles over tid.

Innfartsparkering

Det er behov for å følge opp videre arbeid som Bane NOR har satt i gang med for Stasjoner langs Askerbanen/Drammenbanen ut fra en mobilitetsstrategi for jernbanestasjonene. Blant annet aktuelt å se nærmere på muligheten for å sette av flere plasser for dagparkering, prising, bedre busstilbud (eventuelt i form av autonome busser), tilrettelegging for delesykler/mikromobilitet og følge opp pågående utredning av takst og billettsystem for Viken og Oslo, slik at dagens insentiver til å parkere i Asker for å komme innenfor «riktig» prissone reduseres.

3.3 Case Holtet, Oslo

Kontekst for Holtet

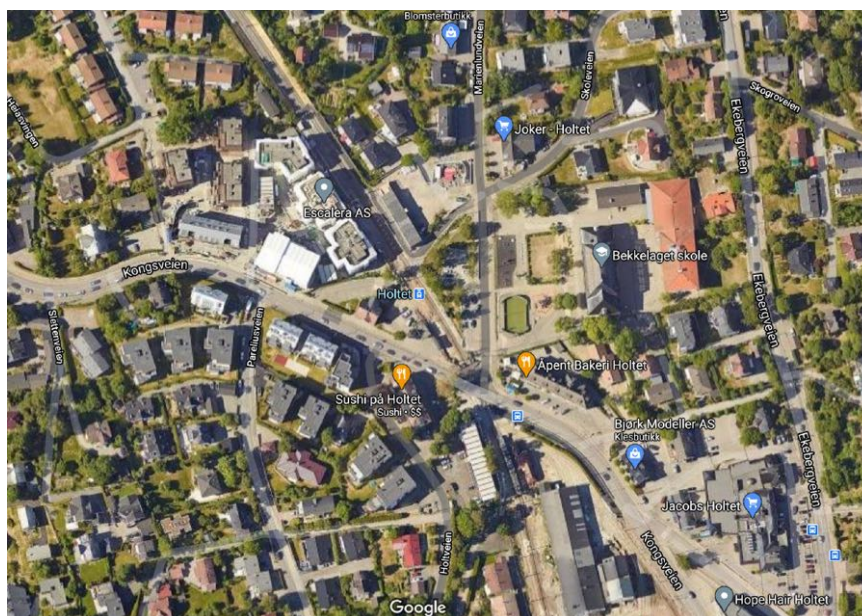
Holtet er et småhusområde som er utpekt som prioritert stasjonsnært område i kommuneplan og har vært gjenstand for økt grad av fortetting senere årene. Parkeringsnormen følger tett by-normen.

Parkeringssituasjon i bydel Nordstrand har vært på dagsorden og det er mye motstand mot forslag om ny p-norm. Beboerparkering er ikke innført, men det skal vurderes (BU-vedtak 09/20)

Problemstilling

Det er reist følgende problemstillinger i caset:

- Hvordan har parkeringssituasjonen på gatenettet på Holtet utviklet seg over tid?
- Hva er årsakene bak eventuelle endringer i parkeringssituasjonen på Holtet? Hvilken rolle har utbygging/fortetting i området, endret bompenger/kollektivtilbud (mer innfartsparkering) og andre faktorer hatt?
- Hva er mulige grep for å balansere parkeringspolitiske virkemidler i småhusområder som fortettes



Figur 22: Holtet. III: Google.

Analyse og vurdering

Parkeringsnormer er kun en del av parkeringspolitikken i en kommune og er et mer langsiktig virkemiddel, siden det bare angår nybygging eller ombygging. I Oslo står nye boliger hvert år for om lag én prosent av totalt antall boliger, mens endringer i politikken for gateparkering kan potensielt påvirke store deler av kommunen på kort tid.

Kommunen eier i liten grad parkeringsanlegg selv. Mye av eksisterende bebyggelse ble bygd med høyere parkeringsnorm enn i dag. Det er mulig for beboere og arbeidstakere å leie private parkeringsplasser i de fleste områdene. I tillegg kan bosatte i mange tilfeller parkere på gata. I slike tilfeller kan effekten av restriktive normer for boligparkering bli økt parkering i gatene i nabolaget. Det er trolig behov for mer kartlegging av effekter av restriktive normer under ulike forutsetninger. Det vil være behov for at kommunen ser parkering ved nybygg i sammenheng med gateparkering i et område. Utbygging ved småhusområdene kan bli særlig utfordrende, spesielt der hvor gatene er smale og uten fortau.

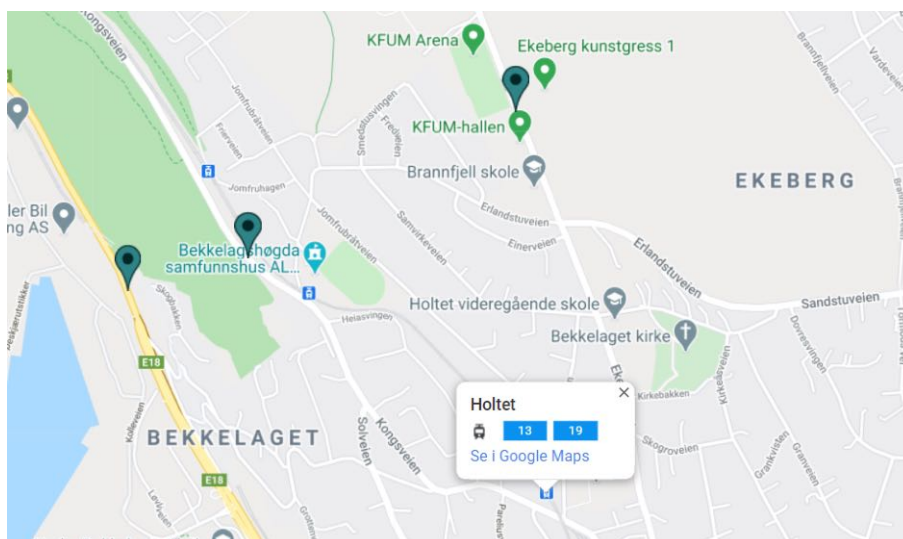
Ved utvikling av større sammenhengende byområder, er det større handlingsrom for en helhetlig p-politikk. Dette gjelder spesielt nye utviklingsområder, der gateparkering kan begrenses/forbys og maksimumsnorm for bilparkering kan være lav. På denne måten kan de to tiltakene spille sammen, og gi insentiv til innflyttere og arbeidstakere om å se på andre muligheter enn å eie og bruke bil.

Om en ser på større utviklingsområder, vil effekten av begrenset parkeringsdekning ved nybygg kunne bli mye større. Bjørvika er det første området som har blitt bygget ut uten minimumsnorm for bolig – kun maksnorm – sammen med begrenset gateparkering. Det er så langt ikke undersøkt hvordan dette har påvirket bilhold og bilbruk i området.

Bekkelagshøgda vel skriver i en høringsuttalelse at de mener det har vært en økning i parkering på gatenettet de senere årene. Det er ikke gjort systematisk kartlegging av om bruken av gateparkering på Holtet har endret seg over tid, så dette er vanskelig å svare på første problemstilling uten grundigere undersøkelser.

Det kan være flere mulige årsaker bak eventuelle endringer i parkeringssituasjonen på Holtet. Her skal vi se nærmere på om endringer i bomsystemet kan ha gitt mer innfartsparkering og om bygging av nye leiligheter kan ha bidratt til økt gateparkering.

Innfartsparkering. Holtet holdeplass betjenes av trikkelinje 13 og 19. Det er siste holdeplass før bomsnittet inn mot sentrum som vist i figuren under.



Figur 23: Holtet holdeplass og bomstasjoner markert med mørkegrønne punkter. III: Google

Mulig økt fremmedparkering kan være knyttet til innfartsparkering for videre reise med trikken. Bomringen i dette området har imidlertid eksistert siden 1990, slik at insentiver for innfartsparkering ved Holtet har eksistert lenge.

Takstsystemet ble imidlertid lagt om 1. oktober 2017. Det ble innført tids- og miljødifferensierte takster (Oslopakke 3 Trinn 1) som ga betydelig økte kostnader for fossildrevne kjøretøy. Størst var økningen i rush. Det kan ha bidratt til å gjøre det mer attraktivt å innfartsparkere ved Holtet.

Takstsystemet ble lagt om på nytt i 2019 (Oslopakke 3 Trinn 2) med innføring av nytt bomsnitt på bygrensen mellom Follo og Oslo sør, som gir økt insentiv for de som kommer sørfra til å innfartsparkere før bygrensa. I tillegg ble det innført et mer finmasket bomsystem og toveisinnkreving som gjør at flere bilreiser blir fanget opp, men kostnaden pr passering reduseres. Denne omleggingen kan ha bidratt til å redusere insentivene for å innfartsparkere ved Holtet.

Fortetting. Det er ferdigstilt to nye leilighetsprosjekt sentralt på Holtet i 2018 med til sammen 86 leiligheter (Figur 21). Konsulenten har vært i kontakt med leder av det ene av de to nye sameiene. Vedkommende opplyser at inn- og utkjøringen til parkeringsanlegget oppleves som tilfredsstillende, men at det er en utfordring at det ikke er satt av plass til gjesteparkering. De fleste har én p-plass for bil, men noen har kjøpt en tilleggs plass. De fleste bruker egen plass(er), ikke kjent med at det er vanlig for bosatte å parkere på offentlig veggrunn i nabolaget.



Figur 24: Boligbygg i sameiene Holtet Horisont I i Kongsveien 82 (t.v) og Holtet Horisont II i Kongsveien 84 (t.h) ble ferdigstilt i 2018. Ill: Neptun

Besøkende til bosatte i sameiene som kommer med bil er dermed henvist til å parkere i nabolaget. Det kan tyde på at gjesteparkering for de nye sameiene kan ha bidratt til økt fremmedparkering i nabolaget.

Dersom opplevelsene av økt fremmedparkering oppstod hovedsakelig etter 1. oktober 2017, kan det tyde på at økte bompenger og mer innfartsparkering har størst betydning. Dersom dette oppstod først etter ferdigstillelse av de nye boligbyggene i 2018, kan det tyde på at gjesteparkering er en viktigere faktor for fremmedparkering.

Andre årsaker. Det kan også være andre årsaker som for eksempel flere yrkesaktive i området uten tilgang til parkering på arbeidsplassen. Det er behov for mer kunnskap som grunnlag for videre arbeid med disse problemstillingene.

Bydelsutvalget behandlet høringsforslag til nye p-norm i 2017. Bydelen anbefalte at saken ble trukket og dagens p-norm videreføres. De etterlyste en grundig konsekvensutredning og fryktet at for strenge maksnormer for nye bolig- og kontorbygg ville føre til økt parkering i gatene i stor skala. Det ble stilt spørsmål om hvorvidt forslaget går lengre enn det som kan hjemles i Plan- og bygningsloven.

Bekkelagshøgda vel støttet hovedintensjon bak forslaget i sin uttalelse til høringsforslaget om p-norm i 2017, men mener at det er viktig at p-norm følges opp med skilting og beboerparkering. Velforeningen mener at det har vært en økning i pendlerparkering utenfor bomringen og innenfor gangavstand til holdeplassen og i gateparkering rundt de nye lavblokkene. Velforeningen peker på noen mulige forklaringer:

- At antall parkeringsplasser i parkeringskjellerne er for lavt.
- At parkeringsplass i kjeller selges separat og at enkelte har funnet prisen for høy.
- At parkeringskjelleren er vanskelig å kjøre ned i, og det er lettere å parkere i villaveien.
- At utbyggingen er godkjent uten plasser for gjesteparkering.

Dette er spørsmål som ikke er blitt undersøkt detaljert.

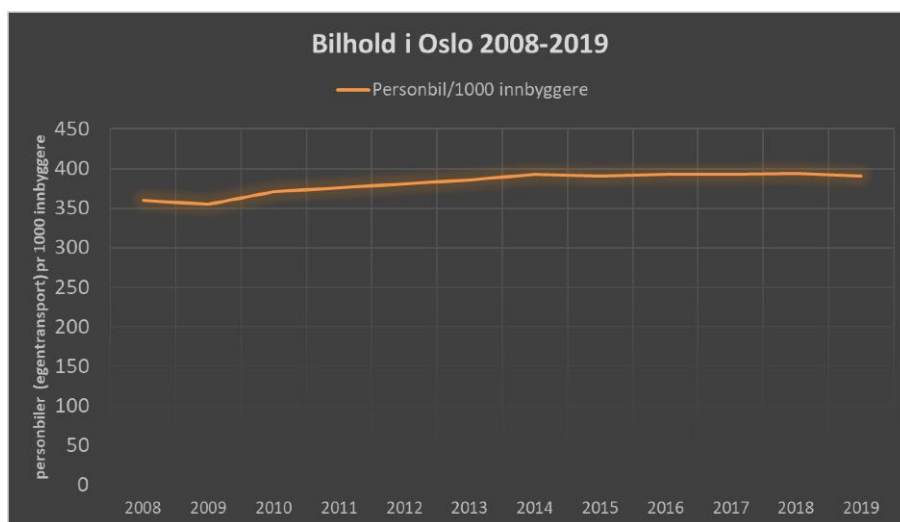
Bydelsutvalget behandlet en sak om beboerparkering i 2020 (09/2020) og vedtok følgende:

Bydelsutvalget ber bydelsdirektøren legge til rette for at befolkningen generelt, og spesielt Rådet for funksjonshemmede, FAU'er, borettslag, vel, seniorsenter m.fl. og næringslivet i bydelen kan komme med innspill og synspunkter om områder og gater/veier der fremmedparkering, hensetting av kjøretøy og trafikkfarlige situasjoner grunnet parkering er et problem, slik at man senere kan bruke informasjonen til å utarbeide løsninger på problemene. Forslagene bør ses i sammenheng med trafikkplanen.

Dette arbeidet følges opp for tiden av bydelen.

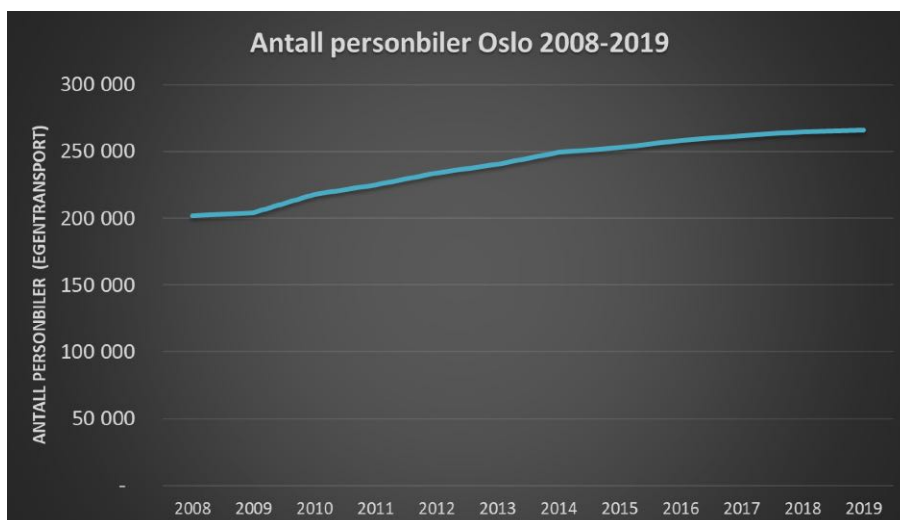
Mulig videre oppfølging

Bilhold er viktig for etterspørsel etter parkering. Utviklingen i bilholdet har økt over mange år i Oslo, men har stabilisert seg på underkant av 400 personbiler pr 1000 innbyggere de siste årene (ekskl leasing/leiebiler). I Oslo hvor befolkningsveksten har fortsatt, har antall biler fortsatt å øke, selv om bilholdet er stabilisert.



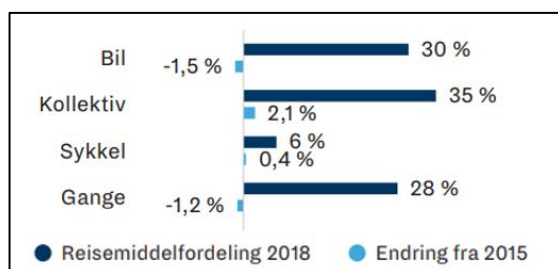
Figur 25: Utvikling i bilhold i Oslo. Figur: Civitas. Datakilde: SSB.

Antall personbiler i Oslo har økt med om lag 65.000 fra 2008 til 2019. I 2008 var det i overkant av 200.000 personbiler til egentransport i Oslo. I 2019 var dette tallet økt til 265.000.



Figur 26: Antall personbiler i Oslo. Figur: Civitas. Datakilde: SSB.

Samtidig viser reisevaneundersøkelser at andelen bilreiser har gått ned i Oslo, til tross for at bilholdet er stabilt. Det tyder på at hver enkelt bil brukes mindre til daglige reiser i Oslo enn før.



Figur 27: Reisemiddelfordeling Oslo 2018 og endring siden 2015. Kilde: Ruters reisevaneundersøkelse (MIS) 2018.

Det ville vært interessant å se på om det er forskjell i utviklingen av bilhold i ulike deler av Oslo. Er det forskjell om befolkningsveksten skjer i form av bygging av store leilighetsbygg, fortetting i småhusområder eller flere bosatte i eksisterende bygningsmasse?

Sammenhenger p-normer og bilbruk. Det er behov for mer kunnskap om hva restriktive parkeringsnormer betyr for bilhold og bilbruk på ulike formål. Aktuelle problemstillinger å undersøke nærmere er:

- Bidrar lavere parkeringsdekning for bolig, arbeidsplasser og service til lavere bilhold og bilbruk, eller er det slik at mange likevel velger å ha bil og parkere ute på offentlig vegareal når det er mulig og dermed bidrar til mer parkering og letetrafikk?
- Er det forskjell på effekt på restriktive p-normer for bolig, sammenlignet med arbeidsplasser og service?
- Er det forskjell mellom større byutviklingsprosjekter/leilighetsbygg og ved fortetting i småhusområder?

En tilnærming kan være å se på om det er forskjell i bilhold og reisevaner for boligområder med ulike parkeringsdekning, men ellers sammenlignbare områder med hensyn til tilgjengelighet til kollektivtilbud, service og lokalisering i bystrukturen og sosioøkonomiske faktorer.

Kunnskapsgrunnlag Holtet. Det er lite kunnskap om bruken av dagens gateparkering på Holtet, både belegg, hvor lenge kjøretøyene står parkert og registrert adresse til kjøretøyene. En kartlegging av et større område eller et utvalg av gater/veger vil gi mer informasjon om hvem som bruker plassene og hva som kan være aktuelle tiltak dersom en ønsker å få redusert omfanget av gateparkering.

Dette kan gjøres ved å gjennomføre registreringer av belegg langs offentlig veg hvor det er tillatt med parkering og på private parkeringsplasser (må avtales med sameiene) ved ulike tidspunkt over døgnet. Dersom en i tillegg gjennomfører nummerskiltundersøkelse for parkering på offentlig grunn, kan en få et bilde av hvor de som parkerer

holder til, er det bosatte i nabolaget, besøkende sør for bomringen som tyder på innfartsparkering, eller mer tilfeldig fordeling som tyder på gjesteparkering?

En annen tilnærming kan være å gjennomføre en spørreundersøkelse blant bosatte i nye leilighetsbygg og eksisterende beboere i småhusområdene om bruken av egne parkeringsplasser og eventuell bruk av gateparkering i området og hvordan de opplever trafikkforholdene. Det er særlig aktuelt å undersøke hvordan de opplever trafiksikkerheten, framkommeligheten og opplevelse av støy og forurensing i sitt nærmiljø på Holtet før 2017/2018 og nå.

En kan også vurdere å gjennomføre en spørreundersøkelse blant ansatte på Holtet om reisevaner, tilgang til parkering og bruken av parkeringsplasser hos arbeidsgiver og offentlig veggrunn.

Komparativ studie. Det ville vært interessant å gjøre en komparativ studie hvor erfaringene fra Holtet ble sammenlignet med andre lignende områder i Oslo og Viken. I analysen kan en se på hva som er like og ulike utfordringer og om områdene har erfaringer med tiltak som kan løse eller redusere ulike typer utfordringer.

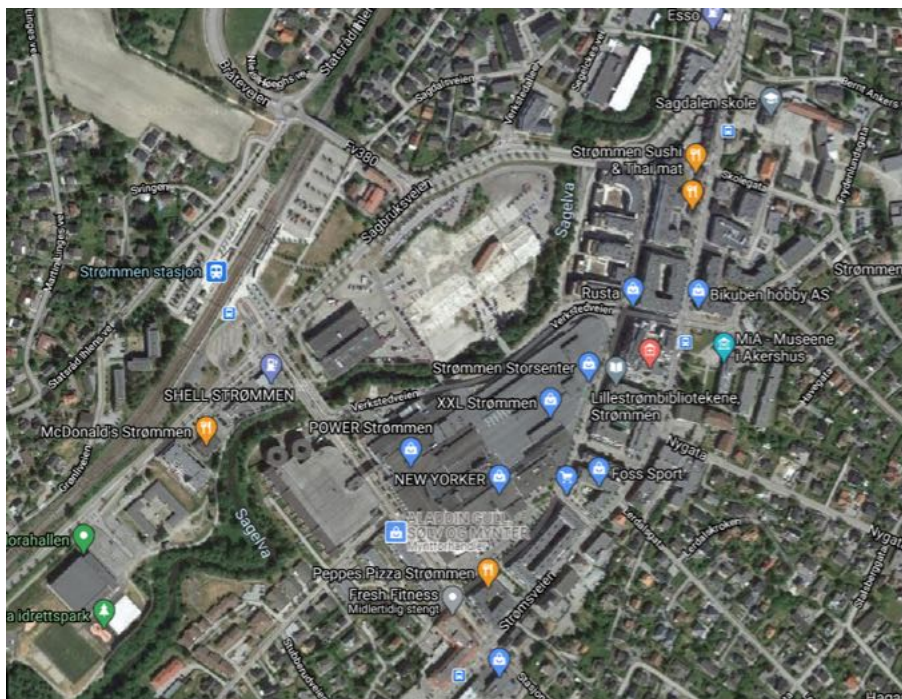
Salg av parkeringsrett. Ifølge Advokatforeningen¹, er det normalt sett ikke tillatt å selge selve parkeringsplassen som sådan dersom parkeringsplassen er ansett å være en tilleggsdel til en seksjonsleilighet. Derimot er det vanligvis ingenting i veien for å selge en bruksrett til en parkeringsplass med mindre vedtektene i sameiet inneholder eventuelle omsetningsbegrensninger. Det ville vært interessant å kartlegge mer om omfanget av slik praksis og om noen borettslag og sameier har begrensninger mot slik salg eller utleie av parkeringsplasser.

Prioritere bestemte grupper. Et annet temaer som har vært etterlyst, er hvordan kan en ivareta behovet for parkering for hjemmehjelp/sykepleie og annen service i boligområder uten parkering eller med svært lav parkeringsdekning? Kan det være ønskelig å stille minimumskrav til nye prosjekter om et visst antall eller andel gjesteparkering i prosjekter for å ivareta denne type behov? Hvilke virkemidler kan en eventuelt bruke for å sikre at plassene brukes til formålet det er ment?

¹ <https://www.advokatenhjelperdeg.no/spor-advokaten/onsker-a-selge-parkeringsplass-i-sameie/>

3.4 Case Strømmen

Kontekst Strømmen sentrum



Figur 28: Strømmen ligger i det prioriterte vekstområdet i Lillestrøm kommune. Området domineres av Strømmen Storsenter. Ill: Google.

Senterområdet genererer store mengder lokal/regional trafikk på grunn av omfanget av bilbasert handel. Det er planer for utvidelse på Verkstedstomta med kjøpesenter, leiligheter og eventuelt badeland. Etableringen av badeland avhenger av om kommune forplikter seg som leietaker.

Strømsveien som går øst for storsenteret er en offentlig vei, her er det gateparkering. De aller fleste kommunale parkeringsplassene på Strømmen ligger i Strømsveien. Det er planlagt å ruste opp gaten som prioritert kollektivtrase. Dette kan gå ut over langsgående gateparkering.

Historikk

Før etablering av Rælingstunnelen (1998) og Sagbruksveien (2003) hadde Strømsveien på det meste ca 28 000 ÅDT. Strømsveien var samtidig handlegate og lokal hovedgate.



Figur 29: Strømmen Storsenter ble etablert i 1985 etter at Strømmen Stål ble lagt ned i 1978.

Storsenteret har bidratt økonomisk til opparbeidelse av viktig infrastruktur (bla Sagbruksveien, Stasjonsveien og Støperiveien i forbindelse med utvidelser av senteret.

Problemstilling

Lillestrøm kommune har definert følgende problemstillinger for Strømmen:

1. Hvordan kan de ulike aktørene innenfor sentrumsområdet samarbeide om parkeringshåndtering som bidrar til sambruk og legger til rette for handel også utenfor storsenteret?
2. Er det realistisk å tro at parkering kan være et virkemiddel til å bygge opp under nullvekstmålet i et område som domineres av kjøpesenter og privat regulerte parkeringsplasser?

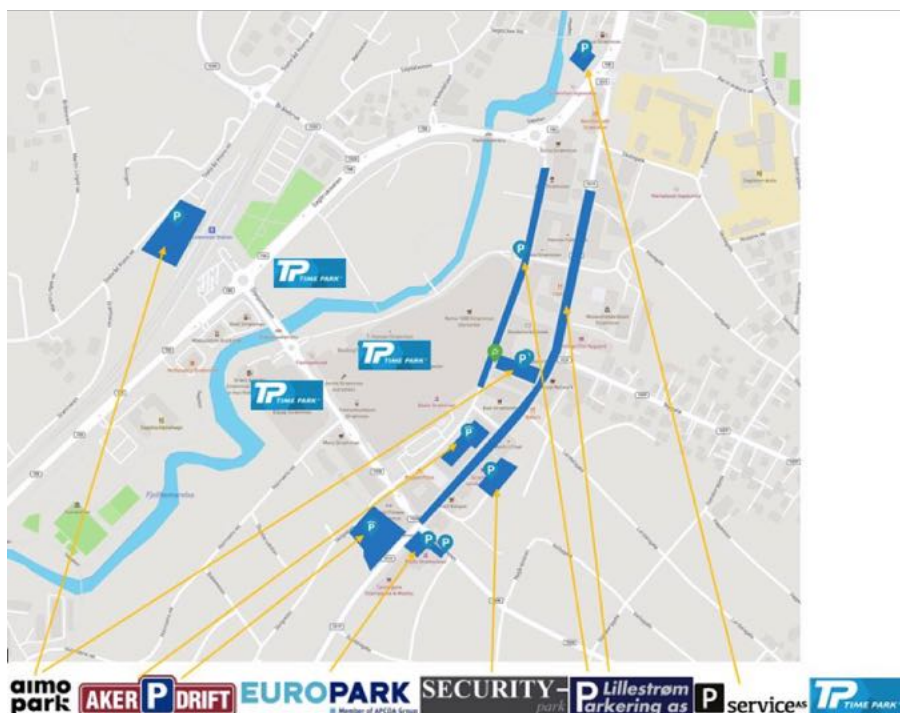
Analyse og kommunens redegjørelse

Parkeringstilbudet

Følgende parkeringsplasser finnes i området:

- Time park (Strømmen Storsenter) ca 2100 plasser.
- Lillestrøm parkering (kommunen) 117 plasser.
- Aimo park 160-170 plasser.
- Aker P-drift 100-200 plasser.
- I tillegg noen småaktører.

Kommunen oppfatter det i dag slik at Storsenterets parkeringspolitikk i stor grad definerer de andre aktørenes handlingsrom.

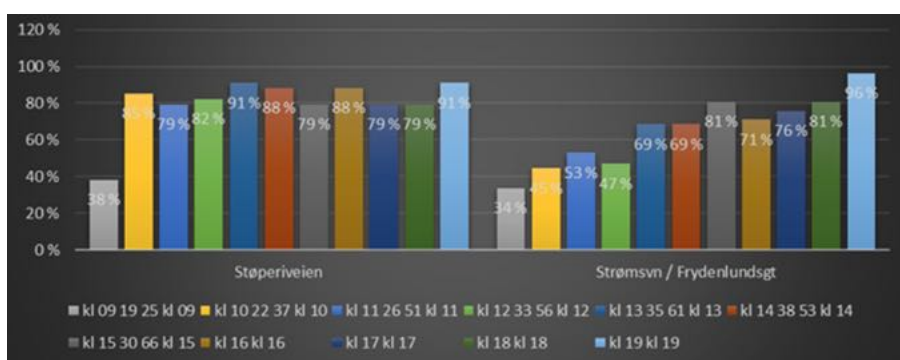


Figur 30: Større parkeringsplasser i området. III. Lillestrøm kommune.

Handel

Mesteparten av handelen foregår hos storsenteret. Strømmen storsenter har hele Romerike som nedslagsfelt. Lillestrøm sentrum opplever nok konkurransen fra Strømmen storsenter som betydelig. Et kjøpesenter i Lillestrøm sentrum har hatt utfordringer, men ettersom byen vokser, så synes butikkene der nå å gå bedre enn tidligere.

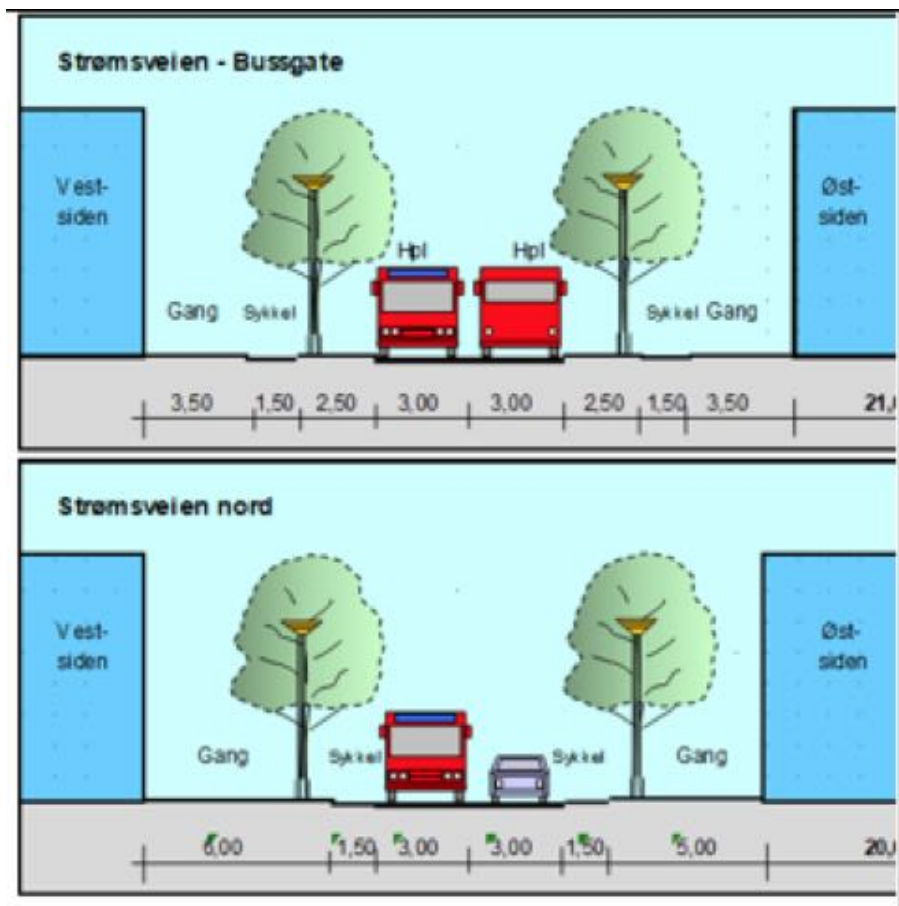
I Strømmen er det også en del handel og servicetilbud i Strømsveien. Totalt sett 47 butikker og restauranter. Denne er trolig avhengig av et fungerende parkeringstilbud i nærheten - utenom kjøpesenteret. Belegget på de kommunale plassene er generelt høyt.



Figur 31: Belegg på kommunale p-plasser i Støperiveien og Strømsveien / Frydenlundgata.

Planer for Strømsveien som kollektivtrasé reiser nye problemstillinger

Strømsveien er en del av den prioriterte traseen for bane/kollektivløsning for Nedre Romerike. Strekningen er blant annet omtalt i byvekstavtalen for Oslo og Akershus.

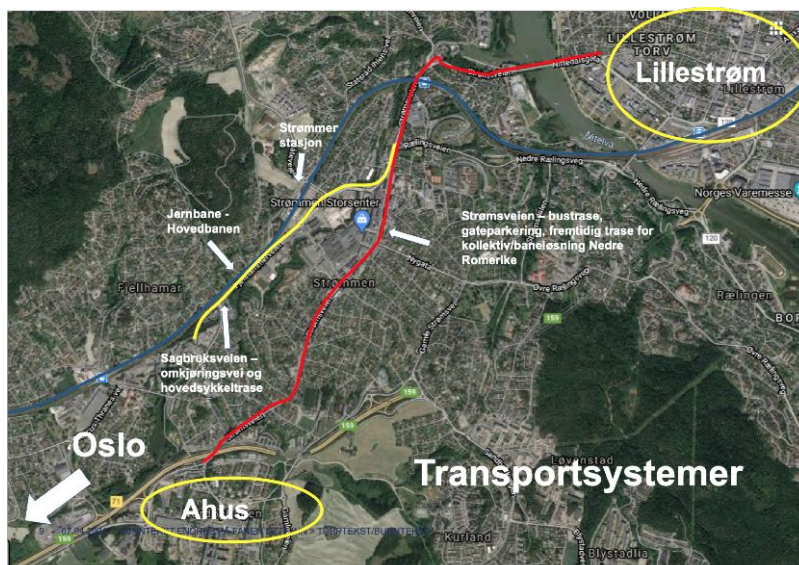


Figur 32: Aktuelle tverrsnitt for prioritert bussgate i Strømsveien.

Strømsveien skal etter planen stenges for privatbiler, men det må defineres nærmere hvordan. Det må sikres tilgjengelighet til p-hus og plasser som har adkomst fra Strømsveien. Planene om kollektivtrasé vil kunne medføre ulempe for handel utenfor storsenteret.

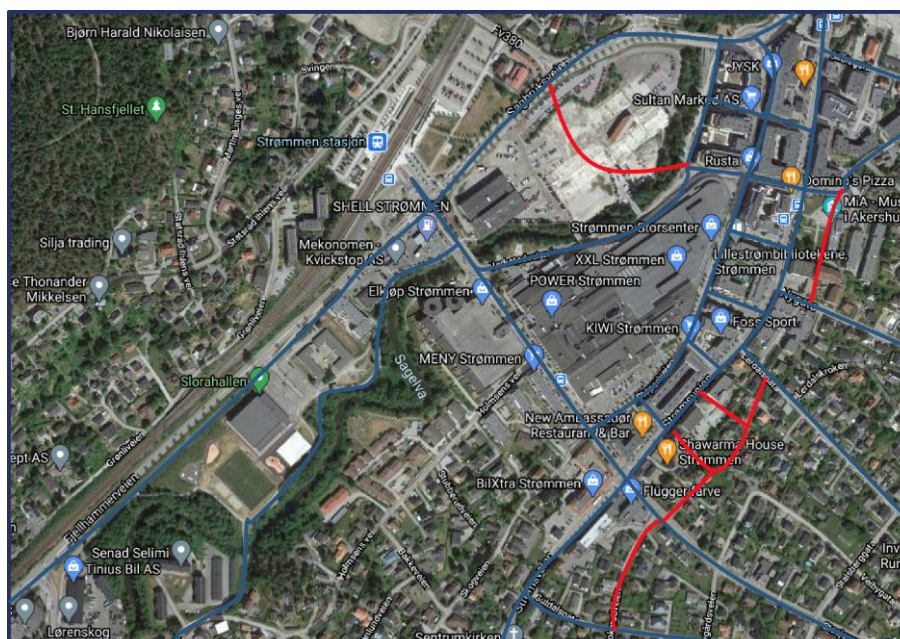
Stenging for gjennomkjøring i Strømsveien vil kunne flytte mye trafikk til Støperiveien.

De trafikale endringene kan gi Strømmen storsenter økt betydning både for parkeringstilbudet og handelen i området.



Figur 33: Strømsveien er sentral i akse mellom A-hus og Lillestrøm. III: Lillestrøm kommune.

Aktuell problemstilling: Hvordan bør parkeringstilbudet i området utvikles fremover? Kan det være et alternativ å etablere kommunalt parkeringstilbud for eksempel i Nygata? Kommunalt parkeringstilbud brukes også av beboere på Strømmen. Dette kan for eksempel gjøres i form av et kommunalt parkeringshus. Prising kan benyttes som virkemiddel for å stimulere til korte besøk på dagtid frem til for eksempel kl 20, det kan vurderes å la beboere parkere for natten.



Figur 34: Viktige gangforbindelser på bakkeplan, nåværende (blå) og fremtidig (rød). III: Lillestrøm kommune.

Utbyggingsplaner i området



Figur 35: Flere pågående plan- og utbyggingsprosesser: Lengst vest; Bane NOR Eiendom sin plan for stasjonsområdet. Nord-vest for Strømmen storsenter. Storsenteret sine planer for verkstedsområdet om kombinert formål med gangbro over til storsenteret. Lengs øst: Pågående områderegulering for Strømmen øst.

Plan for verkstedsområdet

Status når det gjelder reguleringsplan for Strømmen verksted:
Reguleringsplan vedtatt, BRA: maksimalt totalt 81 000 m² over terreng, 32 000 m² under terreng. Forretning maks 10% (8100 m²), 270-280 boliger. Estimert innflytting første halvår 2023.

Når det gjelder parkering i planen for Strømmen verksted er følgende tenkt: Bolig: 0,7 plass/boenhet, Forretning: 1 plass/100 m² BRA, Kontor: 0,7 plass/100 m² BRA, Hotell: 0,6 plass/gjesterom, Bevertning: 0 plass/sitteplass, Barnehage: 0,5 plass/ansatt, Totalt: 761 plasser. Fremtidig sambruk med Strømmen stasjon kan tenkes.



Figur 36: Illustrasjon av av plan for verkstedområdet.

Plan for Strømmen stasjon

Stasjonsområdet er vist som sentrumsformål i kommuneplanen. Forslag til detaljregulering er utarbeidet av Bane NOR Eiendom. Forslaget ble sendt tilbake fra kommunene etter politisk behandling, med ønske om å legge Sagbruksveien i kulvert fra kryss Bråteveien / Sagbruksveien og forbi Slorahallen i Fjellhammerveien.

De foreslåtte endringene vil medføre såpass store utbyggingskostnader at Bane NOR Eiendom ikke ønsker å gå videre med prosjektet.

Området har stort utbyggingspotensial, men det er usikkert når det vil bli realisert. Det vil trolig gjennomføres en ny politisk behandling i løpet av første halvår 2021.



Figur 37: Illustrasjon av av plan for Strømmen stasjon.



Figur 38: Illustrasjon av av plan for Strømmen stasjon.

Planforslaget fra Bane NOR Eiendom legger til rette for å transformere stasjonsområdet til et urbant byområde med grønne torg og møteplasser:

- Togstasjon med tilhørende fasiliteter.
- Flere og bedre gang- og sykkelforbindelser.
- Busstopp i begge retninger i Sagbruksveien.
- Taxi-holdeplass, atkomst for bil på begge sider av sporet.
- 200 sykkelparkeringsplasser og sykkelhotel.
- 25–180 pendlerparkeringsplasser (behovsprøves).
- Parkeringskjellere til bolig og næring.
- 210 boliger, 30 på stasjonssiden og 180 på bysiden.
- 6 000 m² grønne og trygge byrom.
- Bevaring av stasjonsbygningen, privetbygningen, Strømmen bygningssnekkeri (bolig og verksted), historisk godsspor, skulptur med basseng og byste.
- Dagligvarebutikk på stasjonssiden.
- Utadrettede funksjoner i første etasje på bysiden.
- Plass til 2 010 kontorarbeidsplasser, eller tilsvarende (forretning, kontor og tjenesteyting).

Plan for Strømmen øst

Områderegeringsplan for Strømmen øst legger opp til kombinert arealbruk:

Arealformål: Bebyggelse og anlegg - kombinert formål - forretning, kontor, offentlig/privat tjenesteyting, bevertning og bolig. Samferdsel - veg, gatetun og gangveg. Grønnstruktur – Park, og kombinert formål park / torg.

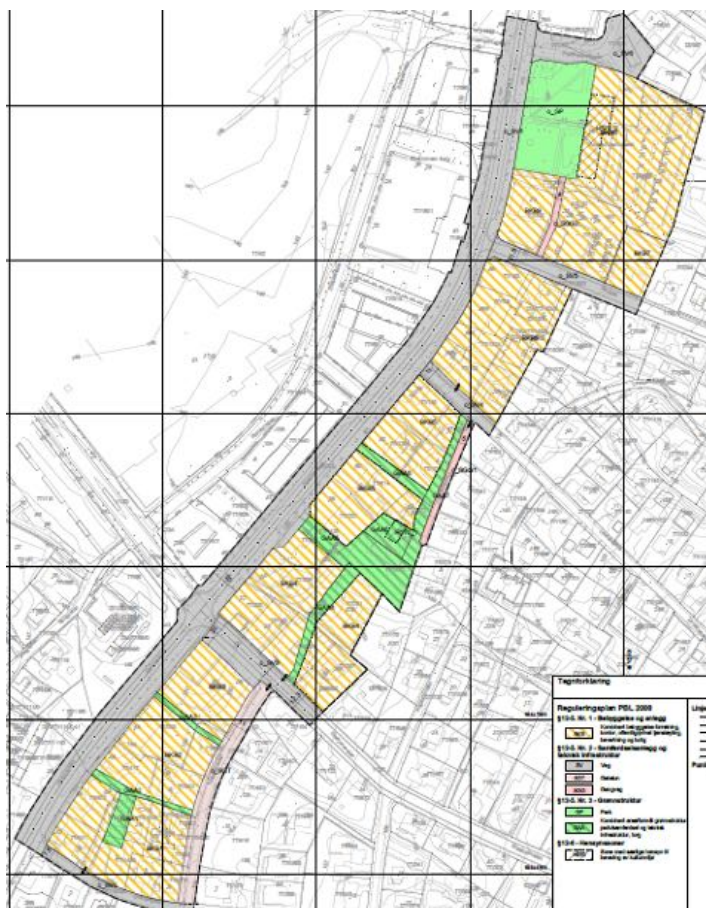
Utnytting: Feltene BKB1-BKB9 - % BRA = 70 – 200 %, med en variert byggehøyde på 3-6 etg.

Gjennomføring: Planen forventes vedtatt i 2021. Detaljreguleringsplaner ventes umiddelbart igangsatt etter det. Bygging / gjennomføring vil trolig tidligst kunne skje i 2023.

Rekkefølgekrav: Det stilles plankrav om utarbeidelse av

detaljreguleringsplan i alle felt for bebyggelse og anlegg, felt BKB1 – BKB9. Feltene BKB1 – BKB9 vil få rekkefølgekrav om sikring av opparbeidelse av de ulike feltene for samferdsel og teknisk infrastrukturformål og grønnstrukturformål ved utbygging. BKB4 og BKB5 får krav om at sagmesterbolig i felt GAA6 være tilbakeført til original stand i henhold til kulturminneutredning.

Byggegrense mot Strømsveien legges i formålsgrense. Det stilles krav til felles vurdering av overvannshåndtering. Byrom skal ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan utformes i tråd med Byromsprogram for Strømmen Øst.



Figur 39: Illustrasjon av plan for Strømmen øst.

Informanternes vurderinger

Samtale med Bane NOR Eiendom

Bane NOR Eiendom bekrefter redegjørelsen som kommunen selv har gjort når det gjelder status for plan for Strømmen stasjon. De endringene som kommunen ønsket ved første gangs behandling av planen i 2020, bl.a. ønsket om kulvert er urealistisk. Vedtaket fremstår som i strid med både kommuneplan og Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus. Bane NOR Eiendom vil gjerne sende inn forslaget på nytt til

kommunestyret i løpet av 2021.

Det er få biler på Bane NORs parkeringsareal i dag. Stasjonsområdet har ca 250 plasser og et belegg på ca 30%. Inntrykket er at mange bruker Lillestrøm stasjon for å pendle til Oslo, Strømmen brukes i mindre grad til tross for ledig kapasitet, men det kan også skyldes at det ligger ugunstig til og at det er trafikale utfordringer i området. Da blir det tungvidt å pendle fra Strømmen. (Til Oslo tar toget som kjører direkte til fra Lillestrøm 10 min. Fra Strømmen til Oslo med L1 via Hovedbanen bruker toget 24 min.)

I pågående planarbeid er det behov for å finne en god løsning som reduserer konflikt mellom gående og kjørende i området. Strømmen stasjon sin rolle i fremtiden er neppe å være en større innfartsparkeringsplass for pendlere til/fra Oslo-området.

Samtale med Olav Thon Gruppen / Strømmen Storsenter

Strømmen storsenter har et betydelig parkeringstilbud. Parkeringstilbudet er fordelt på to p-hus ca 1100 og 650 plasser og øvrig tilbud på gateplan. Det er noe ulikt regulert de ulike stedene. Belegget i en normalsituasjon innebærer bortimot fullt parkeringshus lørdag kl 14. Det er mye ledig på dagtid i hverdager, men det kan også være relativt høyt belegg på enkelte tidspunkt også andre dager enn lørdager.

Planene for verkstedstomta og stasjonsområdet, samt prioritering av kollektivtransport i Strømsveien vil innebære endringer i området. Olav Thon Gruppen ønsket opprinnelig å utvide parkeringsarealet på Verkstedstomta, men fikk ikke anledning til det. Det er nå planlagt ca 10 nye parkeringsplasser for et evt. badeland og maks 0,7 p-plasser pr boenhet. Dette vurderes av Olav Thon Gruppen å være under faktisk behov.

Utbyggingsplanene på Verkstedstomta avhenger nå av en avklaring om kommunen som leietaker for badeanlegget. Dette må på plass for at badeanlegget skal realiseres. Også øvrige leietakere i næringsdelen er avhengig av en avklaring av om badelandet blir realisert eller ei, bl.a. helserelatert næring, treningssenter etc.

Olav Thon Gruppen stiller seg positiv til en felles prosess fremover for å se på mulighetene for sambruksløsninger; f.eks. sammen med Bane NOR Eiendom, kommunen og øvrige næringsdrivende i Strømmen øst.

Samtale med Strømmen gårdeierforening

Medlemmer av Strømmen gårdeierforening ligger på østsiden av Strømsveien. Planen for Strømmen øst – områderegulering har vært til politisk behandling. Området skal utvikles til næring og boliger, dvs planen åpner for å transformere eksisterende boliger til høyere utnyttelse.

Parkeringsplasser i gata er nødvendig for næringsarealer i dag. Det er noe knapphet på parkering i dag når det gjelder kunder. Gårdeierforeningen er

bekymret for kollektivaksen i Strømsveien. I dag er det også mye fremmedparkering i boligområdene, særlig vinterstid er det problemer der.

Togstopp og personstrømmen mot storsenteret skaper trafikale utfordringer i området. Mellom kl 15 og 17 er det ikke biltrafikk i seg selv som er problemet, men gående til og fra stasjonen oppleves å skape konflikt med andre trafikanter.

Det er i dag krav i planen for Strømmen øst om næring i området. Da kreves det en parkeringsmulighet, ellers oppfattes det å kunne bli vanskelig å leie ut lokaler til en god pris.

Flere gårdeiere kunne nok tenke seg å i større grad bygge boliger da dette har god lønnsomhet, men da må plankrav i området endres, og Strømmen øst vil på sikt kunne endre karakter fra sentrumsområde til boligområde. Sentrum vil da kunne flytte seg vestover til Verkstedstomta og stasjonsområdet.

Det er parkering i bakgårdene i dag i Strømmen øst, dette vil også kunne forsvinne med transformasjon. Skal handel og næring overleve i denne delen av sentrum må det være et parkeringstilbud.

Mulig videre oppfølging

Det er behov for å analysere det totale parkeringsbehovet i området fremover og finne løsninger som alle aktører i området kan leve med.

Konklusjon:

- Aktørene i området er interessert i å snakke sammen, bidra til en positiv utvikling av området. Med en god og åpen prosess kan aktørene finne felles løsninger for parkering og sambruk som alle aktører vil være tjent med.

Premisser for videre prosess:

- Det synes klart at Strømsveien som prioritert kollektivtrasé må forutsettes i det videre arbeidet. Traséen er høyt prioritert av fylkeskommune og er av viktig regional betydning – dvs viktig for flere kommuner.
- Det bør vurderes nærmere hvordan Strømsveien skal utformes for å sikre kollektivtrafikken optimal framkommelighet samtidig som tilgjengeligheten til næringsdrivende i Strømmen øst kan sikres.
- Plansituasjonen i området er kompleks. Det fremstår som et behov å se de ulike planene i Strømmen i sammenheng og med en transportanalyse som vurderer hvordan vei- og gatenettet i området kan sikre tilgjengelighet til eiendommer, sikre gjennomkjøring for øvrig trafikk og uten for store negative virkninger for lokalmiljøet.
- Strømmen storsenter fremstår som «for stort» til å være et lokalsenter for Strømmen. Inntrykket fra informantene er også at

kunder kommer fra store deler av Romerike. En så stor «regional destinasjon» skaper tidvis trafikale utfordringer i området. Det stilles spørsmål ved om ytterligere regionale destinasjoner, som badeland m.m. heller burde lokaliseres til Lillestrøm sentrum – en destinasjon med langt bedre forutsetninger for å kunne direkte betjenes med kollektivtrafikk fra et større omland.

- Gitt at Storsenteret nå er etablert, kan det være aktuelt å utvikle området med et større innslag av boliger. Dette kan innebære at de pågående planene bør vurderes endret til i større grad å legge til rette for boliger. Dette vil også generere kunder og potensiale for byliv og næring på gateplan i utvalgte gater.

Følgende visjon kan tenkes: Strømmen sentrum utvikles til en mer bærekraftig bydel der beboere, arbeidstakere og besøkende kan utnytte mulighetene som ligger i at Strømmen har jernbanestasjon og et godt øvrig mobilitetstilbud. Bilhold og bilbruk kan reduseres ved at byutvikling og kollektivtilbud og andre mobilitetstjenester utvikles. Aktørene samarbeider fremover om felles løsninger for parkering. Parkeringspolitikk kan bli et virkemiddel for å utvikle en bærekraftig bydel. På sikt kan det være en ambisjon at antall parkeringsplasser holdes stabilt, selv om Strømmen vokser betydelig i antall innbyggere. Da kan bilbruken pr innbygger gå ned i forhold til dagens situasjon og Strømmen bidrar til at nullvekstmålet for hele Oslo-området kan nås.

Det er for tidlig nå å konkludere om hvilke parkeringsvirkemidler som bør etableres, men følgende kan være aktuelt:

- I større grad sambruksløsninger når det gjelder parkering, samarbeid mellom Bane NOR, Strømmen storsenter og Lillestrøm kommune om forvaltning av parkeringsareal.
- Regulering av gateparkering; fortrinnsvis korttidsparkering.
- Dersom Strømmen øst skal bestå som handels- og næringsområde kan et p-hus etableres i dette området.
- Utrede muligheten for økt sambruk av parkering i eksisterende parkeringsanlegg som Bane NOR Eiendom og Olav Thon Gruppen disponerer.
- Regulering av parkering i bolig-gater med prioritet for beboere.

Videre arbeid:

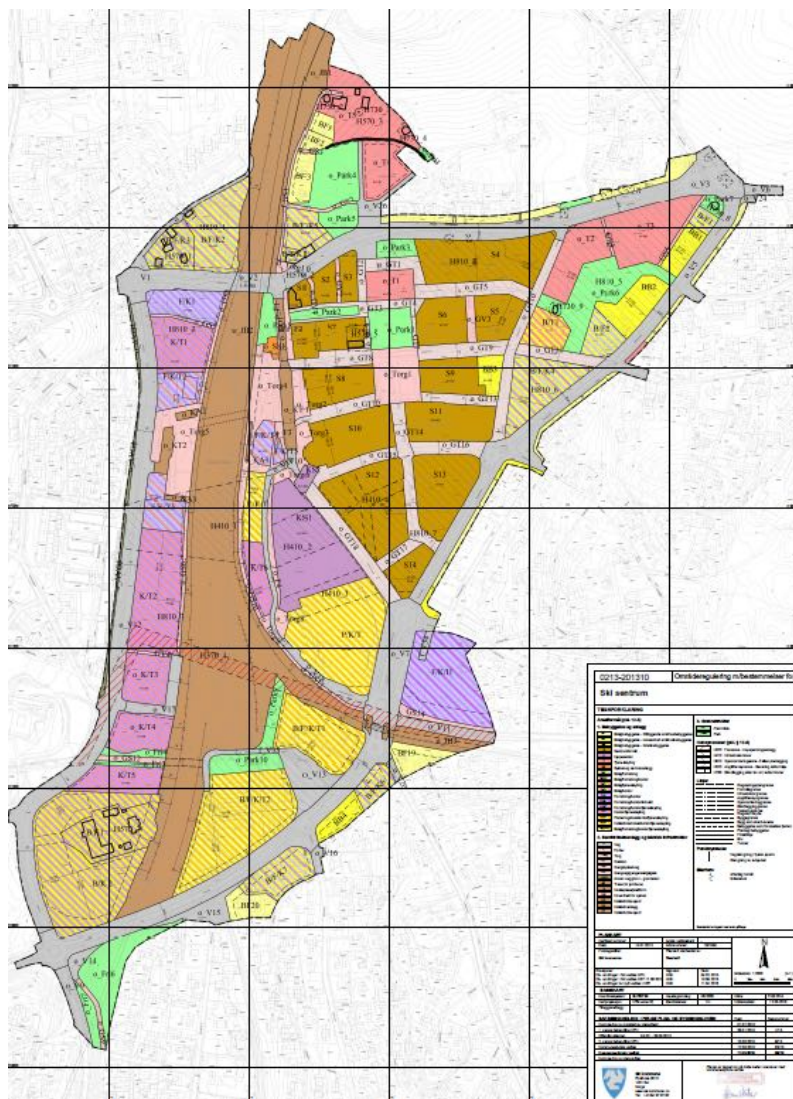
1. Starte en felles prosess med aktørene i området.
2. Vurdere om eksisterende planer i området er i tråd med ønsket utvikling, se planer i sammenheng og evt justere planer.
3. Gjennomføre en transportanalyse med sikte på å utvikle en gatebruksplan for Strømmen.
4. Kartlegge framtidig parkeringsbehov gitt ønsker for utvikling av området.
5. Etablere et samarbeid om parkeringsløsninger, med sambruk og stordriftsfordeler, felles informasjonsopplegg om regulering av tidsbegrensning og takster.
6. Konkludere i en strategi med handlingsplan. En utfordring er at ikke alle tiltak skjer samtidig, dette må det finnes løsninger for.

3.5 Case Ski sentrum

Kontekst

Ski er en av de 6 prioriterte regionale byene i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Når Follobanen står ferdig vil reisetiden til Oslo S fra Ski halveres fra 22 minutter i dag til 11 minutter.

Det er utarbeidet en sentrumsplan / områderguleringsplan for Ski sentrum. Planen åpner for tettere utbygging av Ski sentrum. Bl.a. vil flere overflateparkeringsplasser bli gjenbygget.



Figur 40: Områdereguleringsplan for Ski sentrum.

Dagens parkeringspolitikk i Ski

Det praktiseres forholdsvis restriktiv parkeringspolitikk på kommunale plasser i sentrumsområder – offentlig tilgjengelig parkering her er i stor grad avgiftsbelagt og/eller tidsbegrenset.

Utenfor sentrumsområder er det mye gratis parkering på kommunal grunn.

I Ski sentrum har ansatte måttet betale for å parkere, kun et fåtall ansatte i spesielle stillinger og enkelte som benytter bil i tjeneste har hatt gratis parkering. Parkeringsregimet for ansatte er under vurdering nå.

Det er stort tilfang av private parkeringstilbydere i sentrum og lite samarbeid off/priv om praktisering.

Både Bane NOR Eiendom og Ski Storsenter har betydelige parkeringsanlegg i sentrum. Det er gratis å parkere i 3 timer på kjøpesenteret, mens det er mulig å kjøpe oblat for å stå parkert rimelig på Bane NOR Eiendom sine innfartsparkeringsplasser.

Overordnede planer og mål for Nordre Follo

Det er utarbeidet en ny kommuneplan for Nordre Follo. I denne inngår parkeringsnormer (maksimum- og minimumsnormer for to soner i kommunen; Sone A og B. Det er relativt strenge maksnormer for parkering i prioriterte utbyggingsområder nær kollektivknutepunkt (i samsvar med forventninger fra regional plan). For nærmere informasjon om parkeringsnormer i Nordre Follo, se kap 2.9.

Områdereguleringsplan for Ski (fra 2016) har forholdsvis restriktive parkeringsnormer. For Ski er det likevel usikkert hvordan det totale omfanget av parkering til slutt vil bli. Dette vil avhenge av hvordan detaljplanlegging vil bli og hvilke prosjekter som vil realiseres i de enkelte kvartal / delområder i sentrum.

Den nye kommuneplanen bygger på FNs bærekraftsmål. Nordre Follo skal være en foregangskommune på vei mot lavutslippssamfunnet. Nullvekstmålet for personbiltrafikken legges til grunn: det skal legges til rette for å sykle, gå og reise kollektivt. Restriktiv parkeringspolitikk er utpekt som et viktig virkemiddel. Ny klima- og energiplan – følger også opp dette.

Problemstillinger

Folk og næringsliv er redde for at parkeringen skal forsvinne og at det vil gi næringsdød utenfor storsenteret. Kommunen mangler faktagrunnlag for å fatte beslutninger om hvordan endring i parkeringsdekningen i sentrum vil påvirke næringslivet – både i utbyggingsperioden og når utviklingen er ferdig. Følgende problemstillinger er formulert:

- Hvordan bruke parkeringspolitikken for å oppnå mål for byutviklingen?
- I tråd med områdereguleringsplanene skal dagens overflateparkering reetableres i større parkeringsanlegg. Det gjelder offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum og innfartsparkering ved Ski stasjon. Hvordan kan gjennomføringsfasen gjøres smidig for næringslivet?
- Hvordan finansiere parkeringsanleggene og hvem bør drifte dem?
- Hvordan kan man i størst mulig grad få etablert sambruksløsninger?
- Kan frikjøpsordning være et virkemiddel for å få til gode parkeringsløsninger i Ski?

Analyse og vurdering

Bruk av parkeringspolitikk som virkemiddel

Overordnet ønsker Nordre Follo kommune bedre kunnskap om hva maks- og minimumsnormene i områdereguleringsplanen for Ski sentrum innebærer for kommunen og byutviklingen.

Ressurser til å bygge kompetanse i administrasjonen og i det politiske miljøet vurderes som viktig for å sikre utvikling i ønsket retning. Det blir viktig at avgjørelser tas basert på riktig fakta.

Det vil være sentralt å ivareta et parkeringstilbud som bidrar til handel og næringsliv i bykjernen.

I arbeidet med å utarbeide en parkeringsstrategi må medvirkning fra politikere og næringsliv sikres.

Målene som Ski kommune har definert for samfunnsutvikling og parkering sammenfaller i stor grad med mål Trondheim kommune har definert. I Trondheim kommunes parkeringsveileder er målsettingene for parkeringskravene som er definert, formulert slik:

Målsettingen med parkeringskravene er primært å forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser. Det er også viktig å sørge for at parkeringsplasser på bakken ikke tar opp areal for framtidig utbygging. Tilstrekkelig boligparkering på egen grunn er viktig for å unngå uønsket parkering på offentlig areal. Det er derimot ikke noe hovedanliggende for kommunen å tilfredsstille den enkelte arbeidstakers eller boligkjøpers behov for eller ønske om parkering ved bolig eller arbeidsplass.

I tidligere fase i parkeringsprosjektet er det gjort en kartlegging av flere «verktøy» i parkeringspolitikken som kan bidra til å nå overordnede samfunns mål og for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange.

Tidsbegrensning; er et vanlig virkemiddel for å sikre tilgjengelighet til handel og service i sentrumsområder. Det kan innføres både med og uten betaling. Det gjør at plassene er mindre egnet til arbeidsparkering og andre formål som innebærer parkering over lengre tid. Det bidrar til høyere turnover slik at flere kan få handlet eller utført tjenester i løpet av en vanlig dag.

Parkeringsavgifter; gjør brukerne mer bevisst på valg av transportmiddel, men også reisemål og hvor lenge en står parkert. Parkeringsavgifter kan differensieres etter formål, tid, sted og/eller kjøretøytype. For eksempel gir lavere parkeringsavgifter for elbiler insentiver til endret bilpark og bilbruk. Progressive avgifter med økte takster over tid er et vanlig virkemiddel for å stimulere til økt turnover i sentrumsområder slik at flere kan få tilgang til parkering.

Parkeringsregulering; kan for eksempel innebære å fjerne gateparkering for å etablere bredere fortau eller sykkelfelt til å gjøre om kommunale parkeringsanlegg til andre formål. Slike tiltak kan gi en kombinert effekt av å gjøre alternativene til bil mer attraktive samtidig som det blir mindre attraktivt å bruke egen bil.

Parkeringsnormer; kommunene kan sette minimums- og/eller maksimumskrav til antall parkeringsplasser for ulike planformål i reguleringsplaner. Dette er et langsiktig virkemiddel siden dette gjelder kun ved nybygg eller ombygging. Når parkeringsplassene først er etablert, har ikke kommunen etter dagens regelverk innvirkning på bruken av plassene.

Hensikten med maksimumsnormer er å stimulere til lavere bilhold og bilbruk, eller for å redusere bilbruken på arbeidsreiser. Parkeringsnormer for handel kan også påvirke hvor handel lokaliseres.

Se også avsnittet under om overgang fra flateparkering til parkeringshus.

Overgang fra flateparkering til parkeringshus

Dersom parkering på gateplan erstattes av parkering under bakken, frigjøres verdifullt areal til andre formål, for eksempel bredere fortau og uteservering. I de fleste tilfellene vil det også gi lengre gangavstand til parkering som styrker gange, sykkel og kollektivtrafikkens konkurranseevne.

I Ski er formålet med å gå fra overflateparkering til parkeringshus i hovedsak å legge til rette for bedre arealutnyttelse i sentrum. Når planer gir mulighet for bedre arealutnyttelse, blir det også gjerne bedre økonomi i byggeprosjektene, og det kan være finansielt grunnlag for å etablere parkeringskjellere under bygningsmassen.

For eksempel er Viken fylkeskommune i ferd med å etablere en parkeringskjeller under ny videregående skole i Ski sentrum. Vi har ikke ressurser i dette parkeringsprosjektet til å gå dypt inn i de enkelte byggeprosjektene som er under planlegging i Ski, men vi vil anta at det vil være mulig å få realisert ønskede parkeringsanlegg under bakken, forutsatt normale grunnforhold og at brukere har betalingsvillighet for å kjøpe / leie parkeringsplasser – enten i tilknytning til kjøp / bruksrett til bolig, som leie tilknyttet næringseiendom eller bildelingsordning eller som avgiftsparkering pr time for besøkende og handlende i sentrum.

Mange har betalingsvillighet for å parkere nær et ærend i sentrum. Både i Ski, Sandvika og Strømmen er det for eksempel mange som parkerer på avgiftsbelagte plasser i sentrum, selv om det også finnes et gratis parkeringstilbud like ved – tilknyttet kjøpesenter.

Parkeringsanlegg som er regulert som egen næringseiendom gir mulighet for fradeling og salg. Dersom parkeringsanlegget skal betjene bestemte boliger og næringsbygg, er det viktig at det i fradelingsaken sikres at parkeringsrettigheten for boligene ivaretas slik at minimumskravet opprettholdes. Kilde: Parkeringsveileder Trondheim kommune.

Overgang fra overflateparkering til p-hus vil kunne innebære at noen parkeringsplasser forsvinner i en periode. Midlertidige løsninger for parkering kan da etableres og det vil være viktig med god dialog og samarbeid med næringslivet for å finne løsninger som reduserer negative virkninger. Utviklingen kan for eksempel skje i faser, slik at ikke alle overflateparkeringsplasser transformeres samtidig.

Finansiering og drift av parkeringshus

Det er vanskelig å gi en generell oppskrift for hvordan et parkeringshus kan finansieres og driftes. Ulike modeller må vurderes avhengig av grunneiersituasjonen og en aktørkartlegging av interessenter for et parkeringshus:

- Kommunen kan selv investere i et p-hus, for eksempel delfinansiert av et utbyggingsprosjekt på eiendommen eller finansiert av inntekter fra brukere av parkeringshuset. Når det gjelder drift av p-huset kan flere modeller tenkes. Kommunen kan drifte p-huset selv eller private aktører kan drifte p-huset på oppdrag fra eier. I Drammen har kommunen relativt nylig realisert et parkeringshus med egne midler. Parkeringshuset driftes av kommunens parkeringsselskap. Erfaringer fra prosjektet kan innhentes fra Drammen kommune.
- Kommunen og private kan samarbeide om finansieringen av parkeringshus basert på inntekter fra brukerne. Driftsmodeller kan variere som over. Også i dette tilfellet kan erfaringer søkes fra Drammen kommune, der to parkeringshus er deleid av kommunen og private.
- Private kan finansiere og drifte parkeringshuset, enten basert på inntekter fra brukere eller delfinansiert som en del av et utbyggingsprosjekt.

Sambruksløsninger

Det finnes flere varianter av sambruksløsninger for parkering som kan redusere arealbehovet knyttet til parkering. Offentlige tilgjengelige parkeringsanlegg er en vanlig form for sambruk. Eventuelt frikjøp styrker kommunens grunnlag for parkeringshus som kan dekke ulike parkeringsformål med færre plasser. Kommunens parkeringsnormer kan tillate færre parkeringsplasser i et nytt anlegg hvis flere formål kan dekkes. Grunnlaget for dette er kunnskap om at parkeringsbehovet varierer med formål og tid på dagen. Større parkeringsanlegg kan dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn en rekke mindre anlegg kan. Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer.

Ved sambruk kan to eller flere virksomheter benytte de samme plassene fordi de brukes til ulike tider. Hensikten med sambruk er først og fremst å spare areal og kostnader. I Trondheim kommune har man i parkeringsveilederen fastslått at ved sambruk mellom næringsformål og boliger skal retten til boligparkeringen sikres juridisk og gis førsterett. Dette fordi kommunens mål om en restriktiv arbeidsplassparkering ikke skal uthules. Sambruk som innebærer reduksjon av minimumskravene kan godkjennes dersom alle brukere er lokalisert i samme bygning eller samme eiendom, eller det foreligger tinglyste erklæringer om felles bruk av plassene. På grunn av lange åpningstider er det i dag det relativt liten sambruksgevinst mellom forretninger og annen bruk. Parkeringsplassene bør ikke ligge lenger unna enn 200 meter fra virksomheter eller boliger. Sambruk kan

erfaringsmessig redusere parkeringsbehovet med ca 10% mellom boliger og kontor. Kilde: Parkeringsveileder Trondheim kommune.

Frikjøpsordning

Når det gjelder evt frikjøpsordning i Ski kommune etterlyses mer kunnskap og kompetanse. Skal kommunen eie/drifte parkeringsanlegg eller overlate til private. Hvilke fordeler og ulemper er det ved dette? Hvis det overlates til private: Hvilke styringsverktøy har kommunen?

Kommuner og utbyggere kan inngå avtale som fritar utbygger fra å bygge parkeringsplasser som kreves i parkeringsnormen, mot en innbetaling til kommunen. Hensikten med frikjøpsordningen var å gi mulighet til å sikre finansiering av et offentlig parkeringstilbud i byområder med liten plass for å bygge separate parkeringsanlegg til bolig- og næringsbygg. Nå er det mer vektlagt at ordningen kan gi rom for å finansiere felles parkeringsanlegg lokalisert slik at en kan skjerme områder for biltrafikk. TØI peker på at frikjøp er mest aktuelt i sentrale byområder hvor eierforhold gjør det vanskelig å pålegge én utbygger å etablere parkeringstilbud som dekker flere eiendommer (Hanssen og Christiansen 2016). Frikjøp gir ikke mening dersom det kun er definert et maksimumskrav for parkering til et utbyggingsformål.

Eierskap / organisering

Spørsmålet om kommunalt eierskap av parkeringen kan tas opp i tilknytning til utforming av utbyggingsavtaler eller innarbeides som i bestemmelser og retningslinjer når det fastsettes hensynssoner (plan- og bygningslovens §11-8). Dette kan ses i sammenheng med at kommunen ønsker offentlig parkering i tilknytning til en utbygging og kan finansiere slike plasser direkte eller varsle ekspropriasjon etter at plassene er bygget. (Hanssen og Christiansen 2016)

Utfordring: Mange kommuner gir utbyggere en mulighet til frikjøp i dag, men praktisering varierer mye. Ordningen er frivillig - dagens lovverk gir ikke kommunene hjemmel til å kreve dette. Det har vært foreslått å gi kommunene hjemmel til å kreve slike avtaler (tvungent frikjøp) som vil kunne gjøre dette virkemidlet mer aktuelt.

I mange bykommuner gir inntekter fra parkeringsavgifter / utleie av parkeringsplasser betydelige inntekter til bykassen. Den enkelte kommune må vurdere hvordan den best kan organisere seg for å etablere nødvendig kompetanse og driftsorganisasjon for å drifte parkeringsanlegg. I Drammen eier kommunen dels parkeringshus alene og dels i samarbeid med private. Det vil være mye å lære fra å besøke byer som har etablert egne parkeringsselskaper, f.eks. tidligere Drammen Parkering KF, nå Dpark AS. Dpark hadde i 2019 ca 41 mill kr i driftsinntekter.

Informanternes vurderinger

Samtale med Olav Thon Gruppen

Ski storsenter har god kapasitet, men har enkelte trafikale utfordringer i rundkjøring inn/ut av senteret. Det går fint på lørdager, men på hverdager på ettermiddagen er det kaotisk når folk skal hjem fra jobb samtidig som folk skal ut av senteret.

Selv på Black Friday er det ledig kapasitet på senteret. Ca 1400 plasser i vårt p-hus. I tillegg har Olav Thon Gruppen et privat p-hus i sentrum hvor det koster å stå parkert, månedssum for ansatte på senteret kr 700,- i avtale med Time-park.

Olav Thon Gruppen opplever at sentrum pr nå er ganske livløst, men ser frem til at planlagte prosjekter som blant annet nytt parkanlegg med blant annet lekeplass samt ny videregående skole startes opp, og er sikker på at dette vil være med på å skape liv i sentrum.

I fremtiden tror Olav Thon Gruppen at det er de små sentrene med dårlig utvalg som vil slite mest. Når Follo-banen åpner vil det kunne bli økt tilflytning til området -det vil bli bra! Olav Thon Gruppen tror mer på vekst i egen kommune og at Ski storsenter vil kunne fungere som et nærsenter for Ski, godt integrert i sentrum.

Olav Thon Gruppen har etablert et eget parkeringsselskap; Time-park, som drifter all parkering tilknyttet Thon-sentrene.

Samtale med Time-park

Det er ca 1350 parkeringsplasser på Ski storsenter. Det er ca 5000 parkeringer daglig.

Noen av parkeringsplassene på plan 3 er leid ut. Det tilbys leie på hverdager, frem til kl 18.

LPR-systemet er automatisk skiltlesningssystem som ble innført for 2-3 år siden. Det er gratis å parkere i 3 timer – gjelder i senterets åpningstid. Etter 3 timer er det 30 min karenstid for å parkere på nytt (dette for å hindre fremmedparkering).

Systemet kan by på utfordringer hvis en kunde bare har glemt lommeboka på senteret, da må vedkommende betale dersom han ankommer i den 30-minutters karenstidsperioden, men dette er godt skiltet.

Time-park deltar gjerne i en prosess hvor framtidige parkeringsløsninger i Ski kan diskuteres videre. Time-park gir uttrykk for at sambruk ville være ønskelig. Det burde ikke være nødvendig å bygge full parkeringsdekning i hvert utbyggingsprosjekt.

Samtale med Bane NOR Eiendom

Follobane-prosjektet forholder seg til sentrumsplanen fra 2016. Der er et krav om 475 innfartsparkeringsplasser i områdereguleringen for Ski sentrum. Det er også rekkefølgekrav. 2/3 av plassene skal etableres på vestsiden av sporet. Follobaneprosjektet forholder seg til dette kravet. På vestsiden er det nå rustet opp ca 300 p-plasser, resten av plassene er lokalisert på østsiden.

Ved Ski stasjon er det i dag en p-automat som alle besøkende kan benytte. Det er også mulig å kjøpe en oblat-ordning på «app» som innfartsparkering, p.t. kr 250 i måneden. Bane NOR Eiendom erfarer at enkelte kjøper et månedskort – gjerne det billigste, deretter kjøpes oblat, så får vedkommende en billigere pris for et parkeringstilbud i Ski sentrum enn i det private markedet. Bane NOR Eiendom mener at problemet med misbruk av plassene til annen bruk var større før, men at det er et generelt problem, også i Ski. De som benytter innfartsparkeringsplasser på denne måten, er ansatte som har arbeidsplass i Ski. Det ligger store kontorarbeidsplasser nær stasjonsområdet, både Politi, tinghus m.m. er lokalisert rett sør for stasjonen. Det er gjerne parkeringsplassene lengst sør i området som fylles opp først (lengst mulig unna togtilbudet). Noen parkeringsplasser leies ut til Politiet, men også andre brukere fyller opp plassene lengst sør tidlig om morgenen.

I tråd med sentrumsplanen har Bane NOR Eiendom utviklingsplaner på tomtene vest for stasjonen. Dette må detaljreguleres først. Bane NOR Eiendom har ca 30 mål areal som det arbeides med planer for.

Bane NOR Eiendom har fått utarbeidet flere rapporter som har studert behovet for parkering og mobilitetsløsninger ved ski stasjon; f eks TØI-rapport 1409/2015 *Innfartsparkering ved Ski stasjon - Effekter av avgift og redusert tilbud*.

Insam har senere studert nye mobilitetsformer ved Ski stasjon i rapporten; *Mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski stasjon*, mai 2018.

Basert på disse rapportene har Bane NOR Eiendom argumentert for et lavere parkeringskrav enn det sentrumsplanen for Ski tilsier. Initiativet til lavere parkeringskrav fra Bane NOR Eiendom ble ikke akseptert politisk.

Bane NOR Eiendom må derfor nå bygge om parkeringsløsningene ved stasjonen når arealene rundt stasjonen skal bygges ut. Bane NOR Eiendom ønsker å starte planprosessen i løpet av våren 2021. Prosjektutvikling pågår for fullt. Med nye parkeringsløsninger på Ski stasjon, kan det tenkes at prisene vil endre, f eks som i Lillestrøm, der det nå koster kr 450 pr måned i p-huset.

To utviklingsprosjekt pågår mht nye mobilitetsløsninger ved Ski stasjon:

- *Kombinert mobilitet*: Utviklingsprosjekt om nye mobilitetsløsninger for Ski stasjon; Bane NOR Eiendom, Nordre Follo kommune, Viken fylkeskommune, Ruter, EnTur samarbeider alle om dette. Følgende løsninger er studert; bl.a. delebiler som står ved stasjonen, mikromobilitet, delesykler / delemopeder / el.bysykler. (Det vil bli 6 delebilplasser, el-sparkesykler og el bysykler i mobilitetspunktet).
- *Selvkjørende busser* skal testes ut nå i Ski; Ruter driver prosjektet i samarbeid med Bane NOR Eiendom og Nordre Follo kommune.

Bane NOR Eiendom har gjort en vurdering av Ski stasjon sin rolle som pendlerstasjon til Oslo etter at Follobanen er bygget. Mange reiser kort inn til Ski stasjon. Nesten 50% av de som parkerer på stasjonen har kort reisevei (under 3 km). Linjen splittes sør for Ski, i østre og vestre linje videre sørøver i gamle Østfold. Pris betyr mye for hvem som er villig til å bruke pendlerplassene. Bane NOR Eiendom kan styre dette, men ikke fullt ut – det er statlige politiske føringer for å ivareta et akseptabelt tilbud til pendlere.

Det er mange prosjekter som pågår i Ski. Kommunen har tatt initiativ til et samarbeid om utbyggingsavtale for alle byggeprosjekter under sentrumsplanen. Dette vil bli flere avtaler, men man forsøker å koordinere dette slik at avtalene blir like og med samme grunnlag. Dette handler om infrastruktur, veier, plasser og kommunale anlegg – og rekkefølge på tiltak.

Bane NOR Eiendom vil være interessert i en prosess der man ser på sambruksordninger, frikjøpsordninger m.m. og behov for ulike brukergrupper. Særlig interessant vil det være for Bane NOR Eiendom å diskutere p-krav. Det kan være mer krevende å få til omfattende sambruksløsninger. Det er mye som skal klaffe da mht eierskap, driftssystemer m.m. De ulike selskapene kan ha noe ulike interesser. Også det at de ulike prosjektene i sentrum foregår på ulike tomter, og ulikt i tid kan vanskeliggjøre sambruksløsninger på tvers av de enkelte utbyggingsprosjekt.

Mulig videre oppfølging

Kommunen ønsker å få sikrere kunnskap om hva som egentlig er framtidig parkeringsbehov.

Kommunen har definert 3 behov som må løses relativt raskt i Ski sentrum:

1. Kartlegging/vurdering av parkeringssituasjonen i Ski sentrum pr i dag. Status: Kommunen har kartlagt dagens parkeringsplasser. Mangler dekningsgrad som kan bidra til vurderinger.
2. Kartlegging/vurdering av parkeringssituasjonen i Ski sentrum i fremtiden (behov i fremtiden). Status: Det er utarbeidet et estimat for antall parkeringsplasser som vil komme i de ulike prosjektene.
3. Overgangsløsninger – kommunale tjenestebiler, beboere og brukere av Kirkeveien 3, besøkende til sentrum. Status: Er i prosess. Trenger bred involvering.

Og videre må det vurderes:

4. Hvordan sikre effektiv bruk av de parkeringsplassene kommune har i dag og vil få i fremtiden?
5. Bør kommunen eie og drifte selv eller overlate til private? Hvordan sikre «kontroll» på parkeringen fremover dersom private drifter og eier off tilgjengelig parkering?
6. Hvordan organisere parkeringsdriften i kommunen? Bør det f eks etableres et kommunalt selskap?

Kommunen har etablert en dialog med næringslivet, eiere av private offentlige parkeringsplasser og Bane NOR Eiendom om utvikling av Ski sentrum.

Den kartlegging som er påbegynt i kommunen kan suppleres med beleggs-undersøkelser og en samordningsprosess med private utbyggere i Ski sentrum. Både Olav Thon Gruppen / Time-park og Bane NOR Eiendom er villige til å delta i en prosess for å se nærmere på parkeringsløsninger spesifikt.

Selv om det kan bli krevende å få etablert omfattende sambruksløsninger på tvers av grunneiere på ulike tomter, bør man søke mulighetene for sambruk i de enkelte byggeprosjekt, f eks med blandet formål bolig og næring.

4 Videre arbeid

4.1 Videre arbeid

I siste del av dette prosjektet (tredje del-rapport) skal erfaringene fra kommunegjennomgangen og case-studiene oppsummeres. Videre skal det utarbeides prinsipper for hvordan kommunene kan jobbe systematisk og trinnvis med parkering.

Denne siste delen vil inneholde anbefalinger basert på arbeidet som er utført hittil i dette prosjektet, samt erfaringer fra praktisk utvikling av parkeringspolitikk i andre byer og tettsteder.

Sluttrapporten skal bygges opp som en meny av muligheter innen parkeringspolitikken der kommunene, uansett ståsted i dag, kan ta nye trinn eller grep for å få økt kunnskap om egen situasjon og nå vedtatte samfunns mål.

5 Referanser

Asker kommune (2018) *Temaplan for parkering*. Datert 20.10.2018
Endret i henhold til kommunestyrets vedtak 13.11.2018

Asker kommune (2020) *Vikens parkeringsprosjekt. Innspill Asker kommune*. Presentasjon 15.10.2020

Bærum kommune og Norconsult (2021) *Parkeringsstrategi for Bærum. Kunnskapsgrunnlag. Stuasjonsbeskrivelse*.

Hanssen, J.U (2015) *Innfartsparkering ved Ski stasjon - Effekter av avgift og redusert tilbud*. TØI-rapport 1409/2015.

Hanssen, J.U. og P. Christiansen (2016) *Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus* TØI rapport 1489/2016

Sweco (2021) *Parkeringsutredning Ullensaker*

Trondheim kommune (2012) *Krav til parkering - veileder*

Ullensaker kommune (2020) *Parkering Jessheim sentrum*. Presentasjon 26.10.2020

