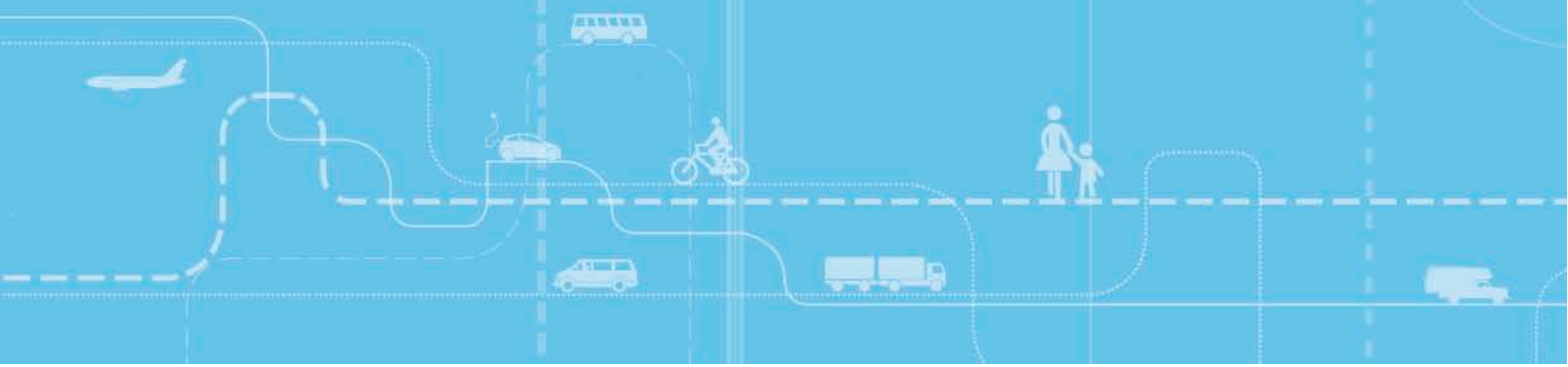


# Prinsipper for parkering i sentrumsområder i Follo





# Prinsipper for parkering i sentrumsområder i Follo

Jan Usterud Hanssen og Petter Christiansen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

---

**Tittel:** Prinsipper for parkering i sentrumsområder i Follo

**Title:** Guidelines for parking in central areas of Follo

**Forfattere:** Jan Usterud Hanssen  
Petter Christiansen

**Author(s):** Jan Usterud Hanssen  
Petter Christiansen

**Dato:** 12.2012

**Date:** 12.2012

**TØI rapport:** 1243/2012

**TØI report:** 1243/2012

**Sider** 97

**Pages** 97

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1400-3

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1400-3

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Follorådet

**Financed by:** Follo regional council

**Prosjekt:** 3784 - Parkeringsløsninger for sentrumsområder i Follo

**Project:** 3784 - Parkeringsløsninger for sentrumsområder i Follo

**Prosjektleder:** Jan Usterud Hanssen

**Project manager:** Jan Usterud Hanssen

**Kvalitetsansvarlig:** Arvid Strand

**Quality manager:** Arvid Strand

**Emneord:** Arealbruk  
Kollektivtransport  
Parkering  
Sykkel

**Key words:** Bicycling  
Land use  
Parking  
Public transport

#### **Sammendrag:**

Follo består av syv kommuner syd for Oslo. Kommunene ønsker et grunnlag for bedre samordning av parkeringspolitikken med arealbruk og kollektivsystemet. Alle kommunene har stor utpendling av arbeidstakere og da i hovedsak i retning Oslo. Fire av kommunene har en viktig jernbanestasjon i sentrum. Dette betyr at innfartsparkering beslaglegger mye areal.

I rapporten beskrives en del mulige tiltak for å styre parkeringstilbudet slik at sentrumsområdene på lengre sikt kan utvikles til å bli attraktive steder for handel og næring samt møtesteder for innbyggerne.

Kommunene anbefales å begrense antallet nye parkeringsplasser, sikre bedre kontroll over parkeringstilbudet gjennom frikjøp, innføre avgifter og flytte mest mulig parkering til sentrumsranden.

Hvis det skal tilbys innfartsparkering i sentrum, må dette legges under bakken og prises slik at bare de som har reelt behov, etterspør et slikt tilbud.

#### **Summary:**

The Follo region south of Oslo consists of seven municipalities. These municipalities want to achieve a better coordination of their parking policies which again is related to land use and public transport services.

Many residents commute to Oslo by ferry, train or bus. Four of the communities have a centrally located railroad station. This means that large areas are used for park-and-ride.

The report describes several parking measures which can be used in order to create attractive central areas.

The communities should introduce restrictive measures such as restrictive parking norm (maximum norm), moving parking out of the centre and remove free parking.

Park-and-ride spaces in central areas should be underground and priced in order to reduce demand from person who live close by or reach the station by other means than a car (walk, bicycle, local bus).

Language of report: Norwegian

---

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Follorådet har vedtatt en miljøpolitikk der ett av tiltakene er å utarbeide en felles parkeringsstrategi for de syv kommunene i Follo. TØI ble engasjert for å utarbeide anbefalinger om prinsipper for gode parkeringsløsninger for sentrumsområdene i Follo. Arbeidet bygger på føringer gitt av Follorådet, som har uttrykt et behov for en ”omforent politikk knyttet til parkering i tettsteder med god kollektivdekning”.

Oppdragsgivers kontaktpersoner har vært Ellen Lien, Nesodden kommune og Cornelia Solheim, Ås kommune. Arbeidet har blitt utført av Jan Usterud Hanssen (prosjektleder), Petter Christiansen og Tanja Loftsgarden (inntil hun sluttet på TØI sommeren 2012). Arvid Strand har kvalitetssikret arbeidet, og Tove Ekstrøm har stått for redigeringen av rapporten.

Oslo, desember 2012  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og formål .....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Formål.....	1
<b>2</b>	<b>Parkerings utfordringer og dens føringer .....</b>	<b>3</b>
2.1	Parkering som utfordring.....	3
2.2	Parkering som virkemiddel .....	6
2.3	En politikk i endring?.....	8
<b>3</b>	<b>Status og utvikling i Follo og kommunene.....</b>	<b>11</b>
3.1	Overblikk over Follo.....	11
3.2	Samlet oversikt for de syv kommunene .....	21
<b>4</b>	<b>Parkering som virkemiddel - mulige tiltak.....</b>	<b>23</b>
4.1	Eksisterende og nye parkeringsplasser .....	23
4.2	Kommunal kontroll over parkeringstilbudet – nye plasser.....	24
4.3	Kommunale tiltak rettet mot eksisterende parkeringsplasser .....	28
4.4	Boligparkering.....	33
4.5	Spesielle parkeringsformål.....	35
4.6	Innfartsparkering.....	37
<b>5</b>	<b>Forslag til retningslinjer og bestemmelser .....</b>	<b>42</b>
5.1	Regionalt samarbeid er nødvendig.....	42
5.2	Bestemmelser og regulering av eksisterende plasser .....	46
5.3	Opprette et felles parkeringsselskap? .....	48
<b>6</b>	<b>Tangenåsen og Ås.....</b>	<b>50</b>
6.1	Nesodden sentrum (Tangenåsen) .....	50
6.2	Ås sentrum .....	53
6.3	Sammenstilling.....	60
<b>7</b>	<b>Parkeringsprinsipper for sentrumsområdene .....</b>	<b>61</b>
	<b>Kilder.....</b>	<b>63</b>
	<b>VEDLEGG 1 Spørreskjema .....</b>	<b>66</b>
	<b>VEDLEGG 2 Om kommunene i Follo.....</b>	<b>68</b>





**Sammendrag:**

# Prinsipper for parkering i sentrumsområder i Follo

TØI rapport 1243/2012  
Forfattere: Jan Usterud Hansen og Petter Christiansen  
Oslo 2012, 97 sider

---

*Nasjonale føringer tilsier at bilbruken i byområdene skal begrenses. Samtidig ønsker kommunene i Follo å utvikle mer attraktive sentrumsområder og vil framskaffe et grunnlag for å vurdere hvordan parkeringspolitikken kan være et virkemiddel for å få det til. Rapporten beskriver tiltak som kan styre bruken av de parkeringsplassene som finnes, men anbefaler primært at antallet parkeringsplasser i sentrumsområdene bør begrenses, og at plassene skal reserveres for spesielle behov og korttidsparkering. Annen parkering bør lokaliseres utenfor sentrum og i felles anlegg. Kommunene bør føre en politikk som på lengre sikt gir kontroll over en større andel av plassene. Det er nødvendig at kommunene samarbeider for å utforme og praktisere felles strategier og håndhevelsespraksis.*

De syv kommunene i Follo (Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby, Ås) har ønsket å arbeide parallelt med sine kommuneplaner og bli mer samstemte om regionale tema. I den forbindelse vil kommunene utrede tiltak som kan styrke sentrums rolle. Parkering er et viktig tema i en slik sammenheng. Selv om bilene bidrar til å gjøre sentrum tilgjengelig, er det også klart at de beslaglegger mye av sentrums areal og medfører lokale ulemper for trivsel og miljø.

Som et ledd i dette arbeidet, har TØI foreslått mulige tiltak som kan vurderes i den enkelte kommunen, men som også kan være et utgangspunkt for å diskutere felles strategier for kommunene i Follo. Vi har sett konkret på sentrumsområdene på Nesodden (Tangenåsen) og i Ås.

## Store forskjeller - ulike utfordringer

Kommunene i Follo har ulike utgangspunkt og utfordringer Dette gjelder blant annet befolkningsstørrelse, forventet befolkningsvekst, urbaniseringsgrad, pendlingsmønster, kollektivtilbud og parkeringstilbud. For eksempel framstår sentrum i Oppegård og Ski som mer urbant enn sentrumsområdene i Enebakk og Vestby. Mens Ås forventer en sterk befolkningsvekst kan Enebakk forvente relativt få nye innbyggere.

Godt over halvparten av arbeidstakerne i Oppegård og Nesodden reiser til arbeidsplasser i Oslo, Asker eller Bærum, mens det i Vestby gjelder kun en tredjedel. Fire av kommunene har en jernbanestasjon i sitt sentrum, noe som legger til rette for betydelig pendling med jernbane i retning Oslo. Fra Nesodden til Oslo er det høy båtandel, mens pendlere fra Frogn og Enebakk i hovedsak må benytte buss hele veien.

Alle kommunene har sin administrasjon (Rådhuset) lokalisert i sitt definerte sentrum, men i Enebakk er det tre utbygde områder som gir behov for kommuneintern transport, og i Frogn er det to ”sentre” (byen Drøbak og handelscenteret på Dyrløkke). Kommunene står derfor overfor ulike utfordringer, og tiltakene må tilpasses situasjonen i den enkelte kommunen. Det er likevel noen tiltak som kan ses som felles løsninger og gjelde for hele Follo.

### En felles regional parkeringspolitikk

Rapporten bekrefter at kommunene i Follo har et stort potensial for å benytte parkeringspolitikken mer bevisst for å redusere bilbruk og styrke sentrumsområdene. Men én kommune kan ikke alene føre en effektiv, restriktiv parkeringspolitikk fordi det kan flytte detaljhandelsomsetning og framtidig arbeidsplasslokalisering til en annen kommune. Derfor er det nødvendig at de syv kommunene i Follo samarbeider om parkeringspolitikken.

Det må utformes en felles og overordnet strategi som kan følges opp med lokalt tilpassede tiltak i den enkelte kommunen. Ved at kommunene lojalt følger en felles overordnet parkeringsstrategi, kan det unngås at den enkelte kommunen benytter parkeringspolitikken som et virkemiddel for å styrke eller utjevne konkurranseforholdet til de andre kommunene. For å sikre attraktive sentrumsområder i den enkelte kommunen er det nødvendig å se hele regionen samlet.

Forslag til ny parkeringslov har vært på høring i 2012. Såfremt loven blir vedtatt, kan det vurderes om også den kan gi grunnlag for et godt samarbeid om en helhetlig og nødvendig parkeringspolitikk i Follo.

### Parkeringsnormer og frikjøp

Kommunene har en rekke muligheter for å styre omfanget og bruken av parkeringsplasser. I tilknytning til kommuneplanen kan det gis bestemmelser og retningslinjer om parkering – antall plasser, lokalisering, utforming, bruk mv. Et aktuelt tiltak er å innføre *maksimumsnormer* for parkering ved ny utbygging. I dag er det bare tre av kommunene i Follo som har vedtatte parkeringsnormer, og disse normene anses ikke å være restriktive. Maksimumsnormer synes i første omgang å være aktuelt for Ski og Oppegård, men også de andre kommunene bør vurdere slik begrensning. En sterk befolkningsvekst tilsier at det må planlegges for fortetting og kanskje en utvidelse av dagens sentrumsområder. En sterkere urbanisering gir grunnlag for andre parkeringsløsninger enn det man har praktisert hittil.

Parkering til formål som bolig, arbeid, handel og fritid har tradisjonelt blitt sett uavhengig av hverandre. Krav til og behov for parkering ved ny utbygging kan reduseres hvis parkeringstilbudet samordnes i felles parkeringsanlegg. *Frikjøp og lokalisering* av parkeringsplassene er derfor to nøkkelord for kommunene. Frikjøp forutsetter at det også er vedtatt et *minimumskrav* til parkering. Det kan også vurderes om det skal tillates parkering som del av nye boligprosjekter i sentrumsområdene. Det foreslås at boligparkering, på samme måte som annen langtidsparkering, vurderes lokalisert til separate parkeringsanlegg utenfor sentrum.

## Reduksjon av antall eksisterende plasser

En opprusting av sentrumsområdene må ses som en mulighet til å *begrense antall parkeringsplasser for bil og øke antall plasser for sykkel*. I flere av kommunene utgjør parkering en stor del av sentrumsarealet. Når disse plassene finnes på gategrunn eller på offentlig eide arealer kan det ses som et midlertidig arealbeslag som relativt lett kan endres. Arealene kan gi nye utbyggingsområder eller ombygges til trivelige oppholdsarealer og møtesteder. Det er i hvert fall viktig å prioritere en forbedring av forholdene for fotgjenger- og sykkeltrafikk. Det må naturligvis fortsatt være mulig å utføre ærend med bil i byen, samtidig som forflytningshemmede må ha sikret plass.

Fordi antallet parkeringsplasser på bakkeplan bør reduseres i sentrumsområdene, er det viktig at de plassene som finnes, gjøres tilgjengelige for kunder og besøkende. Arbeidsreiseparkering (heldagsparkering) lokaliseres til anlegg og tomter i sentrumsranden. Kommunene bør innlede samarbeid med private eiere av parkeringsplasser for å kunne få en helhetlig praksis for parkeringstilbudet i sentrum.

## Parkeringsavgifter

*Parkeringsavgift* kan benyttes for å begrense etterspørselen etter parkering og hvor lenge den enkelte parkeringen varer. Et prinsipp kan derfor være at det ikke skal være gratis parkering i sentrum. Dette kan redusere antall bilreiser til sentrum.

Parkeringsavgift er mest aktuelt i sentrumsområdene i Frogn, Nesodden, Ski, Ås og Oppegård. Vestby og Enebakk har (foreløpig) lavere urbaniseringsgrad og nytten av å begrense bilbruken til sentrum kan bli liten. Avgiften bør også gjelde i tilknytning til offentlige bygg som er lokalisert i sentrum.

## Innfartsparkering

I de fire kommunene som har en jernbanestasjon i sentrum, er det relativt store arealer som benyttes til innfartsparkering. Innfartsparkering anses å være parkering som ikke naturlig hører hjemme i et sentrumsområde og det bør vurderes å redusere antall plasser ved jernbanestasjonene i de mest urbane kommunesentrene. Det bør også legges bedre til rette for gåing og sykling og etableres bedre tilbringertransport med buss. Dette kan eventuelt skje fra nye parkeringsplasser utenfor sentrum.

Det er sannsynlig at noen brukere av dagens innfartsparkeringstilbud kan bli avvist hvis det innføres avgift for bruk av plassene. Likevel bør slike plasser behandles på samme måte som det øvrige parkeringstilbudet i en by eller tettsted der man ønsker å begrense bilbruken. Avgiftsfri innfartsparkering kan stimulere til økt bilbruk.

Følgende prinsipper bør gjelde for planlegging og etablering av *innfartsparkering*:

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering ved alle holdeplasser eller stasjoner
- Innfartsparkering bør ikke beslaglegge mye areal i sentrumsområdene eller steder der det kan komme i konkurranse med andre og kanskje høyere prioriterte arealbruksformål (by- og tettstedsutvikling, jordvern)
- Innfartsparkering kan tilbys ved stasjoner eller holdeplasser der brukere kan fanges opp tidlig i en reise, men det må tas hensyn til lokale trafikkforhold. Det er uheldig om adkomsten skjer på lokale boligveier

- Der det er stor etterspørsel, bør bruken av innfartsparkeringsplassene reguleres

Det må erkjennes at det trolig er lettere å lokalisere ny innfartsparkering i tilknytning til bussbetjening enn å basere seg på eksisterende jernbanestasjoner. Også fordi det stilles spørsmål ved muligheten for økt busstrafikk inn mot Oslo må det vurderes utvidet mating med buss til jernbanen. På Nesodden fungerer en ordning med bussmating til ferjene godt.

### **Et felles parkeringsselskap?**

I dag er det mangelfull eller ingen håndheving av parkeringsreguleringene i flere av kommunene i Follo. Kun tre av kommunene har etablert en ordning med egne ansatte til å håndheve parkeringen. Effekten av strengere regulering avhenger av at bilbrukerne respekterer vedtatte reguleringer. Håndhevingen må derfor styrkes.

Behovet for å følge opp regelverket øker når kommunene i Follo raskt vokser og fortettes. En felles forvaltning av slike oppfølgingsoppgaver kan legge grunnlag for en samordnet praksis, gi en mer effektiv overvåking og det kan utvikles kompetanse som det ikke er rasjonelt å bygge opp separat i alle kommunene. Et felles parkeringsselskap kan gi en effektiv og rasjonell håndheving, men må bygges på en felles målsetting, strategi og et ønske om felles praksis.

### **Parkeringsprinsipper for sentrumsområdene**

Noen konklusjoner eller anbefalinger er:

- Sykkelparkering må få tilstrekkelig plass i sentrum og plasseres nær viktige målpunkter. Plass til sykkel må prioriteres på bekostning av bilplasser
- Langtidsparkering (i hovedsak arbeidsreiseparkering) bør ikke beslaglegge sentrale parkeringsplasser på bekostning av andre parkeringsformål
- Parkering på overflaten i sentrumsområdene bør begrenses. Langtidsparkering bør ikke skje på gategrunn
- Kommunene kan utvikle sine sentrumsområder med sikte på at bilparkering i større grad skal skje utenfor sentrum. Større anlegg ved viktige adkomstveier gir grunnlag for en bedre organisering av tilbudet. Dette gjelder sambruk, prising og håndheving av restriksjoner
- Parkering i sentrum og i sentrums randsone bør reguleres og avgiftsbelegges. Avgiftsnivået kan tilpasses tilbud og etterspørsel i hvert enkelt tilfelle
- All parkering (offentlig og privat) i sentrum bør ses i sammenheng
- Omfanget av innfartsparkering (pendlerparkering) i sentrumsområdene bør begrenses og avgiftsbelegges
- Kommunene bør ikke lenger kreve at parkering løses i tilknytning til hvert enkelt utbyggingsprosjekt. Det må fastsettes minimumskrav som grunnlag for innbetaling av et frikjøpsbeløp som skal bidra til finansieringen av større, felles parkeringsanlegg i sentrums randsone
- Det er vanskelig for én kommune i Follo å føre en restriktiv parkeringspolitikk alene. Uten en samordning av politikken i de syv kommunene vil det være vanskelig å få til begrensninger i tilbudet eller vesentlige restriksjoner på bruken av plassene.

- Alle kommunene i Follo bør ha en ordning for å håndheve de reguleringene som etter hvert må innføres. Det bør utredes om det er rasjonelt med et interkommunalt parkeringsselskap som skal stå for utbygging, drift og overvåking av parkeringstilbudene i Follo
- Hvis forslag til ”Parkeringslov” som nylig har vært på høring, blir vedtatt, anbefales det at kommunene i Follo vurderer dette som en mulighet for å praktisere en felles politikk som skal bidra til å styrke sentrumsområdene – eller for å unngå at de svekkes ved at eksterne kjøpesentre utvikles videre



# 1 Bakgrunn og formål

## 1.1 Bakgrunn

Parkering er et utfordrende tema for kommunenes beslutningsfattere, planleggere og øvrig administrasjon. Tradisjonelt har ikke parkering blitt sett på som et viktig virkemiddel for å styre byutvikling og miljø. Dessuten er restriksjoner på parkering gjerne forbundet med motstand fra befolkning og næringsliv. Kanskje det er grunnen til at det ikke har vært tradisjon for å ønske sterk styring eller begrensning av parkeringstilbudet utenfor storbyene. Økt tilrettelegging for bilbruk har i hvert fall medført en svekket innsats for å tilrettelegge for andre transportmuligheter.

Det har lenge vært praksis at kommunene har benyttet normer/vedtekter eller på annen måte har stilt krav om at utbygger skal etablere et tilstrekkelig antall plasser til at etterspørselen etter parkering dekkes. Dette kan ses som en stilltiende aksept av at det legges til rette for bruk av bil som transportmiddel også på korte, lokale reiser. Det har også ført til at en betydelig og trolig økende andel av parkeringstilbudet i sentrumsområdene eies av private aktører. Dette gjør i så fall at kommunenes styringsmuligheter gradvis reduseres. Kommunene kan i hovedsak bare fjerne parkeringsplasser eller endre bruken av eksisterende parkeringsplasser hvis plassene er offentlig eid.

Parkeringen beslaglegger mye areal også i kommunenes sentrumsområder. Slike arealer kan alternativt gi mulighet for utbygging og derved en sterkere konsentrasjon av mennesker og virksomheter i sentrum. Et ønske om å styrke sentrums rolle ved å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg der kan oppfylles med en bedre styring av biltrafikken. Parkeringstilbudet og dets lokalisering er sentrale virkemidler for å tilrettelegge for mer liv i sentrumsområdene.

Etter hvert som trafikkens (bilbrukens) effekter på miljø, helse, arealbeslag, mv blir erfart også i mindre byer og tettsteder, har det oppstått et behov for å finne fram til muligheter for en parkeringspolitikk som innbærer sterkere regulering av bilbruken. Dette kan også knyttes til en erkjennelse av parkeringens store kostnader og at et omfattende parkeringstilbud bidrar til å svekke grunnlaget for et godt kollektivtransporttilbud som tilbyr god tilgjengelighet også for dem som ikke kan eller ønsker å benytte bil. Et sentrum som er dominert av kjørende og parkerte biler er i seg selv et lite attraktivt sted å oppholde seg. Et rikelig og gratis parkeringstilbud vil friste mange av dem som bor sentralt i kommunene til å benytte bil også på korte turer som like gjerne kunne vært gjennomført til fots eller med sykkel.

## 1.2 Formål

De syv kommunene i Follo (Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby, Ås) har ønsket å arbeide parallelt med sine kommuneplaner og etter hvert også å bli mer samstemte om regionale tema. Derfor er det også lagt et felles fundament for

rulleringen av kommuneplanene. Follorådet vedtok den 25.09.2009 regionale føringer som grunnlag for det videre arbeidet med kommuneplanene i den enkelte kommunen. Konkret heter det at kommunene må samarbeide om utvikling av innfartsparkering og utvikle en omforent politikk knyttet til parkering i tettsteder med god kollektivdekning.

De regionale føringene legger betydelig vekt på at det skal satses på et jernbaneorientert utbyggingsmønster, men at dette suppleres med god bussbetjening. Det legges vekt på at ny boligbygging i stor grad skal kunne betjenes kollektivt og legges til tettstedene. Utvikling av næring og offentlig virksomhet forutsettes lokalisert til tettsteder eller andre transport- og kollektivknutepunkter.

I 2005 ble det gjort en undersøkelse av Follokommunenes parkeringspolitikk og -tilbud (Hanssen 2005). Da ble det konkludert slik:

- alle kommunene syntes å knytte begrepet parkeringspolitikk til et spørsmål om normer
- ingen av kommunene oppga at de hadde retningslinjer for sykkelparkering
- ingen hadde føringer for lokaliseringen eller utformingen av parkeringsplassene
- bare Nesodden hadde et klart fokus på spørsmålet om innfartsparkering
- bare et par av kommunene hadde avgiftsparkering i kommunal regi og ansatte knyttet til drift av parkering

Parkeringstilbudet i sentrumsområdene ble lagt inn på kart. Dette viste at betydelige deler av et sentrum ble benyttet til parkeringsformål. Det ble videre pekt på tre utfordringer som kommunen ble anbefalt å ha som utgangspunkt for et bevisst videre arbeid med sin lokaliserings- og parkeringspolitikk (Hanssen 2005):

- Mulighetene for å få til en restriktiv parkeringspolitikk påvirkes av konkurransen om arbeidsplasser og handel med nabokommuner i Follo og med andre deler av Osloregionen
- Det må skapes tilgjengelighet for bosatte og næringsdrivende til handel og service uten at de trenger å benytte bil
- Muligheten for å skape mer attraktive og trivelige tettsteder (sentrumsområder) må ses i sammenheng med lokalisering, dimensjonering og utforming av parkeringstilbudene

TØI har fått i oppdrag å utarbeide denne rapporten som skal gi bakgrunn for en bevisst parkeringspolitikk og -praksis for sentrumsområdene i kommunene. Rapporten tar opp utfordringer som antas å finnes mer eller mindre i de ulike kommunene i Follo, og beskriver virkemidler som kan anvendes for å utforme løsninger og iverksette avbøtende tiltak. Mulighetene til å følge opp vil variere fra kommune til kommune, men alle må vurdere om det er behov for å endre dagens praksis som grunnlag for å nå overordnede målsettinger.



## 2 Parkeringens utfordringer og dens føringer

### 2.1 Parkering som utfordring

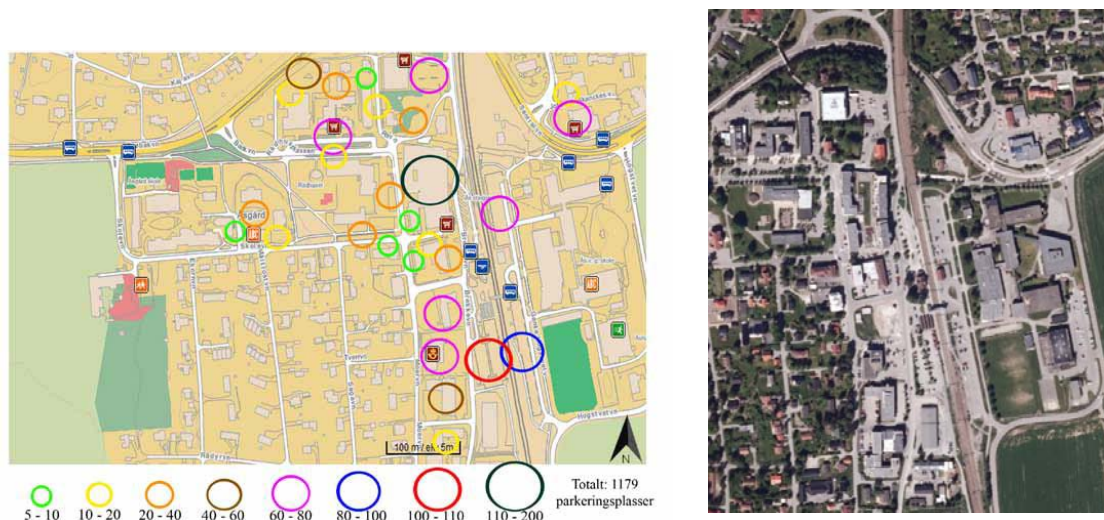
Arealbruk og parkering er to temaer som har nær sammenheng. Begge deler er kommunale ansvarsområder og gir viktige styringsmuligheter for utviklingen i den enkelte kommune. På den annen side er det vanskelig å føre en politikk som er vesentlig annerledes enn nabokommunens. Dette har sammenheng med investorers og innbyggers preferanser og adferd. En restriktiv parkeringspolitikk kan derfor føre til at ny utbygging, arbeidsplasser og handel lokaliseres utenfor den aktuelle kommunen. Derfor kan en omforent felles parkeringsstrategi ha stor betydning for en samordnet utvikling i en region.

#### 2.1.1 Parkering og arealbruk

Det er viktig å erkjenne at parkering utgjør et viktig arealbeslag i en kommune. Dette gjelder både i sentrumsområdene og i nærings- og handelsområder utenfor sentrum. Utenfor sentrumsområdene er det vanlig at parkering i hovedsak tillates på egen tomt og som overflateparkering. Det betyr ofte at hver eiendom har sine eksklusive parkeringsplasser reservert for ansatte og kunder. Mangel på felles løsninger eller krav til utforming fører til at det anlegges vesentlig flere parkeringsplasser enn det er behov for.

I sentrale områder har det blitt akseptert at en betydelig del av arealene beslaglegges av parkerte biler – både på gater, åpne plasser og på tomter utenfor gategrunn. Dette kan tolkes som at hensynet til lokalmiljø, sikkerhet, estetikk, mv. har måttet vike for ønsker om å sikre tilgjengelighet til sentrumsområdene med bil. Når kommunene gjennom lang tid har pålagt utbyggere å anlegge parkeringsplasser, kan slik privatisering av parkeringstilbudet vanskelig reverseres. Kommunenes handlingsmuligheter er styrt av lover, forskrifter, bestemmelser, mv. Eventuelt kan kommunen inngå avtaler med eiere av parkeringsplasser om å redusere antallet, prise tilbudet eller på annen måte styre bruken av allerede eksisterende plasser.

Med andre ord beslaglegger parkeringen betydelige arealer - også sentralt i byer og tettsteder. Dette bør bare ses som et midlertidig beslag. Sentrale tomter kan få annen bruk, mens parkering kan legges under bakken eller flyttes. Figur 1 (kart og foto) illustrerer som eksempel hvordan parkering legger beslag på en stor del av Ås sentrum.



Figur 1. Parkeringsplasser i Ås sentrum

Etablering av nye parkeringsplasser baseres normalt på bestemmelser og retningslinjer gitt i en kommuneplan. Etter hvert som kommuneplanene revideres med grunnlag i de mulighetene som gis med den nye Plan- og bygningsloven kan det ventes langt mer konkrete føringer enn man hadde tidligere. Ett eksempel på en generell formulering finnes i utkast til kommunedelplan for Fredrikstad byområde. Der foreslås det som bestemmelse at parkering primært skal dekkes på egen grunn, men at det alternativt kan anlegges annet sted i rimelig gangavstand. Dette skal bidra til å frigjøre gategrunn og bygge opp under økt bruk av bysentrum. Nedkjøringsramper til underjordiske anlegg anbefales plassert inne i bygninger for ikke å beslaglegge egne arealer (Fredrikstad kommune 2011).

Slike føringer kan tilpasses og benyttes også av kommunene i Follo.

## 2.1.2 Parkering og bilbruk

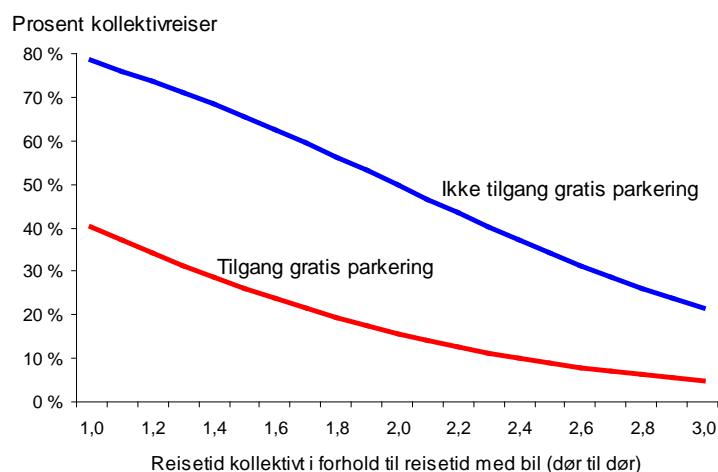
Stort sett står bilene parkert. På nasjonal basis benyttes en bil i gjennomsnitt mindre enn en time per dag. Når bilene for det meste står parkert kan, det synes underlig at parkeringspolitikken også skal være et virkemiddel for å redusere bilbruken. Spørsmålet dreier seg derfor om hvor bilene står parkert – og ikke minst hvem som betaler for parkeringsplassen. Parkeringstilbudet ved mulige målpunkter for et reisemål kan være utslagsgivende for om bilen blir stående ved boligen når reisen skal gjennomføres. En tydelig parkeringspolitikk kan derfor bidra til å redusere bilbruken.

Selv om det er flere forhold som påvirker transportmiddelbruken, viser reisevaneundersøkelser en sammenheng mellom tilgang til parkeringsplass og bilbruk. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at blant dem som har parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, er det 70 prosent som er bilfører på arbeidsreisen. Tilsvarende finner vi i tidligere reisevaneundersøkelser fra 2001 og 2005.

Over 50 % av dem som ikke har parkeringsmuligheter på arbeidstedet, reiser kollektivt (Vågane m.fl. 2011). Dette betyr ikke nødvendigvis at de som reiser kollektivt blir tvunget til dette på grunn av manglende parkeringsplass. Valg av transportmiddel kan også være en kombinasjon av at arbeidsplassen er lokalisert i et

område med god kollektivdekning, og at parkeringsmulighetene er tilsvarende dårlige eller avgiftsbelagt (Vågane m.fl. 2011).

En samlet analyse av data fra nasjonale og lokale reisevaneundersøkelser for Oslo tettsted viser for eksempel at andel kollektivreiser reduseres etter økende reisetidsforhold mellom bil og kollektivtransport og etter tilgang på gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet (se figur 2) (Engebretsen 2003, 2006).



Figur 2. Andel kollektivreiser til arbeid i Oslo tettsted i 2001 etter reisetid med kollektivtransport i forhold til reisetid med bil i morgenrush og etter tilgang på parkeringsplass ved arbeidsstedet. Mandag-fredag. Beregningen gjelder personer med førerkort som har foretatt en reise som bilfører eller kollektivtrafikanter (på strekninger med kollektivtilbud). Prosent. Kilde: Engebretsen (2003, 2006).

Manglende regulering av parkeringsplassene kan dermed bidra til å fremme mer bilbruk. Parkeringspolitikken omfatter tiltak som gjør den til et viktig virkemiddel for å begrense forurensende bilbruk. Dette gjelder for eksempel:

- antall bilturer
- bilturenes lengde
- bilturenes målpunkt
- drivstoff/energikilde

Ved å avvise en del bilturer til sentrum i kommunene kan miljøet bedres, og i hvert fall en del av de arealene som benyttes til parkering kan få en alternativ bruk med utgangspunkt i at det er ønskelig å utvikle sentrumsområdene til å bli mer attraktive for sentrumsbrukerne. Uansett hvilken transportmåte som benyttes for å komme til sentrum er alle såkalt myke trafikanter når de bruker sentrum.

Parkeringspolitikken omfatter en rekke effektive tiltak som ikke bare kan bidra til å begrense bilbruken, men også kan påvirke valg av målpunkt. En bevisst parkeringspolitikk bør derfor inngå som en viktig del av både areal-, miljø- og transportpolitikken. Begrensing av bilbruken og tilrettelegging for gange og sykling kan også ses som tiltak innenfor helsepolitikken.

## 2.2 Parkering som virkemiddel

Parkeringspolitikken omfatter en rekke virkemidler som kan bidra til å redusere lokal forurensning, bedre steders attraktivitet, påvirke arealbruken (utbyggingsmønsteret), sikre tilgjengeligheten også uten bil, bedre trafiksikkerheten, mv<sup>1</sup>. Tiltak som bedret kollektivtilbud, tilbringertransport til buss, jernbane og båt, lokal stimulans til kameratkjøring, bedre forhold for sykling og gange, mv. kan bidra til at tilgjengeligheten for alle opprettholdes eller forbedres samtidig som bilbruken kan reduseres. I de følgende avsnittene vil vi se nærmere på hvilke føringer og virkemidler som er tilgjengelige for ansvarlige myndigheter.

### 2.2.1 Føringer og virkemidler

#### *Nasjonale mål*

Både i de nasjonale transportplanene og i klimaplanen har Regjeringen gitt uttrykk for at det er nødvendig å begrense biltrafikken i våre byområder (Samferdselsdepartementet 2000, 2004, 2009, Miljøverndepartementet 2012). Dette begrunnes ikke bare med klimahensyn, men også med at det ikke vil kunne skaffes tilstrekkelig veikapasitet til å ta trafikkveksten. Utfordringene med å skaffe tilstrekkelig antall parkeringsplasser er ikke tatt opp direkte, men parkeringspolitikken tas opp som et sentralt virkemiddel for å begrense bilbruken. Et alternativt tiltak er å innføre avgifter på bruken av veiene inn til sentrumsområdene ved bomavgifter (tidsvarierte), rene rushtidsavgifter eller vegprising.

#### *Bestemmelser og retningslinjer*

Plan- og bygningsloven (PBL) gir klare forventninger til by- og tettstedsutviklingen og samferdselen (Miljøverndepartementet 2008)). Dette gjøres i form av statlige planretningslinjer og planbestemmelser (§§ 6-2 og 6-3). Slike retningslinjer kan for eksempel ta opp føringer for hvordan en samordnet areal- og transportplanlegging kan bidra til å begrense transportbehov og klimagassutslipp.

I henhold til § 6-2 som tilsvarende de tidligere Rikspolitiske retningslinjer, er det gitt en statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (Kongelig resolusjon av 4. september 2009). Denne retningslinjen forutsetter at kommunene (også fylkeskommunene) i sin kommuneplan eller i egen kommunedelplan innarbeider tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser. Det pekes på at en kommune særlig kan påvirke utslipp fra transport blant annet gjennom parkeringsrestriksjoner.

§ 6-3 gir hjemmel for rettslig bindende statlige planbestemmelser. Dette innebærer for eksempel forbud mot uønsket utbygging i form av trafikkskapende kjøpesenteretableringer.

I lovens § 10-1 heter det at kommunestyret innen ett år etter konstituering skal ha utarbeidet en planstrategi (Miljøverndepartementet 2011). Blant annet kan kommunen vurdere hvilke planbehov man har for den gjeldende valgperioden. En gjennomgang og påfølgende tydeliggjøring av kommunens parkeringsstrategi kan være aktuelt i en slik sammenheng.

---

<sup>1</sup> Noen slike tiltak er beskrevet i [www.tiltakskatalog.no](http://www.tiltakskatalog.no).

I forbindelse med reguleringsplan kan det også gis bestemmelser om lokalisering og utforming av parkeringsplassene (§ 12-7).

### ***Regionale planer***

PBL forutsetter at en regional planstrategi skal utarbeides i samarbeid med kommunene og berørte organer og organisasjoner. Dette skal gjøres minst en gang i hver valgperiode og innen ett år etter konstituering (§ 7-1). Strategien skal angi hvilke regionale planspørsmål det er viktig å ta opp og arbeide med. Dette kan gjelde samferdselsutbygging og lokalisering av ny utvikling. Det kan skilles ut oppgaver som best kan følges opp gjennom interkommunalt plansamarbeid (§ 9-1).

I henhold til § 8-1 skal regional planmyndighet utarbeide regionale planer for de spørsmål som er fastsatt i den godkjente planstrategien. Det kan også være gitt pålegg om å utarbeide planer for spesielle virksomhetsfelt, tema eller geografiske områder. Regionale planer skal følges opp av en handlingsplan. En regional plan gir grunnlag for innsigelse overfor kommunale planforslag.

I henhold til § 8-5 kan det utarbeides regionale planbestemmelser knyttet til retningslinjer for arealbruken i den regionale planen. En regional planbestemmelse kan primært gi føringer for arealbruk og lokalisering. Det er ikke åpenbart at det er mulig med bestemmelser knyttet til parkering i en slik sammenheng. I de øvrige delene av plan- og bygningsloven er det lagt opp til at et tema som parkering kan tas opp på de ulike plannivåene. Akershus fylkeskommune har relativt nylig utarbeidet både en samferdselsplan og en klima- og energiplan, men disse planene gir ikke klare føringer for kommunenes parkeringspraksis (Akershus fylkeskommune 2010 og 2011).

### ***Samarbeid på tvers av kommunegrensener***

Det arbeides også med å få til bedre samordning av offentlig og privat praksis for avgifter og håndheving. PBL presiserer det at det skal legges til rette for en bærekraftig areal- og transportutvikling. Det pekes på at det er nødvendig, men utfordrende å få til planlegging over kommunegrensene og det legges opp til mulighet for å fastsette bestemmelser som styrer tilgangen på parkeringsplasser og da særlig i sentrale områder.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging utarbeides hvert fjerde år (PBL § 6 -1). Kongelig resolusjon, 24.juni 2011 beskriver blant annet forventninger om at ”areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges” (Miljøverndepartementet 2011).

### ***Frikjøp***

Ulike, regulerende parkeringstiltak har blitt tatt opp i de nasjonale transportplanene. Dette gjelder for eksempel spørsmålet om tvungent frikjøp. I tilknytning til kommuneplanens arealdel kan det gis bestemmelser om parkering og frikjøp fra krav om parkering (§ 11-9 pkt 5 og § 28-7). Slike bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg kan det utformes retningslinjer som angir forhold og prinsipper som bør følges. Fravik fra bestemmelser og retningslinjer må angis og begrunnes. Det har også vært pekt på at kommunene bør få hjemmel til å kreve at det innføres

parkeringsavgift på eksisterende, private parkeringsplasser. Dette er fulgt opp med et lovforslag som har vært ute på høring sommeren 2012.<sup>2</sup> Hvis dette skal gjelde for både arbeidsplasser og kjøpesentre vil det innebære at kommunene får styrket sine muligheter til å påvirke parkeringstilbudet. For øvrig er det ingenting som hindrer offentlige myndigheter eller private arbeidsgivere å innføre slike avgifter på egen hånd i dag. Det finnes også flere eksempler på at det gjøres. Vegdirektoratet er ett eksempel (Christiansen 2012).

Praktisering av en tvungen, men forpliktende frikjøpsordning, vil på sikt kunne gi kommunene sterkere kontroll med parkeringstilbudet. Dette kan være aktuelt for hele kommunen, men er spesielt aktuelt for sentrumsområdene der eventuelle behov for ny parkeringskapasitet kan legges til felles anlegg utenfor sentrum.

### *Avgift*

En opparbeidet parkeringsplass er ikke gratis. Når det tilbys gratis parkering ved arbeidsplasser eller andre målpunkter, betyr det at det er andre som betaler. Derved mottar bilbrukeren en form for subsidiering av sitt transportmiddelvalg. Det bør vurderes om dette er en ønskelig situasjon. Dette gjelder ikke minst når parkeringen skjer på kostbare sentrumsarealer. Det bør tydeliggjøres hvordan anleggs- og driftskostnader for parkering forutsettes dekket og da ikke bare i sentrum. I dag er det ikke en tydelig praksis på dette området.

Vanligvis bruker kommunene avgift for å regulere bruken av plassene på gater og offentlig grunn. Da er ikke avgiften knyttet opp mot kostnadene forbundet med å tilby parkeringsplasser.

Private aktører kan ha ulike motiver for å ta betaling for parkering. En parkeringsavgift kan brukes til å dekke kostnaden forbundet med å tilby plassene, men også private aktører kan ønske å styre etterspørselen. Et avgiftssystem er fleksibelt og kan tilpasses ulike situasjoner og bidra til å avvise langtidsparkering slik det blir ledig plass til kunder og besøkende (Shoup 2005).

I noen tilfeller har parkeringstilbudet også en forretningsmessig side. Når private aktører kan tjene penger på både å tilby og drifte parkering kan også kommunene vurdere om parkeringspolitikken skal ses både som et styringsmiddel (for tilrettelegging eller avvisning) og en inntektsmulighet.

## **2.3 En politikk i endring?**

Registrert praksis fra Norge og utlandet viser at parkeringspolitikken har mer fokus på restriktive tiltak enn tidligere. Det synes å være erkjent at det ikke vil være ønskelig eller mulig å tilrettelegge for at bilen i framtiden skal kunne benyttes på samme måte som hittil. Det er ikke lenger et spørsmål om å dekke etterspørselen etter parkeringsplasser. I stedet ses parkeringspolitikken som et virkemiddel for å nå andre mål knyttet til arealbruk, trafikk og miljø.

Et stort antall parkeringsplasser som er gratis å benytte, stimulerer til økt etterspørsel. Det betyr at det kan være lagt til rette for utstrakt bilbruk også i situasjoner der det

---

<sup>2</sup> Utkast til den såkalte parkeringsloven som tar opp dette, behandles nå av Samferdselsdepartementet

finnes gode transportalternativer. Hvis det er et mål å dekke etterspørselen, risikerer man å etablere langt flere plasser enn det er behov for i de ulike sammenhengene.

De større byene i Norge benytter nå maksimalnormer som varierer med lokalisering, framfor bare å fortsette med generelle minimumskrav som angir det minste antall plasser som utbygger må etablere. I sentrumsområdene tillates svært få nye plasser knyttet til enkeltprosjekter. I stedet vurderes det om det er behov for større, felles anlegg som kan betjene flere formål. Slike anlegg kan eventuelt lokaliseres i sentrumsranden.

Det må alltid vurderes om god tilgjengelighet kan skaffes på annen måte enn ved å tilby parkering. Etablering av parkering har tradisjonelt blitt sett som en nødvendighet i forbindelse med nye utbyggingsprosjekter. Denne oppfatningen er nå i ferd med å endres. I hvert fall i byområdene synes det nå å ha blitt akseptert at det ikke er riktig å avsette plass til mye fremmedparkering i tettbebyggelsen.

Tabell 1 viser eksempler på det nye synet på parkeringspolitikken. Det innebærer at en kjennelse av at parkering er et viktig virkemiddel og det kan tenkes alternativer til den tradisjonelle praksisen.

Tabell 1. Tradisjonelt og aktuelt syn på parkering. (Kilde: livablecity.org)

Tradisjonell politikk	Dagens (eller anbefalt) politikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ikke en rettighet
Mer parkering er alltid bedre	For mye parkering kan skape problemer
Etterspørselen er gitt	Etterspørselen er elastisk
Politikerne bør vedta minimumskrav	Politikerne bør sette tak (maksimum)
Greit at kostnadene skjules	Kostnaden skal synliggjøres fremfor å bli skjult i kostnaden på alt annet
Parkering er en kostbar byrde for myndighetene, vil gå ut over andre viktige formål	Parkering kan være en inntektskilde og kan bidra til finansieringen av andre formål
Parkering bør prises slik at plassene utnyttes fullt ut	Parkering bør prises slik at det er ledige plasser
Byene bør bruke tidsrestriksjoner for å bedre tilgjengeligheten til parkering (dvs. sikre turnover)	Byene bør bruke prismetanismen for å øke tilgjengeligheten til parkering (dvs. sikre turnover)

Ett eksempel på de endringer som kan observeres i norske bykommuner er kravene til parkeringsdekning i nye prosjekter. Tidligere har det vært vanlig at kommunene krevde et minimum antall plasser basert på normer. Disse normene er ofte bygget på

erfaringstall av hva etterspørselen forventes å bli når parkeringen er gratis og det ikke finnes restriksjoner. Dette er mange steder i ferd med å endre seg. I de større bykommunene innføres det etter hvert bestemmelser som angir maksimumsnormer for å begrense bilbruken. Det kan være ulike begrunnelser: miljøhensyn, arealbeslag, veisystemets kapasitet, mm. Dette skiller seg fra dagens politikk hvor det ofte er etterspørselen som tradisjonelt har blitt forsøkt tilfredsstilt gjennom normene. Dette innebærer at det legges til rette for utstrakt bilbruk også i situasjoner der det finnes gode alternativer. Redusert krav til parkering gir også mulighet til tettere utbygging og derved bedre utnyttelse av tilgjengelige arealer eller tomter. Dessuten kan utbyggere og investorer få reduserte utbyggingskostnader.

Parkering er fortsatt knyttet til begrepet tilgjengelighet, men det aksepteres lengre gangavstander enn tidligere. Det er ikke nødvendig at bilen kan benyttes helt fram til inngangsdøren. Handel og folkeliv skapes først når folk er kommet ut av bilen og kan spasere i gaterom uten mye trafikk. Sentrum og plasser kan gjøres triveligere hvis ikke parkerte biler dominerer. Derfor kan parkeringsplassene med fordel lokaliseres utenfor sentrum slik at den siste delen av en reise skjer til fots. I noen tilfeller er det lagt til rette for at sykkel kan benyttes fra parkeringsplassen til målet for reisen. Dette gjelder ulike reisemål og ikke bare arbeidsreisene.



## 3 Status og utvikling i Follo og kommunene

### 3.1 Overblikk over Follo

Prosjektets utfordring er å beskrive forslag til føringer for en felles parkeringsstrategi for Follo. Som grunnlag for dette, har vi lagt vekt på å beskrive dagens situasjon i den enkelte kommunen for å kunne finne mulige felles trekk og felles utfordringer.

Follo er en region som består av syv kommuner (Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby og Ås). Et åpenbart felles trekk er at kommunene ligger syd for Oslo. Ellers er det store forskjeller i innbyggertall, areal, utbyggingsmønster og transporttilbud samt og reisemønster. Forutsetningene varierer derfor når det gjelder mulighetene for å påvirke bilbruken i regionen. I dette delkapitlet beskrives overordnede, sentrale kjennetegn for Follo som helhet. Vi tar utgangspunkt i, pendlingsmønster, kollektivtilbud og forventet befolkningsutvikling. Basert på informasjon kommunene selv har gitt på et utsendt spørreskjema, beskrives den enkelte kommunen mer detaljert (vedlegg 1 og vedlegg 2).

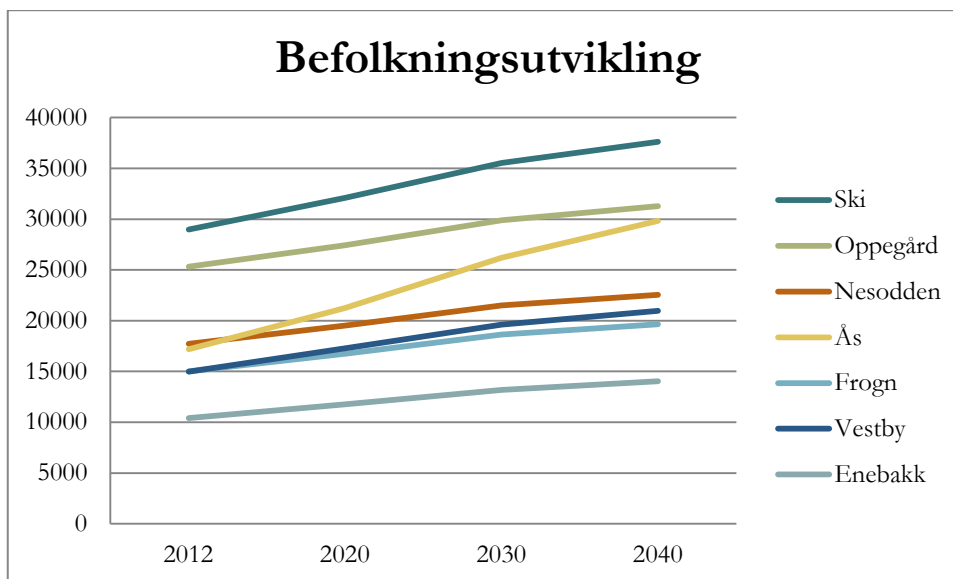
#### 3.1.1 Befolkning

Det er omtrent 130 000 personer bosatt i Follo. Ski og Oppegård er de to største kommunene målt i antall innbyggere. Ski er omtrent tre ganger så stor som den minste kommunen (Enebakk). Vestby, Frogn, Ås og Nesodden har i dag omtrent like mange innbyggere.

Det sentrale Østlandsområdet opplever en sterk befolkningsvekst og det er ventet at denne trenden vil fortsette. Dette gjelder også for Follo, som i 2040 forventes å ha fått en befolkningsøkning på nesten 50 000. Dette tilsvarer nærmere 40 prosent flere bosatte enn i dag.

Det er til dels store forskjeller mellom kommunene når det gjelder forventet vekst. Kommunene Ski, Oppegård og Ås kan forvente de største befolkningsøkningene (figur 3). Ås skiller seg klart ut og forventes å få den største økningen både absolutt og relativt. Ås kan bli omtrent like stor som Oppegård i 2040.

Denne veksten vil skape press på ledige arealer i kommunene og vil ikke minst kreve at man er veldig klar på hvilken utvikling det skal legges til rette for sentrumsområdene kommunene. Ikke minst kreves det bevissthet og klare føringer basert på forståelse av hvilke arealbeslag bilen og parkeringstilbudene vil kreve.



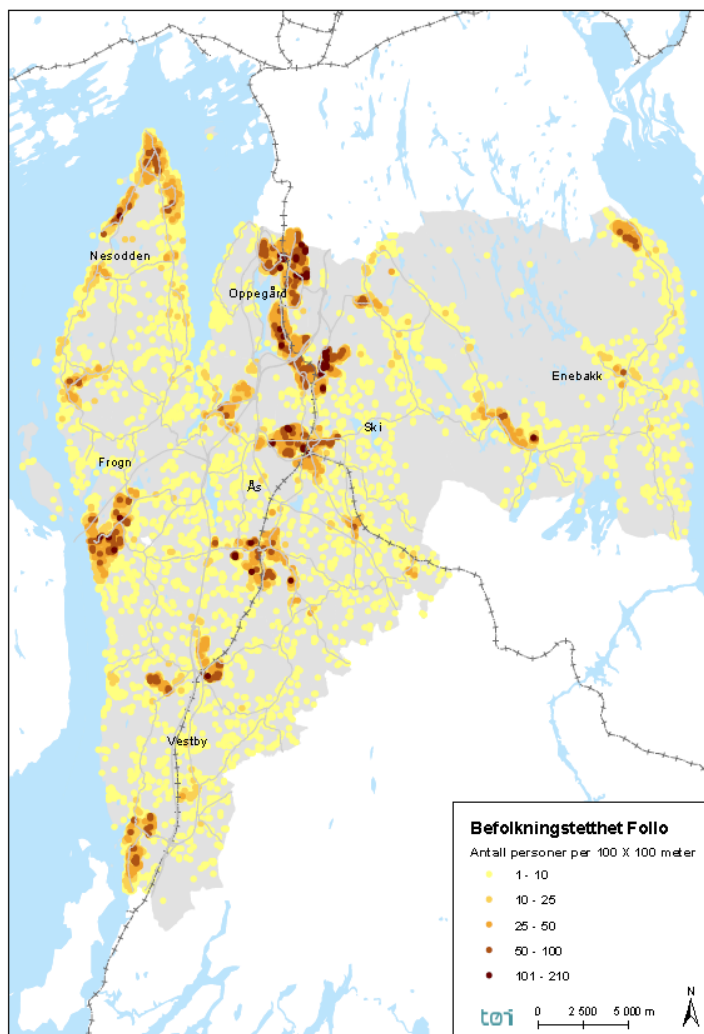
Figur 3. Befolkningsutvikling i Follo. (Kilde: SSB Befolkning)

### 3.1.2 Arealbruk og tetthet

Kommunene i Follo har ulik grad av tetthet. Dette har sammenheng med urbaniseringsgraden. Oppegård og Ski er de to kommunene som er tettest utbygget (grad av urbanitet) og har klart definerte sentrumsområder. Også Frogn kommune har et relativt konsentrert utbyggingsmønster (med Drøbak som sentrum, men mye av handelen er lagt til utenfor selve bykjernen). Enebakk og Vestby har relativt lav tetthet (lav grad av urbanitet) og ikke klart definerte sentrumsområder. Begge kommunene har flere boligkonsentrasjoner utenfor kommunesenteret<sup>3</sup>. På Nesodden er det flere områder med relativ høy tetthet, men det er få sentrumsfunksjoner utover det som finnes på Tangenåsen.

Den framtidige befolkningstettheten i Follo får betydning for muligheten til å tilrettelegge for andre transportmidler enn bil. Boligkonsentrasjoner nær eksisterende sentrumsområder fremmer mulighetene for at det kan tilrettelegges for at lokale reiser og matereiser til kollektivknutepunkter kan foretas til fots eller med sykkel. Samtidig muliggjør det et kollektivtilbud med høyere frekvens på ruter som mater sentrumsområdene. Gode gang- og sykkelveier er også alternativer til bil og bidrar til redusert behov for å tilby parkering sentralt i kommunene. I Oppegård, Ski, Vestby og Ås ligger jernbanestasjonen i kommunens sentrum. Bortsett fra i Vestby er også en betydelig del av boligene lokalisert i nær tilknytning til sentrum (og jernbanestasjonen).

<sup>3</sup> Vestby: Son, Pepperstad skog og Hvitsten. Enebakk: Flateby, Kirkebygda og Ytre Enebakk.

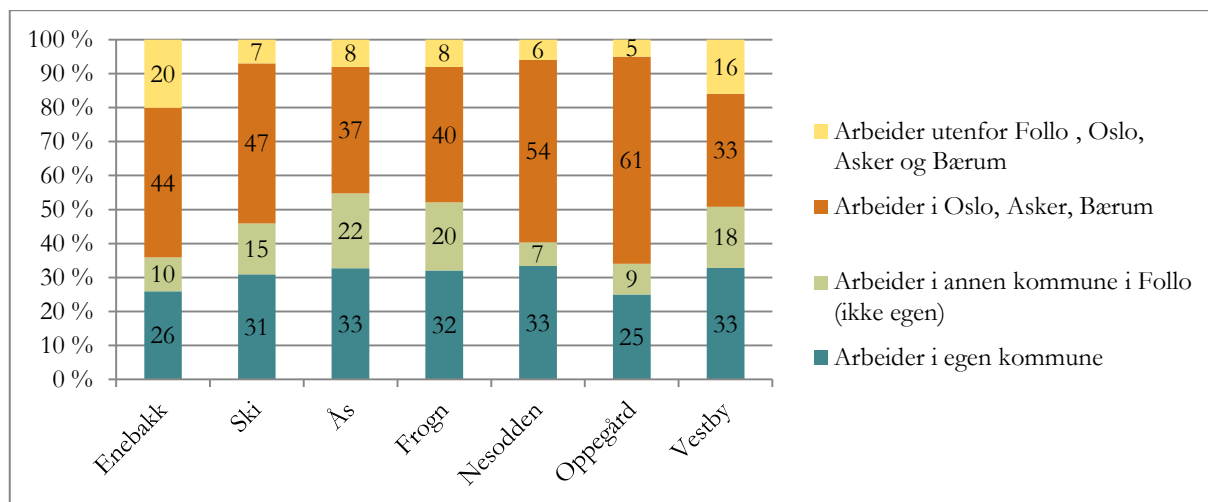


Figur 4. Befolkningstetthet i Follo

### 3.1.3 Pendlingsmønsteret

En stor del av de yrkesaktive i Follo har arbeidssted i andre kommuner enn bostedskommunen. Derfor viser kartlegging av arbeidsreisene at det er en omfattende pendling ut over kommunegrensene. Dette har betydning fordi spørsmålet om tilbringertransporten til knutepunkter for kollektiv transport forventes å bli sentralt i den regionale parkeringsstrategien. Kunnskap om andel pendlere og pendlernes bosted vil gi informasjon om mulig etterspørsel etter parkeringsplasser tilknyttet stasjoner og holdeplasser i kommunene. Etterspørselen etter parkering påvirkes også av utbyggingsmønster (bosettingsstrukturen) og hvilke alternative transportmåter det tilrettelegges for.

Figur 5 viser dagens pendlingsmønster for de sju kommunene i Follo. Det framgår blant annet at mellom 25 % og 33 % av arbeidstakerne arbeider i egen kommune (andelen for hele Follo er 30 %). Mange av disse arbeidstakerne forutsettes ikke å ha behov for å benytte bil til arbeidet, men det er sannsynlig at mange likevel gjør det i dag fordi parkering ofte er lett tilgjengelig også i sentrumsområdene. I Oppegård og Ski er avstandene til en stasjon relativt korte for en stor andel av de bosatte. I disse to kommunene vil den gjennomsnittlige arbeidsreisen trolig være kortere enn i en kommune med et mer spredt utbyggingsmønster - eksempelvis Vestby.



Figur 5. Pendlingsmønster for arbeidstakere bosatt i Follo. Andeler. Kilde: SSB sysselsettingsstatistikk

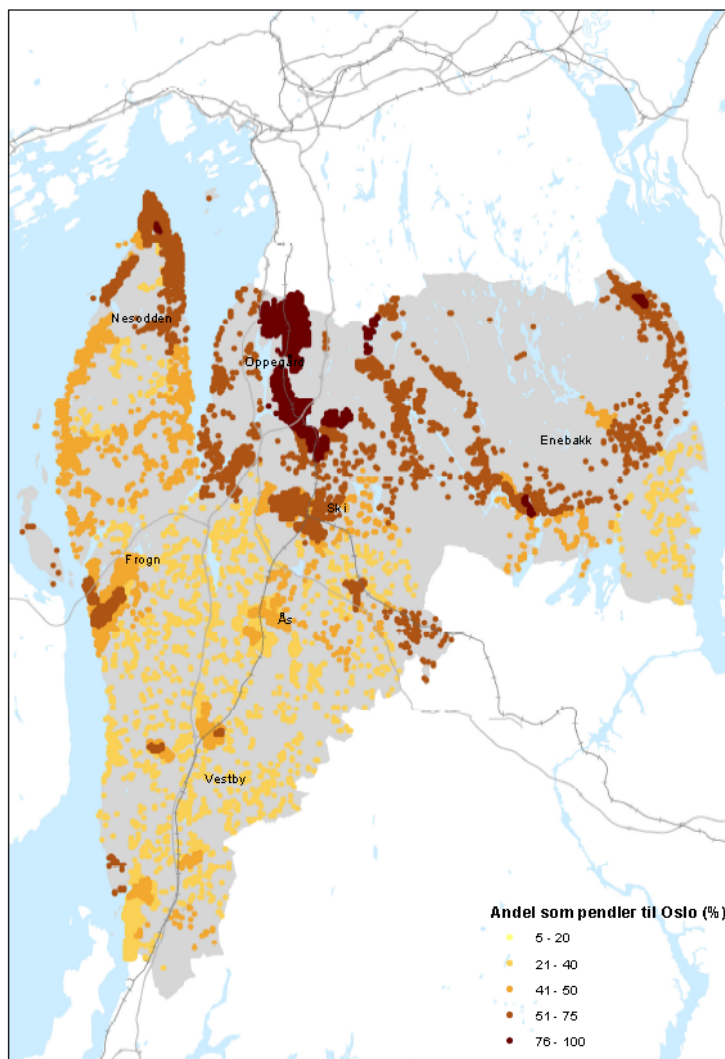
Tabell 2 viser også at Oslo, Asker og Bærum er et sentralt jobbmarked for alle kommunene. Over 60 % av arbeidstakerne i Oppegård pendler i retning Oslo. Enebakk og Vestby har begge en relativt stor andel som pendler ut av Follo, men da også i retning mot henholdsvis Skedsmo og Moss. Med andre ord vil dette, litt forenklet, innebære at etterspørselen etter parkering kan være høy. Den konklusjonen avhenger derimot av hvor pendlere er bosatt

Andelene må ses sammen med antall arbeidstakere som er bosatt i den enkelte kommunen. Det er klart flest pendlere fra Oppegård og Ski. Nær 6.700 personer bosatt i Oppegård pendler ut fra Follo. Tabell 2 en viser at 47 % av alle arbeidstakere i Follo arbeider i Oslo, Asker eller Bærum.

Figur 6 viser andelen av de bosatte i hver 100 kvadratmeterrute som pendler til Oslo.

Tabell 2. Pendlingsmønster i for bosatte i Follo. Personer og andeler

Bosted	Arbeider i egen kommune	Arbeider i Follo (ikke i egen kommune)	Arbeider i Oslo, Asker, Bærum	Arbeider utenfor Follo, Oslo, Asker og Bærum	Andel heltids yrkesaktive
Enebakk	1 071 (26 %)	433 (10 %)	1 819 (44 %)	831 (20 %)	100 %
Ski	3 484 (31 %)	1 675 (15 %)	5 311 (47 %)	793 (7 %)	100 %
Ås	2 034 (33 %)	1 351 (22 %)	2 314 (37 %)	503 (8 %)	100 %
Frogn	1 776 (32 %)	1 131 (20 %)	2 206 (40 %)	452 (8 %)	100 %
Nesodden	2 169 (33 %)	475 (7 %)	3 491 (54 %)	367 (6 %)	100 %
Oppegård	2 491 (25 %)	854 (9 %)	6 084 (61 %)	590 (5 %)	100 %
Vestby	1 886 (33 %)	1 045 (18 %)	1 912 (33 %)	897 (16 %)	100 %
Follo	14 911 (30 %)	6 964 (14 %)	23 137 (47 %)	4 433 (9 %)	100 %



Figur 6. Andelen som pendler til Oslo (andel i ruter 100×100 m). Kilde: SSB sysselsettingsstatistikk

### 3.1.4 Kollektivtilbudet

Jernbanen utgjør en sentral del av kollektivtilbudet i regionen for fire av kommunene i Follo. Østre og Vestre linje møtes i Ski. Fordi alle tog stopper i Ski er tilbudet fra Ski stasjon vesentlig bedre enn fra de andre stasjonene. Fra Ski er det i dag opp til 7 avganger i timen i rushperioden.

Frekvensen er lavere på strekningen mellom Moss og Ski (dvs. for stasjonene Vestby og Ås) der det i dag er to avganger i timen i rushperioden. De mindre stasjonene mellom Ski og Oslo som kun betjenes av lokaltog, har i dagens situasjon færre avganger per time enn Ski stasjon.

Nytt dobbeltspor mellom Ski og Oslo vil gi grunnlag for økt frekvens og bidra til å redusere reisetiden for bosatte i Ski og langs Østre og Vestre linje. Disse får direkte transport til Oslo S, mv.

Figur 7 og tabell 3 viser at det er mange jernbanestasjoner i Follo, men togenes stoppmønster varierer. Stasjonene ligger tettest nær Oslo. Jernbaneverket har foretatt en gjennomgang av stasjonsstrukturen på Østre linje og foreslår at Langli og Drømtorp stasjoner nedlegges fra 9.12.2012. Begge stasjonene er lite brukt i dag. Ski

kommune planlegger stor utbygging i området ved Drømtorp, men regner med at avstanden til Ski stasjon (ca 1,5 km) vil bli akseptabel.

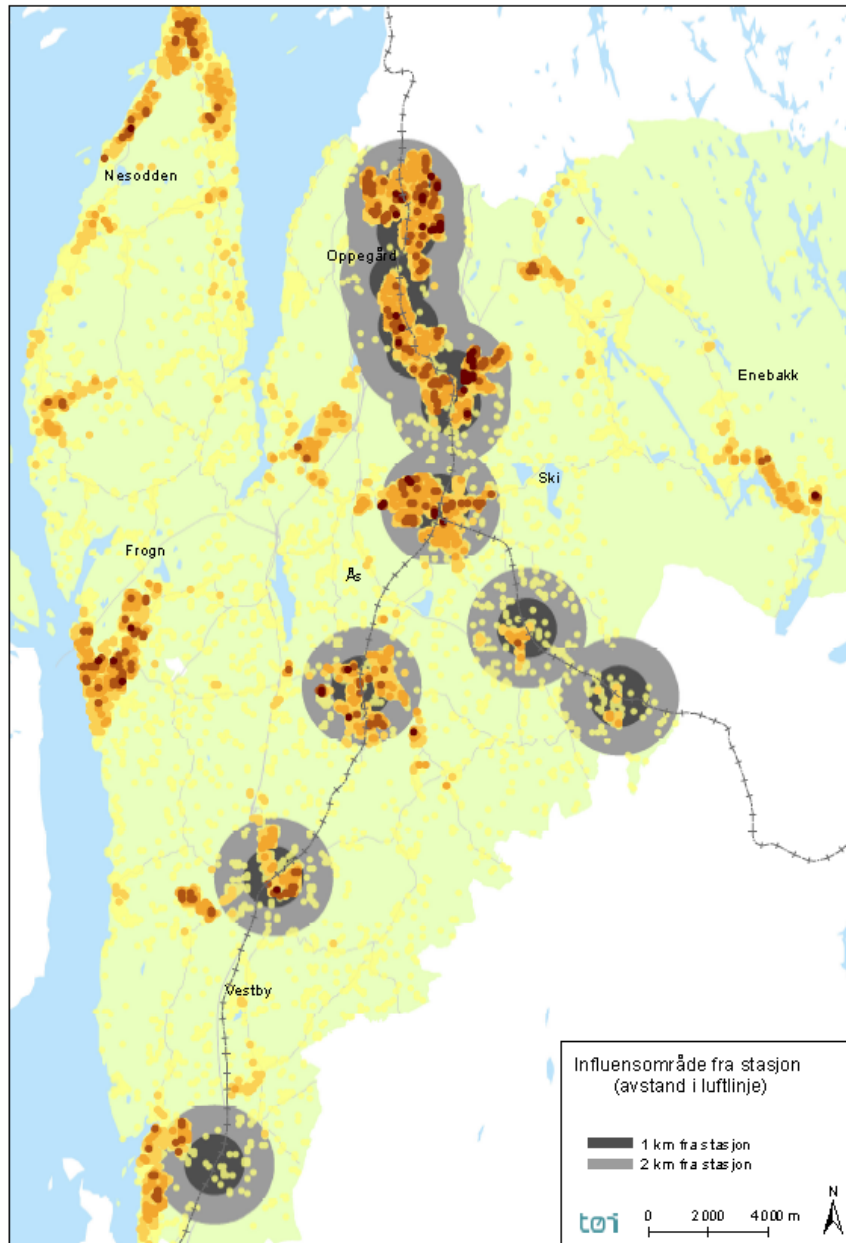


Figur 7. Jernbanestasjoner i Follo (etter 09.12.2012)

Tabell 3. Jernbanestasjoner i Follo

Kommune	Stasjoner
Oppegård	Oppegård, Greverud, Myrvoll, Solbråtan, Kolbotn, (Rosenholm)
Ski	Skotbu, (Langli), Kråkstad, (Drømtorp), Ski, Langhus, Vevelstad
Vestby	Vestby, Sonsveien,
Ås	Ås

Figur 8 viser at mye av tettbebyggelsen langs jernbanetraseene ligger innenfor en radius på én eller to km fra stasjonene. For Kolbotn, Ski og Ås og Vestby er dette spesielt viktig. Dette viser at en stor del av de bosatte har mulighet til å gå eller sykle til en jernbanestasjon. Dette har betydning for behovet for innfartsparkering nær stasjonene.



Figur 8. Influensområde – 1 og 2 km fra stasjonene i luftlinje.

Ås og særlig Vestby har et mindre befolkningsgrunnlag, lavere andel pendlere til Oslo og et noe mer spredt bosettingsmønster enn Ski og Oppegård. I Oppegård er det de mange lokaltogstasjonene som gjør at en stor del av innbyggerne har relativt kort vei til toget.

I Enebakk og Frogn er kollektivtilbudet basert på buss. Bosettingsmønsteret i Frogn gjør at stamrutene til Oslo må gå via Skorkeberg og Heer.



På Nesodden er mye av bebyggelsen betjent av et kollektivtilbud langs to korridorer. Dette fungerer blant annet som tilbringertransport til ferjen fra Nesoddtangen. Både Son og Pepperstad Skog i Vestby kommune har matebuss til en nærliggende jernbanestasjon - henholdsvis til Sonsveien og Vestby.

Bosatte i Frogn kommune har et direkte busstilbud til Oslo med 8 bussavganger i timen i en rushtime (rute 541, 542). For øvrig er det halvtimes avganger. Pendlerttransporten fra Nesodden betjenes primært med ferje fra Nesoddtangen til Oslo. Båtrute 601 (stamruten) skal oppskaleres til 4 avganger i rush og 2 ganger ellers i døgnet. I tillegg skal det etableres ny båtlinje fra Nesoddtangen til Fornebu og Lysaker med 4 avganger i rush og 1 avgang i timen på dagtid utenfor rushperiodene. Busstilbudet på Nesodden kan anses å utgjøre en integrert del av ferjerutene. Tre bussruter (631, 622 og 621) passerer Tangenåsen. Busstilbudet på Nesodden skal tilpasses den økte frekvensen på båtlinjen.

Alle kommunene betjenes av bussruter som tilbyr lokal transport, ruter på tvers av kommunegrense og mating til stasjoner og knutepunkter. Det er likevel relativt dårlig forbindelse mellom Nesodden og øvrige deler av Follo. Lokalt uttrykkes det også behov for en ringrute på Nesodden. Ifølge Ruters trafikkplan for Follo og Ruters strategi for regionene i Akershus (2012-2018) er det flere satsinger av relevans for Nesodden. Det foreslås opprettet ny bussrute mellom Nesoddtangen brygge og ny kollektivterminal på Vinterbro.

Enebakks innbyggere betjenes med buss i retning både til Oslo og Nedre Romerike. Dette dreier seg om linjene 491, 501 og 911. Linje 491 går fra Enebakk kirke til Rælingen og Oslo. Denne går kun i rushtid og har to avganger i timen. Linje 501 A går til Lillestrøm, mens linje 501 B går til Oslo. I rushtid går det mellom 2 og 4 busser i timen. Ellers er det én avgang i timen.

Denne beskrivelsen viser at forutsetningen for å finne gode og direkte kollektivtilbud varierer med hvor i regionen man bor.

Det er forventet befolkningsvekst i kommunene i Follo. Da er det viktig at utbyggingsmønsteret i alle kommunene tar utgangspunkt i at det må bygges opp under en styrking av kollektivtilbudet både internt i kommunene, internt i Follo og som transportmiddel til målpunkt utenfor Follo. Grunnlaget for videre utvikling av kollektivtilbudet kan styrkes ved et samspill med parkeringspolitikken.

### 3.1.5 Parkering

Fordi det er variasjon mellom kommunene når det gjelder innbyggertall, tetthet, kollektivt transporttilbud, pendlingsmønster og sentrumsfunksjoner, er det derved også naturlig at det er forskjeller i hvordan kommunene har utviklet sitt parkeringstilbud. Det gjelder trolig også bevisstheten omkring nødvendigheten av en tydelig og målrettet parkeringspolitikk. I en kommune der det er et større tettsted eller en by, har behovet for en regulering av parkeringstilbudet framstått som mer nødvendig enn der det har blitt lagt opp til et mer arealkrevende utbyggingsmønster.

I 2005 ble det foretatt en registrering av parkeringstilbudet i sentrumsområdene i Follo (Hanssen 2005). Den undersøkelsen viste at det var relativt liten bevissthet omkring parkeringens utfordringer. Follorådet vedtok i 2009 at regionen skal utvikle en parkeringspolitikk som fremmer kollektivbruk i tettsteder med god kollektivdekning. I den forbindelse skal det prioriteres å bygge



innfartsparkeringsplasser for bil og sykkel langs kollektivknutepunkt. Dette prosjektet er et ledd i oppfølgingen av det vedtaket.

Basert på informasjon fra den enkelte kommunen gis her en kort beskrivelse av parkeringsreguleringen i kommunene i dag:

I *Oppegård* sentrum (Kolbotn) er det gratis parkering i to timer på både private og offentlige plasser. Parkering utover to timer er avgiftsbelagt. Parkering ved rådhuset er også gratis de to første timene. Å parkere hele døgnet koster 100 kroner. Ansatte kan kjøpe en oblat som gir rett til å parkere på kommunale plasser for 300 kroner per måned. For jernbanens kunder er det mulig å parkere to steder, ved og nære ved Kolbotn stasjon. Til sammen er det 65 bilplasser hvorav 2 er satt av til parkering for bevegelsehemmede. Sommeren 2012 ble det innført en ordning der de som har periodebillett kan registrere en oblat for 50 kr per måned ved å sende en SMS til Jernbaneverket. Disse plassene er fullt utnyttet.

Det er også inngått en avtale der de som ønsker det, kan leie plasser i kjøpesenterets parkeringshus for kr 290 per måned. Dette gjør det mulig å få plass også for dem som ikke er tidligst ute.

Det er 25 sykkelparkeringsplasser under tak, men også satt opp stativer for ytterligere sykkelparkering ved stasjonen.

*Ski* sentrum tilbys det mange parkeringsplasser. På en betydelig del av de private plassene tilbys gratis parkering mellom 1 og 3 timer, mens offentlige plasser i sentrum er avgiftsbelagt. Ved jernbanestasjonen er det mange plasser som er avsatt til pendlere. Det er mulig å parkere på begge sider av sporene. Totalt er det 598 plasser. Tidligere har det vært gratis parkering for reisende med periodekort, men fra første juli 2012 ble det innført oblatordning med en kostnad på 50 kroner per måned. Dette forutsettes å dekke administrasjonen av ordningen.

Sentrumsområdet i *Ås* er under utvikling med bygging av større bolig- og næringsprosjekter. Dette inkluderer blant annet Rådhusplassen og Hotellkvartalet. Parkeringstilbudet kjennetegnes av mange små, private parkeringsmuligheter hvorav mange er uten regulering eller skilting. Noen steder er det vanskelig å forstå om plassene er kommunale eller private. De fleste plassene tilbys uten avgift, men på noen få private plasser innkreves avgift etter to timer. Det synes derfor å være en relativt uryddig situasjon med liten struktur på regulering, skilting, ansvar og hvem parkeringen er tilrettelagt for. På begge sider av jernbanen er det anlagt innfartsparkering. Det er til sammen ca 200 plasser ved jernbanestasjonen. Fordi det ikke er begrensninger på parkeringstiden på mange av de øvrige plassene i *Ås* sentrum, kan det antas at også mange av disse benyttes til innfartsparkering. Det er også satt av plass til mange sykler ved stasjonen. Mange sykler stilles utenfor stativ. Det synes å være behov for flere tilrettelagte plasser og en opprydding i sykkelparkeringen.

Sentrumsområdet i *Vestby* kan vanskelig gis en klar avgrensning. Det synes å være plass til ca 300 biler i tilknytning til stasjonen. Jernbaneverket oppgir at det er 100-120 plasser. Plassene er fullt utnyttet og det er sannsynlig at det også skjer parkering på nærliggende veier. Sommeren 2012 ble antallet innfartsparkeringsplasser utvidet med 63 plasser. Kostnaden for dette oppgis til 15,5 millioner kroner (eller nær 250.000 kroner per plass). Ved butikker og næringsbygg i området nær stasjonen tilbys det et stort antall parkeringsplasser. Det er ingen avgifter for parkering i kommunen.

Sonsveien stasjon med ca 150 parkeringsplasser ligger i Vestby og er anlagt spesielt som et tilbud med innfartsparkering. Stasjonen ligger i tilknytning til E6 og kan derfor fange opp trafikanter fra hovedveisystemet, men fungerer primært som et tilbud til bosatte i stasjonens influensområde.

*Nesodden* har fått et nytt kommunesenter, Tangenten, på Tangenåsen. Gode bussforbindelser til Nesoddtangen gjør at også Tangenåsen har et godt busstilbud. Ved dette kommunesenteret er det også et stort barnehagetilbud, barneskole, ungdomskole og samfunnshus. Parkeringen ved kommunehuset er regulert med skilt. Tangen nærsenter og andre servicetjenester på den andre siden av veien er samlokalisert med boliger. Der er det et felles parkeringsanlegg der kunder og besøkende kan parkere gratis i 3 timer. Det er utarbeidet en plan for ombygging av den indre delen av Kongleveien for bl.a. å organisere parkeringen bedre. Planene er fulgt opp høsten 2012.

I *Frogn* sentrum (Drøbak) regner vi med at det ikke finnes innfartsparkering i dag. Derimot er det flere steder i sentrums randsone mulig å parkere nær bussholdeplassene. Det gjelder særlig ved kommunens handelssentrum (Dyrløkke). Flere steder finnes det plasser som benyttes til innfartsparkering enten de er opparbeidet til formålet eller ikke.

Det er lagt til rette for parkering og omstigning til buss flere steder i *Enebakk*, men det er ikke gitt noen oversikt over antall plasser eller bruken av dem. All parkering skjer uten avgift.

### 3.1.6 Oppsummering

Det framgår av denne gjennomgangen at parkeringen er behandlet på ulike måter i sentrumsområdene i kommunene i Follo. Det er også ulike behov som skal dekkes og ulike utfordringer. Det synes ikke som det har vært samarbeid om parkeringspolitikken på tvers av kommunegrensene. Det er forskjeller når det gjelder normer, regulering og bruk av avgift. Det er bare i tre av kommunene (Oppegård, Ski og Frogn) man har sett behov for å ha ansatte som kan håndheve de reguleringer som finnes. Generelt sett har fokus vært på å dekke etterspørselen.

Kommunene Vestby, Ås og Enebakk, synes ikke å ha bestemmelser knyttet til parkering, mens Nesodden, Frogn og Ski har parkeringsnormer i kommuneplanen. Dette kan kanskje forklares med at det har vært ulike behov for å regulere etterspørsel og tilbud. Enkelte av kommunene i Follo gir uttrykk for at det føres ingen eller liten kontroll med parkeringen i dag.

Informasjonen vi har fått gir ikke inntrykk av at det er spesielle utfordringer forbundet med å finne ledig parkeringsplass i kommunesentrene i Follo. Dette synes å gjelde både handlereiser og arbeidsreiser til sentrum.

Derimot har vi registrert at innfartsparkeringen er en utfordring for flere av kommunene med sentrum ved en jernbanestasjon. Flere steder er det for liten kapasitet i forhold til dagens etterspørsel. Innfartsparkeringen kan derfor flyte ut på gater og veier nær stasjonene og medfører trafikal og miljømessig belastning. På Nesodden er dette forsøkt løst ved at parkeringen er knyttet til holdeplasser ved busstraseene og ikke ved terminalen (ferjekai).

Gjennomgangen viser også at innfartsparkeringen de fleste stedene er gratis for brukeren. Ved Kolbotn og Ski stasjoner er det i 2012 innført en symbolsk avgift<sup>4</sup>. En oblat gjør det lettere å kontrollere at brukeren av plassen faktisk kan være en pendler. Også kunde- og besøksparkering er gratis innenfor en tidsramme på 2-3 timer. Det er bare i Oppegård at en del arbeidsreisende - også ansatte i kommunen - må betale for arbeidsreiseparkeringen. En månedsavgift på 300 kr tilsvarer 15 til 20 kr per arbeidsdag.

Antall og andel private parkeringsplasser varierer også mye mellom kommunene. Det er ikke lett for en kommune i ettertid å påvirke bruken av private plasser som utbygger er pålagt eller har fått anledning til å etablere. Forslaget til parkeringslov kan endre dette. Loven skal gi kommunene hjemmel til å pålegge pålegge eiere av parkeringsplasser å avgiftsbelegge bruken. Dette kan bli et viktig virkemiddel for kommunen for sikre sentrumshandelen i konkurranse med eksterne og gjerne mer bilbaserte kjøpesentre.

Vedlegg 2 gir en mer detaljert beskrivelse av situasjonen i hver av de syv kommunene.

## 3.2 Samlet oversikt for de syv kommunene

Tabell 4 viser at fire av syv kommuner i Follo ikke har parkeringsnormer. Når det varierer mye hvor mange parkeringsplasser som er oppgitt for sentrumsområdene, kan det forklares med at også sentrumsområdenes størrelse og tetthet varierer. Derfor kan det vanskelig gis noen meningsfylt sammenligning av parkeringsdekning, mv. Ski sentrum skiller seg klart ut med et stort antall parkeringsplasser og ser også ut til å ha mange plasser per innbygger. Mange av plassene er knyttet til Ski storsenter.

Det nye kjøpesenteret i Ås vil innbære en utvidelse av parkeringstilbudet i sentrum. I Frogn og Ås ligger store kjøpesentre utenfor sentrumsområdene – henholdsvis på Dyrløkke og Vinterbro. Kommunesentrene konkurrerer derfor med etableringer i områder der det ikke er spesielt utfordrende å finne ledig og gratis parkering, men der er heller ikke reelle sentrumsområder.

De fire kommunene der jernbanestasjonen ligger i sentrum synes å ha spesielt godt parkeringstilbud i sentrum. Dette kan forklares med tilrettelegging spesielt for innfartsparkering, men det er sannsynlig at også mange andre uregulerte plasser benyttes til dette formålet.

Tabell 4 viser også at det varierer mye hvor stor andel av parkeringstilbudet som er privat eiet. I Ski og Oppegård (Kolbotn) kan det se ut til at en bevisst og restriktiv kommunal politikk kan få liten effekt. På den annen side er det allerede restriksjoner på den betydelige andelen av de private plassene som er knyttet til de sentralt beliggende kjøpesentrene.

---

<sup>4</sup> Prisen for en SMS-oblat på Kolbotn og Ski stasjon er 50 kr per måned eller ca kr 2,50 per dag.

Tabell 4. Sammenstilt informasjon om kommunene. (Ulike kilder)

	Nesodden	Oppegård	Ski	Ås	Frogn	Enebakk	Vestby
Befolkning 2011	18000	25000	29000	17000	15000	10500	15000
Befolkning 2030	21500	30000	35500	26000	18500	13000	19500
Tetthet	1490	2280	2050	1570	1820	1590	1300
Urbaniseringsgrad	Middels	Høy	Høy	Middels	Middels	Lav	Lav
Andel pendlere til Osloregionen	54	61	47	37	40	44	33
Kollektivtilbud	Godt	Godt	Godt	Middels	Godt	Dårlig	Dårlig
Kollektivandel (Ruter)	38		19	11	14	9	18
Antall parkeringsplasser i sentrum	366	Ca 1300	3175	1179	409	Ca 170	1285
Antall innfartsparkeringsplasser i sentrum	0	65	600	200	-	-	300? 100-120
Parkeringsnormer	Ja	Nei	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei
Andel private plasser	57	Ca 81	Ca 68	?	22	Ca 40	32
Andel p-plasser med avgift fra første time	0	?	34	?	20	0	0
Andel p-plasser med maksimaltid			9			0	

## 4 Parkering som virkemiddel - mulige tiltak

### 4.1 Eksisterende og nye parkeringsplasser

For nye parkeringsplasser kan kommunene føre en politikk med utgangspunkt i overordnede målsettinger og de styringsmulighetene som Plan- og bygningsloven gir. Dette gjelder i mindre grad eksisterende plasser fordi det er vanlig at de fleste plassene er private og er anlagt på grunnlag av kommunale krav eller tillatelser. I avsnitt 4.2 beskrives grunnlaget for regulering av ny parkering basert på PBL. Deretter omtales ulike tiltak som kan tas opp i forbindelse både med ny og eksisterende parkering som et eget tema (4.3). Boligparkering omtales grundigere i avsnitt 4.4, og reservering for spesielle behov (forflytningshemmede) i avsnitt 4.5.

Et overordnet og prinsipielt mål for en kommune kan være:

Kommunen skal - uavhengig av eierskap - skaffe seg styringsmulighet over en størst mulig andel av parkeringsplassene i kommunen

En slik målsetting er vanskelig å nå for en kommune som allerede har en stor andel private parkeringsplasser. De fleste kommuner har tradisjonelt bidratt til at en stadig større andel av plassene blir private og faller utenfor kommunal styringsmulighet etter at de er anlagt. Dette kan trolig forklares med at parkeringsplasser er kostbare å anlegge og at det derfor har vært ansett som en fordel å pålegge utbygger å ta denne utgiften. Det er viktig at man unngår å forsterke utfordringen ved å kreve at utbygger anlegger stadig flere, nye plasser. Plan- og bygningsloven gir ikke grunnlag for å kreve at nye plasser skal avgiftsbelegges. Derimot kan det settes tak på antallet nye plasser, hvor de skal ligge og hvordan de skal utformes. Det kan også gis føringer for bruken av plassene gjennom bestemmelser eller avtaler.

Med en effektiv frikjøpsordning kan kommunen på lengre sikt sikre større kontrollmulighet over parkeringstilbudets omfang og bruk enn om man følger dagens vanlige praksis med å kreve at private utbyggere anlegger de nye plassene (se avsnitt 4.2.2). Dagens praksis tilsier at en stadig større andel av parkeringstilbudet vil bli privat eiet og drevet. Derved vil det bli vanskelig for kommunene å føre en bevisst parkeringspolitikk. Styringsmuligheten vil bli begrenset til de få plassene som kommunen forvalter på og utenfor gategrunn.

De eksisterende plassene som er kommunalt eid eller under kommunal kontroll, gir grunnlag for relativt raske endringer. Kommunen kan fjerne plasser og innføre avgifter eller andre restriksjoner. I den grad det finnes kontrakter som tilsier at kommunalt ansatte har rett til (gratis) parkering, må slike avtaler reforhandles. Det finnes eksempler på at kommunen etter forhandlinger har valgt å kjøpe seg ut av slike avtaler.

Når det gjelder private plasser, kan kommunen gå gjennom reguleringen for den enkelte eiendom og se om det er samsvar mellom planer/regulering og den faktiske situasjonen. Det kan gi grunnlag for pålegg om å fjerne plasser. Alternativt kan

kommunen forhandle og inngå avtaler med plassenes eiere om bruken av private plasser. Det synes vanskelig å anbefale ekspropriasjon av plasser som utbygger er pålagt å anlegge.

Hvis forslaget til ny parkeringslov blir vedtatt, kan Follokommunene samarbeide om å etablere en felles ordning for avgiftsbelegging også av privat parkering enten det gjelder arbeidsplasser eller kundeparkering. Formålet med dette kan være å begrense antallet korte kjøreturer i sentrumsområdet.

## 4.2 Kommunal kontroll over parkeringstilbudet – nye plasser

### 4.2.1 Bestemmelser om parkering i regulerings- og byggesaker

Kommunene har i dag to sterke virkemidler:

1. arealplanleggingen for å påvirke transportbehovet
2. parkeringspolitikken for å påvirke bilbruken

Parkeringspolitikken er et viktig element i arealplanleggingen enten det gjelder bolig, næring eller annen utbygging. Parkeringspolitikken er også et rent kommunalt ansvar. Kommunene kan styre tilgjengeligheten med bil med prismetanismen eller reguleringer. Plan- og bygningsloven gir mulighet til å bestemme antall plasser, deres beliggenhet, utforming og adkomst. Ved å kreve at parkeringen legges til parkeringshus eller under bakken styres også arealbeslaget. En kommunes restriktive parkeringspolitikk kan også påvirke utbyggeres lokaliseringvalg.

En restriktiv parkeringspolitikk vil ikke bare påvirke om folk velger å benytte bil på en aktuell reise, men vil også påvirke målpunktet for reisen. Derfor er det viktig med et samarbeid mellom kommunene i en region som Follo. Det gir ikke god måloppnåelse hvis parkeringspolitikken fører til at korte kommuneinterne bilreiser erstattes av lengre bilreiser til tilsvarende tilbud andre steder i regionen.

Disse to virkemidlene kan samordnes fordi parkeringsbehovet følger av utbyggingsmønster, tetthet og tilrettelegging for andre transportmuligheter enn bil.

Kommunene kan endre praksis i planleggingen og byggesaksbehandlingen fra å kreve et minimum antall nye plasser (uten å angi et tak), til å begrense antall nye plasser som tillates og gi bestemmelser om deres bruk. Dette innebærer at man bør gå fra en målsetting om at det skal være anlagt et ”tilstrekkelig antall” plasser, til å dekke *etterspørselen* til i større grad å definere hva som er et reelt *behov* i den aktuelle situasjonen.

Noen steder (hovedsakelig i de største byene) har man allerede innført maksimumsnormer, men det er ikke dermed sikkert at det er tilstrekkelig restriktivt. Også Skedsmo kommune (2011) har angitt maksimumstall for antall nye bilparkeringsplasser i sentrum (dvs. i Lillestrøm og Strømmen).

Maksimumsnormer vil i utgangspunktet bare gi virkning på lengre sikt, men det er likevel viktig fordi en restriktiv parkeringspolitikk også kan påvirke utbyggerens lokaliseringvalg. Med få plasser tillatt vil det være naturlig å velge en lokalisering som er lett tilgjengelig uten bruk av bil, og da enten nær et senter eller tettbebyggelse eller nær et kollektivtilbud.

Det kan også forutsettes sambruk av parkeringsplassene i et anlegg slik at det samlede antallet plasser kan reduseres. Basert på erfaringsdata har det både i Sverige og Norge blitt brukt en reduksjon på 30 % slik som det er angitt i bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanen for Hamar:

”Ved sambruk og fellesløsninger kan parkeringskrav reduseres til 70 % (for parkeringsandel i fellesanlegg)” (Hamar kommune 2011).

Inntil 2008 var det i hovedsak vedtekter til den gamle Plan- og bygningslovens § 69 som tok opp parkering spesielt. Da var det snakk om vedtekter som stilte krav til parkeringsdekning for å sikre nok plasser. Disse minimumsnormene er en hovedgrunn til mye av dagens utfordringer i byområdene.

Plan- og bygningsloven gir fra 2008 både fylkeskommuner og kommuner større mulighet enn tidligere til å samordne areal- og transportplanleggingen. Den nye loven gjør det lettere å legge inn føringer for et mer miljøvennlig utbyggingsmønster ved at transport gjøres til en tydeligere premis. Både i kommuneplaner og reguleringsplaner kan det tas inn bestemmelser om trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser for bil og sykkelparkering, herunder øvre og nedre grense for parkeringsdekning (§ 11-9 pkt 5 og § 12-7 pkt 7).

Byggesaksbehandlingen må bygge på Teknisk forskrift (TEK10)<sup>5</sup>. Forskriften krever at parkeringsarealet inngår i beregningen av bebygd areal (BYA). Dette kan motivere utbyggere til en frivillig reduksjon av antall plasser eller til å anlegge plasser under bakken. Dette vil i så fall ofte bli en vesentlig dyrere løsning og kan også redusere interessen for å anlegge mange plasser.

I TEK 10 § 5 gjøres det tydelig at parkeringsarealet skal tas med ved beregning av utnyttelsesgraden. Dette kan påvirke utbygger til selv å ønske færre parkeringsplasser.

**§ 5-2. Bebygd areal (BYA):** Bebygd areal beregnes etter Norsk Standard NS 3940 Areal- og volumberegninger av bygninger, men slik at parkeringsarealet inngår i beregningsgrunnlaget etter § 5-7.

**§ 5-7. Parkeringsareal:** Søknad om tiltak skal vise hvordan parkeringen løses. Parkeringsareal går inn i beregningsgrunnlaget for grad av utnytting. Antall plasser og parkeringsløsning som medregnes skal være i samsvar med gjeldende reguleringsplan og/eller kommuneplanbestemmelser.

Forskriftens § 8 om uteareal og plassering av byggverk dreier seg om utforming og lokalisering av parkeringsplasser som skal anlegges, ikke om behovet for og bruken av plassene.

Kommunen kan vedta bestemmelser som angir hvilke parkeringsnormer som skal gjelde ved ny bebyggelse. Slike normer kan sette et tak på antall plasser som tillates i tilknytning til ulike formål.

I store byer er det nå vanlig at man begrenser antallet plasser sentralt, men at det tillates (eller kreves) flere plasser for et tilsvarende prosjekt utenfor sentrum. Dette kan føre til at utbyggere eller næringsdrivende søker en eksternt etablering. Det er derfor nødvendig å se parkeringspolitikken for hele kommunen samlet. En næringsdrivende vil ikke etablere virksomheten eksternt hvis antallet parkeringsplasser

---

<sup>5</sup> TEK10 (Teknisk forskrift)

<http://www.lovdatabank.no/cgi-wifit/ldles?doc=/sf/sf/sf-20100326-0489.html>

begrenses også der. Da vil en lokalisering som også kan betjenes av kollektivtransport eller ligger nær et sted med lokalt kundegrunnlag eller god tilgang til arbeidskraft, være attraktivt.

Det finnes mange eksempler på at ledige tomter tas i bruk til parkering. Bakgrunnen kan være brann, rivning av bygninger som ikke lenger er i bruk, mv. Det kan være estetiske grunner til at kommunen ønsker en tomt ryddet, men det er ikke gitt at den beste bruken av det ledige arealet er å tillate bruksendring til parkering. Hvis det innkreves avgift vil både kommunene og private eiere se dette som en mulighet for inntekt fra et ledig areal. Selv når det er snakk om midlertidig bruk, må kommunene se dette i sammenheng med en helhetlig (og restriktiv) parkeringspolitikk. Trafikkøkningen og en rekke mer eller mindre tilrettelagte avkjørsler kan påvirke lokal trafikksikkerhet. Slike tomter kan vurderes tatt i bruk til andre formål som lekeplass, minipark eller grønnsakmarked, for å nevne noen eksempler.



Figur 9. Eksempler på at ledige tomter tas i bruk til parkering (både kommunal og privat) i sentrumsområder (Sarpsborg) (foto: jub).

Kommuneplanen kan også angi føringer for lokaliseringen og utformingen av parkeringen. Igjen kan vi vise et eksempel fra arealdelen av Hamars kommuneplan (2011):

”Alle p-hus skal anlegges i tilknytning til offentlig veg. Parkeringsanlegg skal tilpasses områdets struktur (både funksjonelt, volummessig, estetisk/fasade og materialbruk)”.

I Hamars kommuneplanen heter det også at parkering i sentrum skal skje i parkeringskjeller eller parkeringshus og det forutsettes at det er brukerne som skal dekke kostnadene.

I Kongsbergs kommuneplan 2009-2020 heter det også at bilparkering i sentrum skal løses under bakkenivå eller i større fellesanlegg. Ramper til parkeringskjelleres skal legges inn i bygninger.

En gjennomgang av noen nyere kommuneplaner viser at krav til antall bilplasser nå søkes redusert (dvs. det settes tak). Derimot stilles det gjerne minimumskrav til sykkelparkering og at det er vanlig å angi at disse plassene skal lokaliseres i tilknytning til inngangspartiet (eksempel: Sandnes kommune 2011, Skedsmo kommune 2011).



## 4.2.2 Frikjøp

Plan- og bygningslovens § 28-7 omhandler den ubebygde delen av en tomt. Der heter det at kommunen ved bestemmelse i kommuneplanen kan samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på fellesareal kan innbetales et beløp for hver manglende plass. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde.

De satsene som kommunene tidligere hadde vedtektsfestet, var ofte langt lavere enn det faktisk koster å anlegge en parkeringsplass. Hvis en kommune krevde at plassene skulle være i kjeller, i parkeringshus eller i underjordisk anlegg ville det bli billigere for utbygger å overlate til kommunen å bygge større, felles parkeringsanlegg. Et slikt anlegg kan være felles for flere eiendommer og dekke flere formål. Det er nå en tendens til at satsene for frikjøp blir mer i samsvar med de reelle kostnadene forbundet med å bygge parkeringsanlegg.

Plan- og bygningsloven forutsetter at innbetalt beløp øremerkes til opparbeiding av offentlige parkeringsanlegg. Mens dette tidligere var en frivillig ordning der utbygger selv måtte finne en slik avtale fordelaktig, gir nåværende PBL kommunene anledning til å kreve en slik innbetaling gjennom bestemmelser i kommuneplanen. Det står kommunen fritt å kreve innbetalt et beløp som tilsvarer forventet anleggskostnad.

Det har etter hvert blitt vanlig i de større byområdene å fastsette maksimalnormer for antall plasser som tillates anlagt. En tvungen frikjøpsordning forutsetter at kommunen også har fastsatt et minimumskrav.

Det framgår ikke direkte av plan- og bygningsloven hvordan slike bestemmelser kan utformes, men i flere kommuneplaner finnes det eksempler på at denne muligheten er tatt opp. I Stavangers kommuneplan er det et eksempel på en slik bestemmelse (figur 10).

**1. Bilparkering i Stavanger sentrum**  
I Stavanger sentrum med avgrensing vist på arealplankartet gjelder krav om frikjøp for all bilparkering. For næringsetablering skal det kjøpes fri for 0,9 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA. For boligbebyggelse skal det kjøpes fri for 0,9 parkeringsplasser pr. boenhet.

Figur 10. Utsnitt fra parkeringsbestemmelser i Stavangers kommuneplan.

Som vist i figur 11 har også Hamar kommune vedtatt en slik bestemmelse.

I stedet for parkeringsplass på egen tomt kan det innbetales et beløp pr. manglende plass til kommunen i samsvar med kommunens gebyrregulativ. Beløpet skal være innbetalt før byggearbeidene tillates igangsatt. Kommunen skal benytte penger fra frikjøp til bygging av parkeringsanlegg.  
Kommunen kan gi bestemmelser om tvungen frikjøp/bankgaranti for nærmere angitte bydeler. Normene for tvungen frikjøp skal ta utgangspunkt i de reelle kostnadene ved å opparbeide p-hus plasser. For Strandsonen som skal omformes til ny bydel, tillates det ikke frikjøpsbeløp som er vesentlig lavere enn de reelle kostnadene ved å opparbeide p-hus plasser.

Figur 11. Utsnitt fra Hamar kommuneplan. Vedtatt 19.10.2011. Vedlegg 1.

Selv om det kan ta tid, vil frikjøpsordningen gradvis føre til at kommunen får større styringsmuligheter ved selv å bygge parkeringsanlegg for de øremerkede midlene som hentes inn fra utbyggere.

Utover å tilby en frikjøpsavtale kan kommunen forsøke å kjøpe opp eksisterende plasser, inngå avtaler med eiere av plasser mv. og være bevisst på muligheten for en gradvis overføring av parkering fra små plasser til større anlegg som er mer direkte knyttet til hovedvegnett, og i større grad kan dekke ulike parkeringsbehov samtidig (sambruk).

Når kommunene etter hvert kan finansiere relativt store, felles anlegg i stedet for å kreve (eller tillate) at hver enkelt utbygger løser parkeringen på egen tomt, kan de nye anleggene lokaliseres der det anses å være best fra en helhetlig vurdering av hensyn til miljø, trafikk og tilgjengelighet, mv.

### **4.3 Kommunale tiltak rettet mot eksisterende parkeringsplasser**

Ved nærmest alle andre situasjoner enn boligen - dvs. i den andre enden av bilturen - kan det vurderes ulike tiltak. Men disse tiltakene må ikke være avvisende på en slik måte at bilturer bare får et annet endepunkt som kanskje ligger lenger unna. Derfor må parkeringspolitikken gjelde ikke bare hele kommunen, men det må også samarbeides om en interkommunal politikk. En kommune kan vanskelig være restriktiv alene. Hvis nabokommunene fører en mer "løssluppen" politikk, risikerer man at næringsliv, service og tjenester velger å (om-)lokalisere dit. Derfor er det nødvendig at fylkeskommunen ikke bare oppmuntrer og stimulerer til interkommunalt samarbeid om parkeringspolitikken, men også gir føringer gjennom bestemmelser i en regional plan. Noen ulike temaer som kommunene bør vurdere i tilknytning til tydeliggjøringen av sin parkeringspolitikk, tas opp nedenfor.

Kommunenes utfordring ligger i å kunne redusere antallet eksisterende plasser eller regulere bruken av dem slik at bilturer blir avvist, dvs. at ulike reisemål dekkes på andre måter.

#### **4.3.1 Reduksjon av antall plasser**

Kommunen har tradisjonelt krevd at det anlegges et "minst tilstrekkelig antall parkeringsplasser". Når disse plassene er privat eid, kan en kommune i ettertid bare gjøre noe med dette ved å inngå i forhandlinger med eier av plassene eller gå mer drastisk til verks gjennom kjøp eller ekspropriasjon. Derimot kan kommunene redusere det antallet plasser som kommunen selv kontrollerer. Andre myndigheter må også forventes å følge opp.

I noen sammenhenger kan det likevel være aktuelt å tilrettelegge for den etterspørsel som finnes. Tilrettelegging for spesielle kjøretøykategorier eller brukergrupper kan i seg selv innebære en restriksjon overfor annen parkering. Dette gjelder hvis det er eksisterende plasser som derved får en begrenset bruk og ikke blir erstattet av nye parkeringsplasser utenfor gategrunn. I tillegg til de eksemplene som omtales nedenfor gjelder det også reservering av plasser for å dekke forflytningshemmedes behov og etterspørsel (avsnitt 4.5).

### 4.3.2 Kollektivfelt

Noen steder kan arbeidet med å tilrettelegge for bedre kollektivtrafikk rettferdiggjøre at gateparkering fjernes. Det kan dreie seg om prioriteringstiltak og holdeplassenes lokalisering og utforming.

### 4.3.3 Sykkelveger og sykkelparkering

Når det skal anlegges sykkelfelt eller sykkelveger i tettbebygde områder kan disse gjerne legges i sentrale gater og vegger og derved fortrenge eventuell bilparkering langs fortau.

Etter hvert som sykkelbruken øker må det tilrettelegges for mer sykkelparkering. I motsetning til alminnelig bilparkering er det ikke grunn til å være restriktiv. Det må tilrettelegges for parkeringsmuligheter nær viktige målpunkter i sentrum. Når en bilplass kan erstattes med ca 10 sykkelplasser, betyr det at sentrum kan bli lett tilgjengelig for flere. Det finnes veiledninger om utforming av sykkelparkering – se for eksempel Statens vegvesen 2007.



Figur 12. En bilplass kan erstattes med ca. 10 sykkelplasser. Det kan gi flere lett atkomst til et sentrumsområde.

### 4.3.4 EL-biler mm.

Tilrettelegging for kjøretøyer basert på alternativer til fossilbasert energi (EL og hydrogen) er et nasjonalt satsningsområde. Slike kjøretøyer medfører også trafikk- og parkeringsetterspørsmål. EL-biler gis ulike fordeler i trafikken og med hjemmel i vegtrafikkloven (parkeringsforskriftens § 8 a) kan de parkeres gratis på avgiftsbelagte (kommunale) plasser. Det satses også på å tilrettelegge for at batteriene skal kunne lades på spesielt reservert parkeringsplasser.

Det foreligger forslag om at også private parkeringsanlegg skal pålegges å la slike kjøretøyer benytte eksisterende plasser gratis.

I den grad det innebærer at allerede eksisterende parkeringsplasser blir reservert for denne kjøretøytypen, vil et redusert antall plasser kunne tilbys andre. Dett betyr at det samlede parkeringstilbudet i et område blir mindre fleksibelt og færre plasser tilgjengelig for dem som benytter fossilt drivstoff. Hvis det anlegges nye parkeringsplasser til formålet, blir lite oppnådd.

### 4.3.5 Annen reservering av plasser

Det er ikke uvanlig at parkeringsplasser i byer og tettsteder reserveres til spesielle formål som tjenestebiler, hotellgjester, drosjer, osv. Såfremt slike reguleringer håndheves kan også slik regulering begrense det allment tilgjengelige tilbudet.

#### 4.3.6 Kreativ bruk av eksisterende parkeringsplasser

De senere årene har det som opprinnelig var en aksjonsbevegelse fått aksept for at parkeringsplasser ved fortau kan få alternativ bruk. Konseptet ”Park-ing day” har utviklet seg fra å være en én-dags begivenhet til å få mer permanent karakter. Dette startet i USA, men har etter hvert spredt seg til andre steder. Fra at det ble det rullet ut en kunstig gressplen på en parkeringsplass slik at beboere demonstrativt kunne arrangere piknik utenfor fortauskanten har slike plasser etter hvert blitt formelt regulert og tatt i bruk til andre formål (figur 13).



Figur 13. Fra spontan og uformell Park-ing day til regulert, alternativ bruk av gatearealet.

Nå kan vi i mange byer se at fortauene utvides ved at kantsteinsparkeringsplasser tas i bruk til andre formål. Det kan etableres beplantning, settes opp benker, mv. og det tillates uteplasser for kafeer og utvidelse av handelsareal på tidligere parkeringsplasser, mv. (figur 13).

#### 4.3.7 Parkeringsreguleringer og -forbud

##### *Parkeringsskilt 370 og 372: Sted, varighet og tid*

Regulering av parkering på offentlig veg må ta utgangspunkt i vegtrafikklovgivningen (§ 5) og den tilhørende skiltforskriften. Det varierer med type veg og type skilt hvor skiltmyndigheten ligger. Vegdirektoratet, regionvegkontoret og kommunen kan være part i dette. Blant annet for skilt som regulerer parkering har også politiet skiltmyndighet, men når det gjelder kommunale veger kan myndigheten helt eller delvis delegeres til en kommune med god trafikkteknisk kompetanse (Statens vegvesen 2009).

Skilt 370 angir stans forbudt, mens skilt 372 forbyr parkering på angitte steder. Begge kan brukes for å begrense mulighetene for å stoppe eller parkere på offentlig veg. Skilt 372 kan på underskilt angi parkeringens tillatte varighet eller om det gjelder spesielle dager eller tider på dagen. Ved å angi en maksimal parkeringstid kan man unngå at plasser beslaglegges av én bruker i lang tid (for eksempel til arbeidsreise-parkering), og derved sikre at flere får tilgjengelighet til et område uten at det må anlegges flere parkeringsplasser.

De offentlige trafikkskiltene kan benyttes også på privat veg, men det må innhentes tillatelse fra regionvegkontoret.

Det må alltid foreligge en vedtaksprotokoll med begrunnelse før et skilt kan settes opp. Vedtaket må begrunnes. Det finnes klare regler for skiltenes plassering, mv. (Statens vegvesen 2009).

I tiltakskatalogen (<http://www.tiltakskatalog.no/>) som beskriver tiltak for å begrense miljøbelastningen fra transportsektoren, er det foreløpig tre kapitler om parkering: a) begrensning av parkeringstilbudet, b) bruk av parkeringsavgifter og c) innfartsparkering.

### ***Avkjørsler***

Vegtrafikklovens § 40-43 legger et viktig grunnlag for regulering av avkjørsler. Det vises også til § 13 som er grunnlaget for vegnormalene – Håndbok 017 (Statens vegvesen 2008). Loven gir føringer for reguleringer som kan følges opp med reguleringer i henhold til Plan- og bygningsloven. Det er uheldig med en rekke avkjørsler til mindre, private parkeringsplasser i et tettsted. Kommunen kan arbeide for en form for sanering av antall avkjørsler, og benytte dette som et redskap i et bevisst arbeid for å fjerne parkeringstilbud som er uheldig lokalisert.

I prinsippet skal all parkering - også utenfor gategrunn - være godkjent av kommunen. Parkering på privat grunn forutsetter en godkjent avkjørsel. En registrering av det eksisterende parkeringstilbudet vil gi kommunen god oversikt over situasjonen og legge grunnlaget for å beskrive hvilke tilbud som finnes og samtidig legge grunnlaget for å utarbeide en plan for lokalisering av avkjørsler til parkeringsplasser. Det kan for eksempel være uheldig med avkjørsler fra gater og veger som har stor fotgjengertrafikk.



*Figur 14. Parkeringsplasser skal reguleres (godkjennes). Krav til atkomstveier og regulering av avkjørsler kan være avgjørende for om en parkeringsplasser skal godkjennes – også midlertidig.*

### ***Parkeringsavgifter***

Gratis parkering finnes ikke. Det er derfor alltid et spørsmål hvem det er som egentlig betaler. Det bør være et prinsipp at det er brukeren av plassen som betaler.

Kommunene kan selv bestemme om de vil innføre avgiftsparkering på offentlig eide/kontrollerte plasser. Det er hovedsakelig i deler av byer og noen større tettsteder at det er vanlig med avgiftsparkering, men det kan benyttes de steder en kommune ønsker å påvirke bruken av parkeringsplasser.





Figur 15. Med avgift reduseres "behovet" - uten avgift finnes "behovet" fortsatt. Gatebilder fra sentrumsranden i Sarpsborg (foto: jub)

Private aktører må i større grad ta markedshensyn. De kan velge å tilby plassene gratis eller de kan innføre avgift for å regulere bruken eller som en inntekstkilde. Kommunen kan ikke bestemme at nye, private plasser skal avgiftsbelegges. PBL gir ikke hjemmel til det.

Parkeringsavgifter kan brukes til å begrense etterspørselen, men kan også brukes til å sikre sirkulasjon i de tilfeller etterspørselen er større enn tilbudet. Avgifter kan kombineres med skiltet tidsbegrensing, men progressive takster kan ha samme effekten. Takstene kan reguleres slik at det alltid skal være mulig for dem som kun har et kort ærend på stedet å finne en ledig plass. I sentrumsområder er dette et virkemiddel for å unngå at biler sirkler rundt i et område på leting etter ledig plass.



Figur 16. Et typisk sentrumsbilde. Betalingsautomaten er ofte et sentralt, men og ikke alltid vakkert "møbel".

Mange parkeringsplasser er så rimelige å anlegge at taksten ville bli svært lav om den ble begrenset til bare å skulle dekke utgiftene. Avgiften skal derfor settes så høyt at den både sikrer at plasser er tilgjengelige for å hindre unødig søketransitt etter ledig plass, og samtidig kan både kommunene og private aktører få netto inntekter fra avgiftsparkering. Det finnes eksempler på at slike reguleringer gjøres løpende. San Francisco er ett eksempel (<http://sfpark.org/>).

### ***Soneparkering (skilt 376)***

Soneparkering innebærer i utgangspunktet et generelt parkeringsforbud i et område. Det er ulike situasjoner der dette er egnet og vil vanligvis ikke gi rom for unntak. Derfor er det lite egnet i boligområder der det ikke er tilstrekkelig antall parkeringsplasser utenfor gategrunn. Tiltaket egner seg i næringsområder eller steder der man ønsker å fjerne parkering fra gategrunn. Det egner seg på steder der det er ønskelig å sikre at vegene er uten hindringer. Slik regulering kan være generell eller begrenset til nærmere angitte tider.

Det er mulig å skilte unntak innenfor et slikt område. For eksempel kan det avsettes oppmerkede plasser til besøkende. Plassene kan også avgiftsbelegges.

### ***Boligsoneparkering (Parkeringsforskriften § 7)***

Boligsoneparkering innføres vanligvis for å skjerme boligområder mot fremmedparkering. Dette er aktuelt nær arbeidsplasskonsentrasjoner eller handelstilbud der det ikke finnes tilstrekkelig parkeringsplasser til å dekke etterspørselen. Den samme effekten kan oppnås med omfattende skilting langs de berørte vegene, men det er da enklere å skilte ved den eller de vegene som fører inn i det berørte området.

I mer bymessige områder der beboerne ikke alltid har parkeringsplass på egen eiendom eller i felles anlegg, kan det utstedes tillatelser som gir disse anledning til å parkere på veggrunn i området. Også næringsdrivende i et område kan få utstedet parkeringstillatelser. Kommunen bestemmer hva kriteriene for å få parkeringstillatelse skal være. Det er vanlig at kommunene krever en avgift for en slik tillatelse (beboerkort). I Bergen er det eksempelvis i dag åtte områder med boligsoneregulering

Det må finnes egne ordninger for besøkende til området. Det kan blant annet skje ved at det anordnes noen avgiftsbelagte plasser.

I tett bebygde byområder er boligsoneparkering vanlig, men tiltaket egner seg også i andre situasjoner der det er ønskelig å begrense fremmedparkeringen.

## **4.4 Boligparkering**

Boligparkering innebærer en spesiell utfordring. Det gjelder ikke minst i sentrumsområdene. En parkeringsplass i kjeller koster i dag vanligvis kr. 250.000 eller mer. Det er vanlig at myndighetene krever at det anlegges en eller flere plasser per boligenhet. Med faste krav eller normer kan man ikke skille mellom dem som har bil (en eller flere) og dem som ikke kan ha eller ikke ønsker å ha bil.

Det er vanlig å skille mellom boligparkering og annen parkering. I sentrumsområder kan det være viktig for dem med bolig å vite at det finnes plass når de kommer tilbake fra en biltur. Dessuten har boligeieren gjerne eid eller leid parkeringsplassen. I utgangspunktet kan det være tilstrekkelig med plasser i et boligområde, mens man ved andre målpunkter kan diskutere ulike former for begrensnings og restriksjoner.

Det må også legges til rette for et begrenset besøksparkeringstilbud i tilknytning til boligområder. Bruken av plasser med spesielle formål må ofte styres/kontrolleres. Vanligvis overlates dette til sameier, borettslag, velforeninger, osv. fordi plassene er

på privat eiendom. Kommunen må likevel følge opp med regulering av parkeringsmulighetene på kommunale veger og lokale atkomstveger for at disse skal få god framkommelighet for tjenestekjøring, utrykningskjøretøy, mv og for å ivareta trafiksikkerheten.

Det blir ofte oversett at hushold har flere typer kjøretøyer. Det bør tas hensyn til at det kan være nødvendig å regulere plass til ulike typer tilhengere. Videre kan det vurderes om tyngre nyttekjøretøyer bør få parkere i boligstrøk. Dette gjelder selv om det er beboere som har et slikt kjøretøy som arbeidsplass. Eksempelvis har Malvik kommune en parkeringsbestemmelse i arealdelen i sin kommuneplan av 20. juni 2011, der det i punkt 2 heter:

”Det tillates ikke parkering av kjøretøy med tillatt totalvekt over 7,5 tonn i boligfelt”.

I mange byer og tettsteder kan det være aktuelt med sambruk av parkeringsplassene. Dette betyr at man går bort fra ren boligparkering og forutsetter at i hvert fall noen kommer til å benytte sin bil i løpet av dagen og at plassen som blir ledig derfor kan benyttes til andre parkeringsformål – primært på dagtid. Derved kan det samlede antallet parkeringsplasser begrenses. Flere byer har innført bestemmelser som gir mulighet for å redusere antallet plasser som kreves anlagt der det er en blandet bymessig bebyggelse. Reduksjon på opp til 30 % har vært brukt som retningslinje i større byer.

Selv om det synes riktig å tillate et tilstrekkelig antall parkeringsplasser knyttet til boligene, trenger ikke disse plassene være rett ved inngangsdøren. Det bør tas hensyn til det lokale boligmiljøet, barns sikkerhet, mv. og eventuelt prioritere plass til sykkelparkering.

I bestemmelser kan det kreves at alle eller en gitt andel av parkeringsplassene skal anlegges under bakken eller i anlegg over flere plan for å unngå å beslaglegge arealer som kan få en bedre bruk i et boligområde. Dette fører gjerne til at parkeringsplassene blir mer kostbare, men det gjør også at tilbudet kan skilles ut som en egen regnskapsenhet og de som av ulike grunner ikke disponerer bil, kan få lavere boligkostnader enn det dagens praksis ofte gir grunnlag for.



Figur 17. Parkering beslaglegger mye areal også i boligområder.

Når parkeringen organiseres slik at parkeringskostnaden tydeliggjøres, kan kostnaden – både investering og drift – knyttes til bilholdet og ikke skjules i boligkostnaden. I småhusbebyggelse er det vanskelig å få til dette, men i områder der det bygges tettere (rekkehus og blokkbebyggelse) kan parkeringen legges i felles anlegg som skilles fra



boligene. De som har behov for en parkeringsplass, kan så leie eller kjøpe plass i felles anlegg.

Det er ikke nødvendig at bilen er så lett tilgjengelig at eieren/brukeren lar være å tenke seg om før bruk. Dette gjelder for eksempel for korte turer. Det finnes kommuneplaner som gir føringer for slik lokalisering av parkeringsplassene. Det skal med andre ord medføre litt anstrengelse eller tidsbruk å hente fram bilen. Stavanger kommune har gitt retningslinjer som forutsetter at beboeren kan komme til å passere en holdeplass på veg til der bilen er parkert (se figur 18).

#### Retningslinjer om parkering. R

1. Ved all reguleringsplanlegging skal parkering planlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg. Ved planlegging av fellesanlegg for sambruk mellom bolig og næring, kan det vurderes lavere parkeringsdekning enn normene for bolig og næring tilsier sammen. Parkeringsanlegg skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.
2. Ved utbygging av nye områder skal parkering primært være løst i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Disse fellesanleggene skal vurderes lagt under bakken.
3. Utendørs parkeringsareal skal gis en estetisk god utforming gjennom bruk av grøntarealer og vegetasjon. Ramper skal løses i bebyggelsen.

Figur 18. Retningslinjer (R) om parkering. Utdrag fra Stavanger kommuneplan 2010-2025, vedtatt 14.06.2011.

I boligområder er det uansett en fordel om parkering kan skje utenfor gategrunn av hensyn til sikkerheten og framkommeligheten for tjenestekjøring. I småhusbebyggelse kan det vurderes om det bør være plass til all parkering på egen tomt, men det kan også vurderes om det er gunstigere med fellesanlegg. Dette gjelder ikke minst behov for å begrense kjøring på gangveger blant annet av hensyn til sikkerheten i boligområdet. Det er ikke riktig - og vanligvis heller ikke nødvendig - at en offentlig anlagt veg får dårlig framkommelighet og redusert sikkerhet som følge av at det parkeres biler langs vegen.

## 4.5 Spesielle parkeringsformål

Dette er formål der både behov og etterspørsel skal søkes dekket innenfor både eksisterende parkeringstilbud og i planleggingen av nye plasser. En rekke lover tar for seg de spesielle hensyn som skal tas for å skape likestilling i samfunnet. Krav til universell utforming betyr at også parkeringstilbudet må tilpasses dem som har spesielle behov. Plan- og bygningsloven gir grunnlag for å sikre tilgjengelighet for dem som har begrenset bevegelsesevne.

Det skal etableres reserverte parkeringsplasser for dem som kan dokumentere behov for det. Det gjelder både muligheten til å sette fra seg bilen i det hele tatt gjennom at det er avsatt et tilstrekkelig antall plasser, men også at disse plassene er lagt nær en inngangsdør, rampe, heis, mv.

I teknisk forskrift (TEK 10) omhandler kapittel 8 uteareal og plassering av byggverk. Forskriftens § 8-9 omhandler parkering og tar spesielt opp krav om plasser for forflytningshemmede i punktene 3 og 4.

### § 8-9. Parkerings- og annen oppstillingsplass

1. Byggverk skal ha nødvendig parkerings- og oppstillingsplass tilpasset byggverkets funksjon.
2. Byggverk skal ha tilstrekkelig oppstillingsplass for forutsatt vareleveranse.
3. Bygning med boenhet med krav om heis og byggverk med krav om universell utforming skal ha tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og tilstrekkelig annen oppstillingsplass for rullestol, barnevogn, mv. For parkeringsplassene gjelder følgende:
  - a) Parkeringsplass skal være nær hovedinngang
  - b) I byggverk med parkeringsplasser skal disse være plassert nær heis
  - c) Parkeringsplass skal ha tilfredsstillende belysning og være tydelig skiltet og merket
4. Uteareal for allmennheten skal ha tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og tilstrekkelig annen oppstillingsplass for rullestol, barnevogn mv. For parkeringsplassene gjelder følgende:
  - a) Parkeringsplass skal være nær hovedinngang
  - b) Parkeringsplass skal ha tilfredsstillende belysning og være tydelig skiltet og merket

Det finnes mye veiledning om utforming av slike plasser (for eksempel Deltasenteret: <http://www.bufetat.no/bufdir/deltasenteret> og Norges handikapforbund: <http://www.nhf.no>).

Et eget parkeringskort gir forflytningshemmede rett til å parkere på spesielt oppmerkede parkeringsplasser. Ordningen er hjemlet i «Forskrift om parkering for forflytningshemmede» og gjelder på alle parkeringsplasser merket med offentlig trafikkskilt.

Slike, reserverte plasser bør være større enn vanlige plasser. Det stilles ikke klare krav til antall plasser, men det anbefales at minimum 10 % av plassene i mindre anlegg (med 50-100 plasser) og 5 % i større anlegg reserveres for brukere med spesielle behov og godkjente tillatelser (Statens vegvesen 2011). Det finnes føringer for hvilke krav som bør stilles til lokalisering og utforming (Teknisk forskrift (TEK 10))<sup>6</sup>.

Dette betyr at en betydelig andel av parkeringsplassene i sentrum må være større enn vanlige plasser og når de i tillegg reserveres til eksklusiv bruk for en godkjent brukergruppe betyr det at det vil bli mindre plass til å tilby andre brukergrupper parkeringsplass. Kravet til antall plasser legger til grunn at det alltid bør være slike plasser tilgjengelig for brukerne.

---

<sup>6</sup> Andre referanser er Deltasenteret: <http://www.bufetat.no/bufdir/deltasenteret> og Norges Handikapforbund: <http://www.nhf.no>



Figur 19. Offentlige parkeringsplasser for forflytningshemmede er skiltet med hvit P på blå bunn sammen med rullestolsymbol som underskilt. Butikker ønsker ofte å reservere plasser ved inngangen for spesielle brukere (høyre bilde).

## 4.6 Innfartsparkering

Innfartsparkering er et ledd i en reisekjede der reisemålet ligger et helt annet sted enn der parkeringen skjer. Når det gjelder mating med bil, mener mange at innfartsparkering kan avlaste innfartsårene til storbyen og begrense etterspørselen etter parkering der fordi det blir lettere eller mer attraktivt å reise kollektivt. En slik effekt er ikke dokumentert. Det er på den annen side grunn til undersøke om slike parkeringstilbud bidrar til økt bilbruk blant dem som benytter de aktuelle holdeplassene eller stasjonene og derved medfører en uønsket belastning på lokale gater og veier.

### 4.6.1 Positive og negative effekter av innfartsparkering

Selv om innfartsparkering kan være nyttig i et større perspektiv er det ikke nødvendigvis et tiltak som begrenser bilbruk eller bidrar positivt til et bedre lokalmiljø sentralt i en kommune lokalisert utenfor en storby. Figur 20 viser at tiltaket kan forutsettes å ha positive og nyttige effekter ved å få flere til å benytte de kollektive transporttilbudene, men det er også mulig at det kan føre til uønskede effekter. Ønsker om utbygging av innfartsparkering må i hvert tilfelle vurderes ut fra mulige positive og negative effekter. Det må også skaffes grunnlag for å vurdere behovet for nye plasser. Selv om antall brukere av kollektivtilbudet kan øke som følge av et slikt parkeringstilbud, er det også mulig at omfanget av biltrafikkarbeidet kan øke.

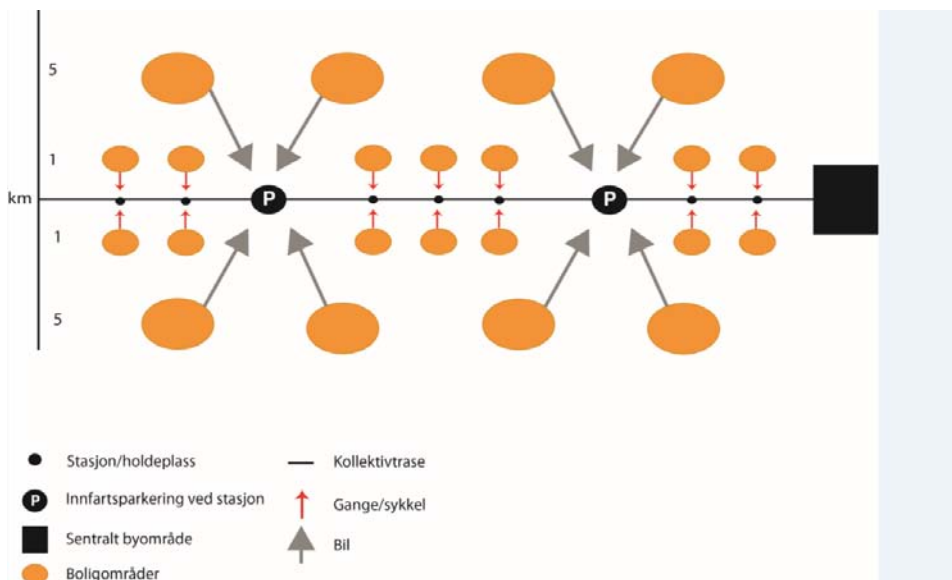
Positive effekter	Negative effekter
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjøre det lettere og mer attraktivt å benytte eksisterende kollektivtilbud</li> <li>• Gi et tilbud til dem som ikke har et lokalt kollektivtilbud ved bostedet</li> <li>• Gi et tilbud til dem som ikke har parkeringsmuligheter ved målet for en reise</li> <li>• Flere valgmuligheter på reisen</li> <li>• Bedre tilgjengeligheten til sentrale områder</li> <li>• Redusert antall langtids-parkeringsplasser sentralt i byen</li> <li>• Skape grunnlag for et utvidet/nytt kollektivtilbud</li> <li>• Møtested for kameratkjøring</li> <li>• Avlaste hovedveisystemet-bedre framkommeligheten</li> <li>• Begrense bilbruken</li> <li>• Lite kontroversielt miljøtiltak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innfartsparkering kan redusere passasjergrunnlaget for kollektivtilbud fra spredt bebygde områder</li> <li>• Innfartsparkering kan redusere grunnlaget for lokale bussruter</li> <li>• Dårligere flatedekning eller redusert rutetilbud</li> <li>• Innfartsparkering kan stimulere til bilbruk - redusere andelen som går, sykler eller reiser kollektivt til stasjonen/ holdeplassen</li> <li>• Innfartsparkering beslaglegger (ofte) sentrale arealer i tettsteder og mindre byer. Dette er arealer som kan benyttes til mer verdifulle utbyggingsformål</li> <li>• Innfartsparkering innebærer (yttrerligere) subsidiering av bilbruk fordi det ikke er brukere som betaler direkte</li> <li>• Innfartsparkering kan stimulere til spredt og lite rasjonelt utbyggingsmønster</li> </ul>

Figur 20. Mulige positive og negative effekter av innfartsparkering (Kilde: TØI rapport 1239/2012)

#### 4.6.2 Lokalisering av innfartsparkering

Innfartsparkering kan være knyttet til videretransport med ferje, buss eller tog. Lokaliseringen må derfor knyttes til ferjeleier, jernbanestasjoner eller bussholdeplasser. Når transporten videre skal skje med jernbane eller ferje er man ofte bundet til eksisterende infrastruktur, mens det er mulig å få til et mer fleksibelt samspill mellom parkering og busstilbud langs et veinett. Ofte brukes også innfartsparkeringsplasser som møtested for kameratkjøring videre med bil.

Figur 21 viser nærmere prinsipper for lokalisering av innfartsparkering. Parkeringstilbudet bidrar til at brukerne som bor lenger borte, dvs. utenfor gang- og sykkelavstand, vil velge stasjoner med et godt kollektivtilbud og tilrettelagt parkering. I områder med tett bebyggelse i tilknytning til stasjonen tilbys det ikke innfartsparkering.



Figur 21. Prinsskisse for lokalisering av innfartsparkering (Kilde: TØI rapport 1239/2012).

Bildene (figur 22-25) på neste side illustrerer at det i Follo er flere steder der innfartsparkeringen beslaglegger viktige sentrumsarealer. Det er bare deler av parkeringstilbudet som synes på disse bildene.



Sonsveien stasjon i Vestby og Rosenholm stasjon (figur 26) på grensen mellom Oppegård og Oslo, er eksempler på lokalisering av innfartsparkeringss plasser som er lokalisert ved stasjoner utenfor sentrumsområder. Begge disse stedene er det plass til flere parkeringsplasser, men det er sannsynlig at potensielle brukere i noen grad velger stasjoner med bedre togtilbud eller stasjoner som ligger i en mer gunstig takstzone relativt til reisemålet. Rosenholm stasjon ligger for eksempel nærmere Oslo enn Kolbotn og har lavere takst for dem som skal til Oslo, men har et dårligere togtilbud.

På noe lenger sikt må man regne med at stasjonsnære parkeringsarealer i Follokommunene blir aktuelle for annen arealbruk. I hvert fall må det forventes at parkering i hovedsak legges under bakkenivå eller i parkeringshus. Da kan arealene i stedet utnyttes til formål som både styrker sentrum og gjør sentrumsområdene mer attraktive. Vi har i denne rapporten anbefalt at det generelle parkeringstilbudet i sentrum reduseres og at nødvendige plasser flyttes til sentrumsranden. I så fall er det unaturlig om innfartsparkering alene skal dominere sentrumsbildet.

I forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 heter det at arealer ved viktige knutepunkter bør benyttes til bolig- og serviceformål. Dette regnes å gi flere kollektivreisende enn om arealene benyttes til innfartsparkering. Derimot anses tilrettelegging for innfartsparkering å være viktig ved knutepunkter utenfor byer og tettsteder, men det må tas hensyn til lokale forhold og forutsetninger (Avinor et al 2012).



Figur 22. Ås. Noen av parkeringsplassene øst for jernbanen



Figur 23. Noen av innfartsparkeringss plassene i Vestby



Figur 24. Ski. Noen av parkeringsplassene vest for jernbanen



Figur 25. Litt av innfartsparkeringstilbudet i Kolbotn



Figur 26. Rosenholm innfartsparkering. Utenfor sentrumsområdet i Oppegård kommune.

### 4.6.3 Styring av bruken av innfartsparkering

Innfartsparkering kan ses som del av en kollektivreise. Derfor synes det å være en generell aksept for at det skal være gratis fordi kollektivreisende allerede har betalt for reisen. Dermed skiller innfartsparkering fra annen parkeringspolitikk i byområder der man i større grad forutsetter at brukeren skal betale. Selv om innfartsparkering er gratis kan det være en høy markedspris på parkering i det aktuelle området. Kostnadene for arealer, utbygging og vedlikehold/drift dekkes derved av eier/operatør og det ses bort fra at parkering som er gratis (for brukeren) innebærer en subsidiering av bilbruk.

Der det er stor etterspørsel og det er mulighet for at plassene også benyttes av ansatte og besøkende til nærliggende virksomheter, har det etter hvert blitt aksept for at det kan innkreves en avgift. Jernbaneverket benytter flere steder en ordning med oblater der det betales en form for administrasjonsavgift for å få tilgang til plassene. Oblaten gir mulighet for å kontrollere at sentrale parkeringsplasser ikke benyttes av personer som bare har et ærend i det aktuelle området som ofte er sentrum. Lokalt bør det være større interesse for å tilby parkering til slike formål. Før sommeren 2012 ble det innført en oblatordning i Ski og Kolbotn, men avgiften for en oblat (50 kr per måned) har trolig liten avvisende effekt. Plassene er fortsatt fullt utnyttet.

I de tilfeller det er myndighetene (nasjonale, fylkeskommunale eller kommunale) som tilbyr parkeringsplasser, er slike avgifter nærmest symbolske. En høyere avgift kan bidra til å redusere etterspørselen og få flere til å gå, sykle eller benytte lokal buss til på vei til stasjon eller holdeplass. Tabell 5 viser prinsipper for regulering og egenskaper ved innfartsparkering etter lokalisering.

Tabell 5. Regulering og egenskaper etter lokalisering (TØI rapport 1239/2012).

Egenskaper ved stasjonen/terminal	Byområder	Distrikter
Behov for sykkelparkering	Stort behov: mange og nok plasser	Mindre behov: få, men nok plasser
Behov for bilparkering	Lite behov, få plasser	Stort behov, mange plasser
Betaling/pris	Betaling/høy pris	Ikke betaling før plassen er full
Behov for fasiliteter	Mulighet å kjøpe billett, toalett, leskur, m.m.	Leskur

Oppsummert kan følgende retningslinjer benyttes (TØI rapport 1239/2012):

- I områder med sentrumsfunksjon skal det legges til rette for gange, sykkel og et lokalt kollektivtilbud (matebuss). Arealene bør primært benyttes til andre formål enn innfartsparkering for bil.
- I områder med lav utnyttelse og ingen sentrumsfunksjon skal det primært legges til rette for gange, sykkel og et lokalt kollektivtilbud (matebuss). I tilfeller der det ikke er et godt kollektivtilbud, kan det vurderes å tilrettelegges for innfartsparkering.
- I spredt bebygde områder (som heller ikke skal utvikles i nær framtid) kan det vurderes innfartsparkering dersom det ikke finnes et godt kollektivtilbud til stasjonen.

## 5 Forslag til retningslinjer og bestemmelser

Som beskrevet foran er det store forskjeller mellom kommunene i Follo. Det gjelder ikke bare folketall, utbyggingsmønster og lokalisering av handel og service, men også transporttilbudet. Utforming av en strategi som går ut på å begrense bilbruken (færre og/eller kortere turer med bil), enten det gjelder lokal transport innen en av kommunene eller transport ut av en kommune, kan ta utgangspunkt i parkeringstilbudet. På den annen side vil det være uakseptabelt hvis parkeringspolitikken blir mer restriktiv eller styrende hvis det ikke samtidig tilbys et godt kollektivtilbud og forholdene legges til rette for at det skal være attraktivt å sykle eller gå i de sentrale delene av kommunene.

Parkeringsstilbudet påvirker om bilen blir benyttet på en reise til et gitt målpunkt for et ærend. Om tilbudet er begrenset (antall plasser) eller det er restriksjoner på bruken av tilgjengelige plasser ett sted, kan målpunktet for en reise endres til et annet sted der tilsvarende ærend kan utføres. Dette kan føre til at bilreisens lengde øker. Derfor er det viktig med et regionalt samarbeid om parkeringspolitikken. Når potensielle bilbrukere har alternative reisemål, kan ikke én kommune alene føre en restriktiv eller styrende parkeringspolitikk.

Det er heller ikke lett for en kommune å praktisere en restriktiv parkeringspolitikk for et avgrenset sentrumsområde hvis det i egen kommune finnes andre målpunkt med tilsvarende tilbud, men uten restriksjoner.

I tillegg bør det nevnes at vi ikke nevner godstransport spesielt. Likevel er det viktig å påpeke at det er nødvendig å ta hensyn til godstransportens framkommelighet og parkeringsmulighet. Fokuset i denne rapporten har vært persontransport, og det er årsaken til at oppmerksomheten ikke har blitt rettet mot gods.

### 5.1 Regionalt samarbeid er nødvendig

En regional parkeringspolitikk for sentrumsområdene i Follo må bygges opp rundt generelle prinsipper som beskriver en felles, overordnet strategi som alle kommunene forventes å følge opp på en lojal måte. Det må utformes føringer som tilpasses lokale forhold i den enkelte kommune. De to eksemplene (Ås sentrum og Tangenåsen) i neste kapittel viser at utfordringene er ulike og at løsningene må tilpasses. Et grunnleggende prinsipp er likevel at det skal legges opp til en parkeringspolitikk som begrenser bilbruken i Follo og spesielt i sentrumsområdene.

Det er likevel viktig at det føres en omforent parkeringsstrategi selv om løsningene kan være forskjellige for de ulike sentrumsområdene. Restriksjoner i én kommune kan bidra til økt etterspørsel i en tilgrensende kommune med mer liberal parkeringspolitikk. En helhetlig strategi må derfor bygge en felles forståelse av at det er både ønskelig og nødvendig å regulere parkeringen. Disse utfordringene er trolig



spesielt aktuelle når det gjelder spørsmål om handel og da særlig ”handelslekkasje” mellom kommunene. Kommunen har i dag ulike utgangspunkt når det gjelder detaljhandelsomsetningens andel i sentrum. Det finnes sentrumslokaliserte og eksterne kjøpesentre. For å sikre attraktive sentrumsområder er det derfor nødvendig å se på hele Follo samlet når det gjelder å ta hensyn til konkurransen mellom sentrumsbasert handel og handel i de eksterne sentrene. I den forbindelse kan forslaget til en ny parkeringslov være spesielt aktuelt i Follo.

En felles parkeringspolitikk kan derfor ikke bare rettes mot sentrumsområdene, men må gjelde hele Follo. Parkeringspolitikken gir også muligheter til å påvirke utbyggingsmønsteret i den enkelte kommunen. Ny næringsvirksomhet vil sjeldent ønske en ekstern lokalisering hvis det gis restriktive føringer for antall parkeringsplasser som tillates og hvordan tilbudet ellers skal utformes – f. eks under bakkenivå.

Folloreionen kan ha gode forutsetninger for å føre en felles parkeringspolitikk. Det er fordi regionen har (i hvert fall delvis) naturlige fellestrekk med tanke på pendlingsmønster og handelstilbud.

Også innfartsparkeringen dreier seg om en interkommunal utfordring. Brukerne av slike parkeringstilbud hører ikke bare hjemme i den kommunen der plassene finnes. Det bør derfor arbeides for en felles strategi for å tilrettelegge for denne type parkering der det er til minst ulempe. På lengre sikt bør tilbudet i kommunenes sentrumsområder begrenses. Alternativt kan det anlegges eksterne parkeringsplasser med shuttletransport til aktuelle jernbanestasjoner. På Nesodden er det tilnærmet et slikt opplegg.

Vi anbefaler i denne rapporten en strengere praksis i hele Follo. Det vil kreve ressurser til overvåking og håndheving av parkeringsbestemmelsene. Et ”interkommunalt parkeringsvesen” vil kunne utføre dette arbeidet og gi en felles praksis i hele regionen. Avgifter og gebyrer kan trolig langt på vei dekke de kostnadene håndhevelsen medfører.

Uansett hvilken praksis som følges i den enkelte kommunen og om det innføres avgift eller ikke, må parkeringsreguleringer håndheves i sentrumsområder og andre steder der parkeringen ønskes regulert. Det vil fort bli kjent blant brukerne om det innføres reguleringer, men at disse ikke blir håndhevet. De syv kommunene i Follo bør vurdere å opprette et felles administrasjonsselskap for parkering. Det kan sikre en rasjonell administrasjon og forvaltning av parkeringstilbudet og samtidig sikre en kompetanse som den enkelte kommune ikke kan skaffe alene. I hvert fall vil det ikke være rasjonelt at alle syv kommunene parallelt bygger opp den samme kompetansen.

### 5.1.1 Forslag til overordnet mål

Parkeringspolitikken er et viktig virkemiddel i mange sammenhenger. Den har betydning for utbygges og næringslivets lokaliseringvalg og satsning gjennom de føringer som gis av kommunene. Den har betydning for arealbruken, miljøet, helsemessige forhold og tilgjengelighet. En restriktiv parkeringspolitikk kan ikke ses uavhengig av en rekke andre hensyn, men det er klart at mye trafikk og arealbeslag til parkering sjelden er forenlig med et levende og attraktiv sentrumsmiljø.

Til tross for store forskjeller mellom kommunene, mener vi det er grunnlag for noen felles overordnede målsettinger for Folloreionen. Basert på gjennomgangen av status i de syv kommunene, kan vi peke ut grunnlaget for de overordnede føringene. Sentrumsområdene i Frogn (Drøbak), Ski og Oppegård (Kolbotn) synes å ha større

etterspørsel enn tilbud. Det er også disse stedene det i dag er avgiftsbetaling for en betydelig andel av plassene, men avgiften er lav og det gis til dels mulighet til å parkere gratis tilstrekkelig lenge (2-3 timer) til at ærender kan bli utført.

Formålet med denne rapporten er å legge grunnlaget for at man skal diskutere parkeringspolitikken i de syv kommunene og samordne målsettinger og tiltak. Dette betyr ikke at alle kommunene må benytte de samme tiltakene og at en takstpolitikk må samordnes. Derimot bør alle klargjøre sin parkeringspolitikk. Dette gjelder retningslinjer og bestemmelser i kommune- og kommunedelplaner. Ikke minst gjelder det å fastsette parkeringsnormer som kan påvirke eller styre lokaliseringen av ny utbygging og ny parkering i Follo. I fellesskap må det vurderes hvordan generelle (felles) føringer for omfanget og bruken av nye parkeringstilbud kan gi en god sentrumsutvikling i de syv kommunene.

Det er et overordnet mål at parkeringspolitikken skal

***bidra til å fremme et levende og attraktivt sentrum i den enkelte kommunen***

For å nå et slikt mål må det også aksepteres at det føres en restriktiv parkeringsstrategi som tar hensyn til ulike brukergrupper og behov. I dag er det stor variasjon mellom de syv kommunene i Follo når det gjelder parkering, men ingen har innført maksimumsnormer knyttet til utbygging i sentrumsområdene. På den annen side er det også stor variasjon i hvilke utfordringer den enkelte kommunen har.

Utfordringene kan knyttes til utbyggingsmønster, tetthet, detaljhandelsstruktur og ikke minst til spørsmålet om innfartsparkering (pendlerparkering). Behovet for innfartsparkering må ses i sammenheng med utbyggingsmønsteret og kollektivtilbudet. Det må legges til rette for at de som skal til arbeid utenfor Follo, kan få et transporttilbud som ikke forutsetter at det blir (eller må) tilrettelegges for lokal bilbruk.

Som et ledd i denne strategien mener vi også at en effektiv parkeringspolitikk avhenger av at kommunene har kontroll over flest mulig av de parkeringsplassene som tilbys i sentrumsområdene. Med en slik styringsmulighet kan kommunen få en fleksibilitet som gjør det mulig å tilpasse tilbudet til endrete behov eller målsettinger. Ny parkering bør derfor i hovedsak etableres i kommunal regi. En bevisst frikjøpsordning kan på sikt styrke denne muligheten og samtidig redusere behovet for nye parkeringsplasser.

### **5.1.2 Bestemmelser og prinsipper om parkering i regulerings- og byggesaker for ny utbygging**

#### ***Maksimumsnormer***

Det har vært vanlig at kommunene krever et minimum antall parkeringsplasser i tilknytning til et utbyggingsprosjekt. Dette antallet bygger ofte på erfaringstall og forutsettes å dekke framtidig etterspørsel etter parkering for det aktuelle formålet. Disse plassene ble så anlagt utenfor gategrunn og utenfor framtidig styringsmulighet fra kommunens side. De Follokommunene som har hatt normer, har hatt minimumsnormer.

I de større byene er dette nå snudd. Det settes et tak på antall nye parkeringsplasser (maksimumsnormer). Også kommunene i Follo bør vurdere å begrense antallet nye

parkeringsplasser i sentrum. Selv om det er mest relevant for de største og mest bymessig utbygde kommunene. De største kommunene bør begrense antall nye plasser som tillates i sentrumsområdene og gi bestemmelser om både utforming og bruken av dem<sup>7</sup>. Det er derfor ønskelig at det settes maksimumsnormer. Vi mener dette er spesielt aktuelt i kommunene Ski, Oppegård og Ås. Det er hovedsakelig fordi Ski og Oppegård har de mest utpregede sentrumsområdene. I tillegg er det ventet stor befolkningsvekst i Ås. Begrensinger på arealbruken for framtidig bolig og næring anses som viktig for å bidra til en ønsket byutvikling og begrensning av bilbruken.

Bestemmelser og retningslinjer om parkering kan gis i tilknytning til kommuneplanens arealdel. Dette gjelder blant annet normer som angir krav til eller begrensning av antall parkeringsplasser, lokalisering, utforming, bruk, mv. Vi har forsøkt å finne eksempler på at andre enn storbykommunene har vedtatt maksimumsnormer. Omegnskommuner til de større byene bør følge opp dette etter hvert som kommuneplanene revideres<sup>8</sup>.

### ***Frikjøp og lokalisering***

Det er rimelig å gå ut fra at etterspørselen og behovet samsvarer når det gjelder boligparkering, samt at det skal finnes nok plasser til at de som ønsker å eie eller disponere bil skal få anledning til å ha den parkert et trygt sted. Krav til parkering i ny utbygging kan reduseres hvis parkering for boliger og andre parkeringsformål samordnes i felles parkeringsanlegg. Parkeringsformål som det er naturlig å se i sammenheng i eller nær et sentrumsområde, er:

- Boligparkering
- Arbeidsreiseparkering
- Kunde- og besøksparkering
- Reiser knyttet til fritidsaktiviteter

Tradisjonelt har det vært vanlig å gå ut fra at behov for boligparkering skal dekkes på egen eiendom. Dette innebærer at kostnaden for parkering knyttes til den enkelte boligen, enten beboerne har bil eller ikke. Derfor kan det vurderes å innføre som et som et prinsipp at det

*ikke tillates parkering som del av nye, tette boligprosjekter i sentrumsområdene.*

Derved vil ikke de som ikke har bil være tvunget til å investere i en parkeringsplass de ikke trenger, men kan etter behov kjøpe eller leie plass i et større anlegg. Vi mener dette er aktuelt i kommuner med et tydelig definert sentrumsområde der det likevel er relativt kort vei til funksjoner som mange har behov for å oppsøke. Med andre ord bør prinsippet primært gjelde for sentrumsområder i Ski, Oppegård og Ås, men bør vurderes også ved ny utbygging sentralt i de andre kommunen.

Det foreslås derfor at boligparkering, på samme måte som for annen langtidsparkering vurderes lokalisert til separate parkeringsanlegg i sentrumsranden. Slike anlegg kan driftes på et markedsmessig grunnlag og vil da synliggjøre parkering som en bilholdskostnad. Dagens praksis innebærer at parkeringskostnaden ”skjules” som en del av boligkostnaden. Når bilen er parkert et annet sted enn ved boligen, vil det

---

<sup>7</sup> Plan- og bygningsloven gir ikke hjemmel til å bestemme at plassene skal avgiftsbelegges.

<sup>8</sup> Fylkesmannen i Oslo og Akershus leder et pågående arbeid med å skaffe oversikt over parkeringsnormer i ulike kommuner

også bli mindre attraktivt å hente bilen for å utføre kortere ærend (jfr. eksempel på retningslinjer fra Stavanger vist i avsnitt 4.4, figur 18).

En slik løsning innebærer at kommunene fortsatt må ha normer med krav til plasser og fastsette et frikjøpsbeløp som samsvarer med hva det erfaringsmessig koster å bygge parkeringsanlegg. Parkeringsanleggene dimensjoneres for å dekke alle parkeringsformål i sentrum. Fordi flere parkeringsformål samordnes (sambruk), vil det samlede antall plasser kunne reduseres.

I høringsutgaven til kommunedelplan for Fredrikstad byområde heter det at ”fortetting i sentrum innebærer en nedbygging av parkering på gateplan”. Gjeldende strategi går ut på at offentlige parkeringsplasser skal lokaliseres i en ring rundt sentrum og at gateparkering fjernes (Fredrikstad kommune 2011).

## 5.2 Bestemmelser og regulering av eksisterende plasser

### 5.2.1 Parkeringsavgift

I kapittel 2 ble det pekt på at etterspørselen etter parkering nærmest alltid vil være større enn det reelle behovet, men at det også er vanskelig å definere hva behovet er. Vanligvis vil det være mulig å benytte prismekanismen. De som har et reelt behov vil være villige til å betale, mens andre og da kanskje de med mindre viktige, bilbaserte turer til sentrum avvises. Etterspørselen vil bli redusert fordi all bruk forutsettes avgiftsbelagt.

Derfor mener vi *det bør være parkeringsavgift på alle parkeringsplassene i sentrumsområdene*. Det gjelder også i tilknytning til offentlige bygg som er lokalisert i sentrum. Avgiftenes størrelse bestemmes av kommunene, og må justeres slik at ønsket avvisningseffekt oppnås. Det kan benyttes progressive takster for å begrense langtidsparkering. Det kan også skiltes at parkering er tidsbegrenset. Takstene kan variere med brukergrupper, varighet og tid på døgnet. Parkeringsavgifter og parkeringsgebyr tilfaller kommunene. Det kan også tas opp forhandlinger med næringsdrivende og huseiere med sikte å få fram en avtale om at også de krever avgift. Som del av en slik avtale deler av inntektene øremerkes til utbedring og drift (vedlikehold, renhold, osv.) av sentrumsområdets utearealer.

I tilknytning til avsnittet ovenfor kan det igjen påpekes at parkeringsplassene i størst mulig grad bør legges til sentrums randsoner.

I dag er det parkeringsavgift i sentrum i Drøbak, Kolbotn, Nesodden, og Ski. Også de andre kommunen bør vurdere avgifter i sentrum for å begrense eller regulere bilbruken, men alle steder må det også vurderes hvilken avvisende effekt et slik tiltak kan få hvis ikke parkeringen reguleres også utenfor sentrum og i nabokommuner.

### 5.2.2 Begrensning av antall plasser

Det anbefales en bevisst begrensning av antall bilplasser på gategrunn i sentrumsområdene. Begrensningen av antall plasser må bli en naturlig følge av strengere krav til regulering og eventuell sambruk. En begrensning må baseres på god lokalkunnskap og med en klar plan for hvordan tilgjengeligheten skal sikres. Antall parkeringsplasser og deres detaljerte lokalisering må tilpasses utformingen av

gaterommet. En primær hensikt med restriktiv parkeringspolitikk er nettopp å kunne gjøre sentrum til et mer attraktivt og trygt sted å oppholde seg. Et begrenset antall plasser skal likevel gjøre det mulig å utføre korte ærend i sentrum. Slike plasser må avgiftsbelegges og få en effektiv regulering av parkeringens varighet. Selv om stor "turnover" gir mer trafikk enn om en plass er belagt av én bil hele dagen, vil det i hvert fall bidra mer til aktiviteten i sentrum enn om plassene er belagt hele dagen med ansattes biler.

Mens kommunene må forvente å vise et godt eksempel ved å begrense og eventuelt prise parkeringstilbudet til ansatte er eksisterende private plasser en større utfordring. Kommunene kan gå i dialog og forhandlinger med eiere av private plasser for eventuelt å redusere antallet plasser der det etter nye føringer (normer) ville blitt godkjent et lavere antall plasser enn tidligere. Private aktører kan også oppfordres til å begrense tilbudet til ansatte. Hvis kommunen begrenser tilbudet på gateareal og offentlig eid eiendom, kan det eventuelt påvirke private til å endre sin praksis for å bli tilgjengelig for kunder og besøkende.

I sentrumsområdene må det fortsatt legges til rette et nødvendig antall plasser for dem med spesielle behov (forflytningshemmede) på gategrunn. Derimot er det ikke grunn til å anlegge spesielle plasser for EL-biler i sentrum. Brukere av slike biler har rett til å kunne parkere gratis på kommunale parkeringsplasser (Forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 8a), men det er ikke grunn til å tilby spesielle plasser. Om en kommune ønsker å investere i ladestasjoner, eller får tilskudd til å etablere slike gjør det at bruken av slike plasser blir begrenset til en bestemt kjøretøytype. Det betyr likevel ikke at slike plasser må etableres i sentrumsområdene til fortrengsel for andre parkeringsformål eller annen arealbruk.

### 5.2.3 Parkering av sykkel

Hvis kommunene i Follo skal begrense biltrafikken i sentrumsområdene ved å begrense parkeringstilbudet må det tilrettelegges for lett og attraktiv adkomst til fots, med sykkel eller kollektivt. Det må derfor sikres at det kan tilbys gode gang- og sykkeltraséer til sentrum fra omkringliggende bebyggelse. Det gjelder ikke minst fra parkeringshus/-garasjer i sentrums randsone. En oppmuntring til å benytte sykkel må følges opp med godt tilrettelagt sykkelparkering i sentrum generelt og ved viktige målpunkter for sentrumsrettede reiser.

I motsetning til at det anbefales restriksjoner på bilparkering i sentrum bør det legges til rette for at det ikke skal være vanskelig å sette fra seg sykkelen i eller nær sentrum. Dette gjelder også i tilknytning til terminaler, stasjoner og andre omstigningssteder til kollektiv transport.

Det finnes gode veiledere i lokalisering og utforming av sykkelparkering (f. eks. Statens vegvesen 2007). Av hensyn til det estetiske miljøet i sentrum bør sykkelparkeringen organiseres og den bør begrenses til de steder det blir tilrettelagt for dette. Med andre ord kan det i et trivelig sentrum forutsettes at også sykkelparkering skal skje etter regler og håndheves.

Sykkelparkering bør skje på opplyste steder og det bør være oversiktlig av hensyn til sikkerheten. Det er en fordel om sykkelparkering for arbeidstakere i sentrum og forpendlere kan skje innendørs eller under tak, men det viktigste er at det tilbys nok plasser. Det er nødvendig at plassene er utstyrt slik at syklene kan låses trygt.

I noen sammenhenger (f. eks. arbeidsreiser) må tilrettelegging for sykkelparkering følges opp med at det tilbys garderobe og dusj. Når parkeringen skjer innendørs, kan et slikt rom også gi plass til utstyr til vedlikehold av sykkelen – pumpe, verktøy, lappesaker.

#### 5.2.4 Innfartsparkering

I alle kommunene i Follo er det lagt til rette for innfartsparkering for sykkel og bil. I Enebakk, Frogn og Nesodden er innfartsparkeringen knyttet til bussbetjening og er lokalisert i tilknytning til veisystemet og gjerne utenfor sentrumsområdene.

I de fire Follokommunene som har en jernbanestasjon i sentrum, er relativt store arealer lagt ut til parkering uten at det er direkte tjenlig for lokal handel eller næringsliv. I hovedsak er brukerne pendlere, dvs. arbeidstakere som skal videre med jernbanetilbudet. Folks bruk av disse plassene påvirkes av tilgjengelighet, takstsoner og kollektivtilbud, men kanskje også av at plassene er gratis eller nærmest gratis å benytte.

Det er en fordel om parkeringsplasser for dette formålet opprettes utenfor et sentrumsområde. Dette er selvfølgelig vanskelig å få til fordi det er avhengig av hvor stasjonene ligger. Sonsveien og Rosenholm stasjoner er eksempler på at det lar seg gjøre. Slike eksterne omstigningssteder er lettere å få til i forbindelse med bussbetjening, fordi nye holdeplasser kan opprettes der det er aktuelt.

Vi har stilt opp fem hovedprinsipper som må legges til grunn for planlegging og etablering av innfartsparkering:

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering ved alle holdeplasser og stasjoner
- Bilparkering kan tilbys ved stasjoner eller holdeplasser som muliggjør at brukere kan fanges opp tidlig i en reise
- Ved planlegging av nye parkeringstilbud må det tas hensyn til lokale trafikkforhold. Det er uheldig om adkomsten skjer på lokale boligveier
- Innfartsparkering skal helst ikke lokaliseres i sentrumsområder eller steder der det kommer i konkurranse med andre og kanskje høyere prioriterte arealbruksformål (by- og tettstedsutvikling, jordvern)
- Der det er stor etterspørsel, skal innfartsparkeringsplassene forbeholdes dem som har størst behov

Etterspørselen der det er høyt belegg, kan påvirkes ved hjelp av avgifter. Dette kan avvise mange av dem som har gode alternativer (gange, sykkel, kollektiv tilbringertransport).

### 5.3 Opprette et felles parkeringsselskap?

All parkeringsregulering krever administrasjon og håndheving. Det er i dag bare tre av kommunene i Follo som har etablert en ordning med egne ansatte til å håndheve parkeringsreguleringene. I noen situasjoner kan det være rasjonelt å sette oppgaven bort til private selskaper, men primært bør kommunene selv utføre kontrollen. I denne sammenhengen er det forskjell på offentlig og privat eide plasser når det

gjelder skilting og praksis. En interdepartemental gruppe har i flere år arbeidet med å lage felles regelverk for privat og kommunal praksis. Forslag til ny parkeringslov som har vært ute på høring i 2012 kan ses som et foreløpig resultat fra det arbeidet (Samferdselsdepartementet 2012).

I Ski omfatter den kommunale parkeringshåndhevingen på oppdrag fra Jernbaneverket også kontroll av innfartsparkeringsplassene ved stasjonen.

En kommune kan ønske å opprette et eget administrasjonsselskap til å forvalte sin avgiftsparkering (parkeringsforskriften § 3). I forskriftens § 18 står det at kommunal håndheving skal utføres av personell ansatt i kommunen eller i et parkeringsselskap som eies av kommunen. I den samme paragrafen heter det at flere kommuner kan gå sammen om felles administrasjon og håndheving. Det kreves at personellet som står for håndhevelsen har fått tilfredsstillende opplæring og de skal være uniformert.

Inntektene fra avgiftsparkering og gebyrer fra overtredelser av parkeringsbestemmelser i henhold til vegtrafikklovgivningen, tilfaller kommunen.

Etter hvert som folketallet i kommunene i Follo øker, vil også behovet for en styrket håndhevelse av nødvendige og ønskede parkeringsreguleringer øke. I stedet for at kommunene hver for seg utvikler en egen forvaltning av parkeringsplassene, kan det vurderes opprettet et felles selskap til å stå for administrasjon og håndhevelse. Dette kan i så fall bidra til å samle og styrke kompetansen og sikre en felles praksis. Når flere kommuner ønsker å gå sammen om en felles administrasjon og håndheving må dette skje i samsvar med Kommunelovens kapittel 5, §§ 27 og 28. Noen av kommunene i Follo samarbeider allerede om renovasjon og brannvesen ved å ha etablert interkommunale selskap (IKS).

Det er bare hvis gjeldende regler er tydeliggjort ved god oppmerking og skilting at håndhevelse lar seg gjennomføre på en rasjonell måte. Derfor vil det være en fordel med en relativt lik praksis i de syv kommunene i Follo.

## 6 Tangenåsen og Ås

To av de syv sentrumsområdene i Follo er valgt ut av oppdragsgiver for å kunne illustrere hvordan tiltak som er beskrevet kan benyttes og eventuelt tilpasses aktuelle situasjoner for å nå gitte målsettinger for utviklingen.

### 6.1 Nesodden sentrum (Tangenåsen)

#### 6.1.1 Situasjonen

Området Tangenåsen utgjør sentrum i Nesodden kommune. Det nye kommunehuset (Tangenten) rommer kommuneadministrasjonen, kulturskole, ungdomsskole, helsestasjon, bibliotek, kafé, mm. og ligger øst for fv 157 (Vestveien). På den andre siden av veien ligger Tangen senter. Ved begge bygningene er det åpne arealer uten biltrafikk eller parkering, men det er noe regulert overflateparkering på sydsiden av Tangenten. Ved Vestveien er det bussholdeplasser som gir god forbindelse til andre deler av Nesodden og ferjeleiet på Nesoddtangen.

Det ligger en barneskole og et samfunnshus i tilknytning til Kongleveien. Innerst i veien, men utenfor det definerte sentrumsområdet, ligger Kongleveien barnehage. En boligbebyggelse med 36 leiligheter er samlokalisert med kjøpesenteret. Disse har 45-50 egne parkeringsplasser i senterets parkeringskjeller. Der er det også 169 offentlig tilgjengelige plasser for kunder og besøkende. Nesodden har ingen større (eksterne) kjøpesentre som utgjør en alvorlig konkurrent til handelen i Tangen nærsenter.



Figur 27. Bilfritt ved inngangen til Tangenten (t.v.) og ukontrollert parkering ved Kongleveien barnehage (t.h.).

Sydvest for Tangenten er det en åpen parkeringsplass for 40 biler. Under denne plassen er det en parkeringskjeller med plass til nær 40 biler. Både ved Tangenten og ved Tangen senter kan besøkende parkere gratis i opp til 3 timer. Det er ingen informasjon om avgiften for å stå lenger. Det er politisk vedtatt at parkeringen ved Tangenten skal avgiftsbelegges.



I Kongleveien er det skiltet med parkeringsforbud og annen regulering, men dette synes ikke å bli håndhevet. Derfor er det mye heldagsparkering i veien og trolig mange som benytter dette som en form for innfartsparkering, og så tar buss videre til ferjen. Det er registrert plass til vel 60 biler. Også ved Oksval barnehage i Blomsterveien (nord for Tangenten) finnes det plass til 15-20 biler.



Figur 28. Tangenåsen, Nesodden.<sup>9</sup> (Bilde: Norgeskart, Kartverket)

Det er lagt opp til at gateparkering i Nesoddens sentrumsområde skal kunne begrenses som følge av at det er anlagt nye plasser utenfor gategrunn på begge sider av Vestveien. Derfor er det uheldig at ikke parkeringsrestriksjonene på kommunale parkeringsplasser blir håndhevet. Det er tydelig at den manglende håndhevelsen er kjent blant bilbrukerne. Derfor er det mye uønsket parkering på veiene i og omkring sentrumsområdet. Uten håndhevelse er det vanskelig å få en regulering til å fungere, enten det gjelder begrenset varighet, betaling eller forbud.

### 6.1.2 Tiltak ved Tangenåsen

Sentrumsområdet er konsentrert og det er anlagt relativt nye parkeringstilbud utenfor sentrum. Utfordringen ved Tangenåsen er å flytte både besøks- og arbeidsreiseparkeringen til disse anleggene. Gangavstandene vil bli overkommelige også for dem som i dag parkerer i Kongleveien og ved Konvalen barnehage.

Det må merkes opp tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede. EL-biler har krav på kunne parkere gratis på kommunale plasser, men det er ikke et krav om det må merkes av spesielle plasser til disse kjøretøyene. Hvis bruken av plassene har en

<sup>9</sup> Bildet er tatt før Tangenten (kommuneadministrasjonen, mm) ble ferdigstilt i 2012. Området sydvest for Tangenten er i dag lagt ut til parkering. Det er også nedkjøring til parkering i underetasjen.

tidsbegrensning som samordnes med betaling av parkeringsavgift, kan det kreves at EL-biler benytter urskive.

### ***”Maksimumsnormer” og frikjøp***

Det synes ikke å være plass til vesentlig mer utbygging ved Tangenåsen. Likevel kan det tenkes at det i framtiden kan bli fremmet ønsker om mer parkering. Selv om det kan bestemmes at ny parkering skal ligge under bakken, kan det være behov for en bestemmelse som tydelig angir hvor mye parkering som tillates i området. Tangenåsen ligger relativt sentralt på Nesodden. Et bedret framtidig busstilbud kan gjøre det lettere for flere av kommunens innbyggere å nå kommunesenteret (sentrum) uten bruk av bil. For dette området bør det derfor ikke stilles krav som forutsetter utvidelse av parkeringstilbudet, selv om det skulle finnes plass til ny utbygging. Hvis kommunen skal utforme retningslinjer og bestemmelser om parkering, bør det settes tak på antall plasser som tillates på Tangenåsen.

Hvis kommunen likevel ønsker å utvide antall plasser, bør dette kunne skje i tilknytning til det nye parkeringsanlegget ved Tangenten. Private utbyggere må da likevel få et krav om antall plasser som grunnlag for en frikjøpsordning. Det er viktig at eventuell ny parkering bygges ut i kommunal regi.

### ***Lokalisering***

Selv om det som et hovedprinsipp er ønskelig å flytte parkering ut fra sentrum, synes dette å være en lite fornuftig løsning for Tangenåsen. Det er i dag lite sentrumparkering å flytte ut og det vil trolig være vanskelig å finne plass til større, nye parkeringsanlegg.

### ***Parkeringsavgift***

Parkeringsanleggenes kapasitet forutsettes å kunne ta den etterspørselen som vil finnes selv om parkeringen på veiene begrenses. Dette er tilfellet fordi en avgift for parkeringen ved Tangenten trolig vil føre til at det også blir innført avgift fra første time ved Tangen senter. Avgiftens størrelse (og om den skal være progressiv) tilpasses slik at det alltid vil finnes ledig plass i de to parkeringsanleggene. Boligparkeringen er allerede ivarettatt. Besøkende til boligene kan, som i dag, benytte de offentlig tilgjengelige plassene ved kjøpesenteret. Parkeringsplassene må primært være tilgjengelige til korttidsparkering for kunder og besøkende til handel, service og kultur. Takstene i parkeringsanleggene bør revideres regelmessig slik at de har et nivå som gjør at det alltid er ledig plass for dem som vil benytte bil til Tangenåsen.

Arbeidsreiseparkering til Tangenåsen (inklusive skolene i området) må ellers skje i parkeringsanleggene, og parkeringen bør avgiftsbelegges.

### ***Begrense antall plasser***

Den største endringen sammenliknet med i dag vil være at Kongleveien ikke skal kunne benyttes til parkering. Det er ikke noe åpenbart behov for at denne veien skal kunne benyttes til verken innfartsparkering eller annen langtidsparkering. Eventuelt kan noen få plasser ved Kongleveien barnehage reserveres til ansatte. Det kan skje i form av oppmerkede plasser som bare kan benyttes av ansatte som kan søke om tillatelse fra kommunen og eventuelt få utstedt tillatelse mot en avgift.

Det må være noen få kortidsplasser i Kongleveien for dem som bringer og henter barn. Hvis noen vil etterlate bilen ved Tangenåsen for videre reise til Oslo, kan det i så fall skje i de to eksisterende parkeringsanleggene mot en egen avgift for langtidsparkering.

I alle boligveiene innenfor en gangavstand på 300-400 meter rundt sentrum vil det trolig bli aktuelt å innføre et generelt parkeringsforbud. En detaljert gjennomgang av områdene vil avklare om det kan innføres soneparkering for å begrense antall skilt, eller om hver vei må skiltes med forbud. Hvis det er områder der det ikke er regulert tilstrekkelig parkering utenfor veigrunn, kan det vurderes boligsoneparkering.

Innfartsparkering på Nesodden skiller seg ut fra situasjonen i de andre kommunene. Fordi det verken er ønskelig eller plass ved ferjebrygga, skjer matingen med buss. Innfartsparkering må derfor skje ved bussholdeplasser der det er etterspørsel og plass til dette.

### ***Sykkelparkering***

Det bør sikres at etterspørselen etter sykkelparkering dekkes. Med strengere regulering av bilparkeringen er det sannsynlig at etterspørselen etter sykkelparkering vil øke både i tilknytning til Tangenten og til Tangen senter.

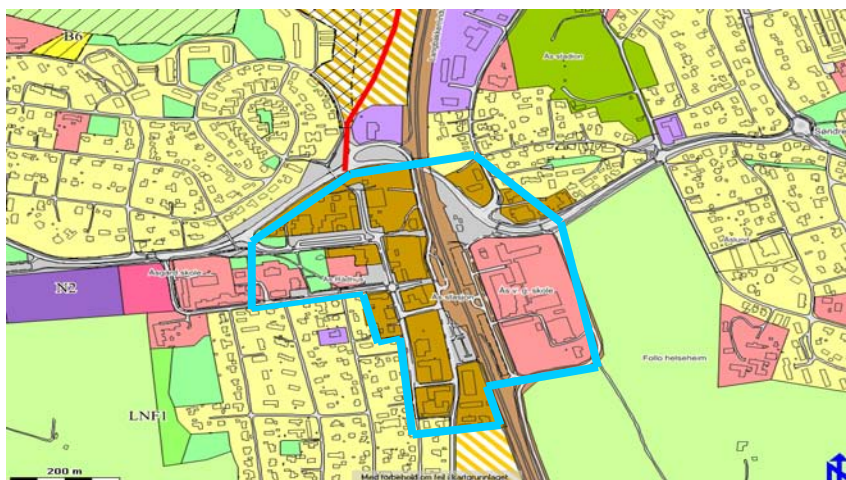
### ***Håndhevelse av reguleringer***

All regulering forutsetter håndhevelse. Det kreves også noe administrasjon for å utstede tillatelser eller oblater. Trolig er det også andre steder på Nesodden der det er behov for kontroll av regulering (for eksempel ved Nesoddtangen). Om det ikke blir opprettet en felles interkommunal parkeringsforvaltning, bør kommunen ha eget personell til å utføre slike oppgaver

## **6.2 Ås sentrum**

### **6.2.1 Situasjonen**

I sentrum i Ås kommune ligger mye av de samme funksjonene som i Tangenåsen, når det gjelder handel og kommunal administrasjon. Men med en regulær kvartalsstruktur bærer dette større preg enn Tangenåsen av å være sentrum i en kommune.



Figur 29. Ås sentrum

Den blå linjen i figur 29 viser avgrensingen av Ås sentrum. Området er delt av jernbanelinjen, men det er direkte forbindelse mellom de to delene via en undergang for gang- og sykkeltrafikk i forlengelsen av Rådhusplassen. Det er også en gangbro over sporene ved stasjonen. Gjennomgangstrafikk finnes bare på fv 152 (Sentralveien). Veien skiller et lite område øst for jernbanen fra resten av sentrum.

På østsiden av jernbanelinjen ligger også Ås videregående skole. Rådhuset, en rekke butikker og annen næringsvirksomhet ligger på vestsiden. Med utgangspunkt i Rådhuset ligger hele sentrum innenfor en radius på noen få hundre meter.

To studentoppgaver fra UMB beskriver godt hvilke tilbud som finnes i Ås sentrum og hvilke utfordringer forfatterne ser for en videre steds- og kulturutvikling. Rapportene gir ideer til hvordan man kan utvikle og styrke sentrum som handels- og møtested (Orstad et al 2010, Koppang et al 2010). Forfatterne peker på hvordan biltrafikken virker forstyrrende på miljøet i sentrum og begrenser opplevelsen av gode byrom. De oppsummerer også resultat fra en spørreundersøkelse om hvordan sentrum kan utvikles og blant annet hvilke nye tilbud det er ønskelig å få inn. Flere gående og syklende anses å ville gi mer liv i sentrum.



Figur 30. Ås sentrum. Veier og parkering beslaglegger mye areal (Bilde: Norgeskart, Kartverket)

I dag bærer sentrum i Ås preg av en relativt kaotisk parkeringssituasjon der ulike aktører har ulik policy. Kommunen synes ikke å ha tatt fatt i en situasjon der det nærmest ikke finnes håndhevet regulering av bruken av de plassene som finnes.

Det er sannsynlig at trafikken og parkeringen i Ås sentrum i stor grad gjelder arbeidsreiser, og da enten til Ås sentrum eller fordi sjåfør (og eventuelle passasjerer) skal reise videre med tog. Begge deler innebærer langtidsparkering som derved begrenser tilbudet for besøkende til Ås. For øvrig antas det at reisende med jernbane til og fra universitet (UMB) utgjør et viktig kundegrunnlag for Ås sentrum. Med redusert biltrafikk og parkering kan derfor sentrum bli et attraktivt område også for dem som ikke har målpunkt der, men likevel går eller sykler gjennom sentrum.

Det er i dag for få plasser i forhold til etterspørselen for både sykler og biler ved jernbanestasjonen. Trolig brukes sykkelplassene ikke bare av dem som pendler fra Ås, men også studenter og ansatte ved universitet har sykler stående ved stasjonen for videre transport til og fra universitet.

Det pågår utbygging (fortetting) både i sentrum og umiddelbart syd for sentrum. Det er derfor sannsynlig at både trafikken og parkeringsetterspørselen vil øke hvis det ikke gjøres bevisste grep for å styre dette.

Utbygging og en fortetting der både boliger og arbeidsplasser inngår, kan styrke grunnlaget for handel og service i sentrum. Handelen og servicetilbudene i sentrum har på den annen side utfordringer i eksterne tilbud både i egen kommune (Vinterbro) og i nabokommunene. En sterk begrensning av tilgjengeligheten med bil til Ås sentrum kan derfor svekke grunnlaget for tilbudene i Ås. Dette illustrerer



tydelig behovet for en felles parkeringspolitikk for kommunene i Follo. Ås kan ikke alene føre en restriktiv eller mer regulerende politikk.

## 6.2.2 Tiltak i Ås sentrum

Det kan skisseres tiltak som kan innføres i løpet av få år, og tiltak som først får effekt på lengre sikt, men grunnlaget for det langsiktige må man begynne å legge nå. Målsettingen må være at det på lengre sikt ikke finnes mange langtidsparkeringsplasser (til arbeidsreisparkering) på gateplan, og at også mye av besøksparkeringen flyttes fra sentrum til sentrumsranden. Det kan likevel legges til rette for besøks-parkering på egnede steder i sentrum, men antallet plasser må tilpasses hensynet til opparbeidelsen av et attraktivt byrom.

Videre privatisering av parkeringstilbudet må unngås. På kort sikt er det ønskelig å få til en ordning der privat og offentlig eide/kontrollerte plasser ses i sammenheng og inngår i en felles ordning når det gjelder håndhevelse og eventuelle avgifter. En parkeringsavgift kan begrense etterspørselen og samtidig lette håndhevelsen av en regulering av parkeringens varighet.

Det må avsettes tilstrekkelig plass til at alle som ønsker det, kan benytte sykkel til sentrum, og de skal helst også finne plass nær målpunktet for reisen.

Det må avsettes det antall plasser som erfaringsmessig er nødvendig til parkering for forflytningshemmede.

Det må tilrettelegges for varelevering. Dette bør primært skje på egen eiendom (utenfor gategrunn), men næringsdrivende kan også avtale å få levert varer til tider da det er liten bruk av de regulære parkeringsplassene.

### *Normer og frikjøp*

Ås kommune må legge til rette for betydelig vekst i årene framover. Hvis utbyggere får legge til rette for mye ny parkering, vil dette svekke mulighetene til å påvirke trafikkbelastningen og miljøet i sentrum. Det haster derfor å definere strenge føringer for ny parkering. Dette gjelder for både bolig og næring. Dette gjelder spesielt fordi enkelte av de sentrale tomtene som i dag benyttes til parkering, trolig er aktuelle for utbygging av mer sentrumspreget bebyggelse.

Det er vanskelig for kommunen i ettertid å få kontroll med private plasser som er krevd anlagt i reguleringsplaner. Kommunen må derfor utforme parkeringsbestemmelser som ikke krever parkering i direkte tilknytning til hvert enkelt nytt byggeprosjekt. Det kan i stedet kreves innbetalt et beløp som tilsvarer hva anlegg av plasser i parkeringshus koster.

Dagens parkeringstilbud i sentrum består av en blanding av boligparkering, arbeidsreisparkering og besøksparkering. Det er i dag mange plasser (trolig de fleste) som ligger på privat eiendom som overflateparkering eller i kjellere. Hvis alle plasser ses i sammenheng kan man i noen grad få til sambruk og derved få et redusert behov for antall plasser. Hvis man har som mål å få til en bedre styring av det samlede parkeringstilbudet i Ås sentrum, må dette ses i et lengre perspektiv, men mulighetene vil gradvis svekkes etter hvert som tiden går.

Kommunen må fastsette maksimumsnorner for å begrense antall nye parkeringsplasser – og da ikke bare i selve sentrumsområdet. På den annen side må kommunen kreve et visst antall plasser (minimumsnorm) som grunnlag for krav om frikjøp.

Frikjøpsbeløpet kan øremerkes til parkeringsformål og skal helt eller delvis finansiere felles parkeringsanlegg i sentrums randsone eller underjordiske anlegg med innkjøring inn- og utkjørsel utenfor sentrum.

### ***Lokalisering***

Det bør allerede nå pekes ut et par tomter i sentrumsranden der det på sikt skal etableres parkeringshus (eller dyrere underjordiske anlegg) der det kan legges opp til felles parkering for de ulike formålene. Plassene kan så leies ut. Dette kan være korttids- eller langtidsparkering. Plassene skal kunne brukes av alle enten det er bosatte, arbeidstakere, næringsdrivende eller besøkende.

En slik løsning vil gjøre boligbygging rimeligere, i det bare de som har bil eller ønsker parkeringsplass må betale for en parkeringsplass. I dag tvinges også hushold uten bil til å betale for parkering i større prosjekter med felles parkering i kjeller. Selv en liten gangavstand fra boligen til slike felles parkeringsanlegg gjør at det blir mindre attraktivt å benytte bilen på korte reiser.

Det må avsettes tilstrekkelig antall plasser til kjøretøyer med spesiell tillatelse (forflytningshemmede). Slike plasser må etableres nær målpunkter der det erfaringsmessig er behov for dette, men ikke nødvendigvis på bekostning av en ønsket utforming og møblering av sentrumsområdet. Det må aksepteres at slike plasser ofte står ubenyttet. De må i størst mulig være tilgjengelig når brukerne ankommer. Som med sykkelparkering må bruken og behovet for endringer følges opp regelmessig når det dokumenteres et behov.

Det er for øvrig ingen grunn til at plasser som inntil videre opparbeides og reserveres for EL-biler mv., skal få spesiell sentrumsnær lokalisering. Slike plasser må integreres i det alminnelige parkeringstilbudet.

### ***Parkeringsavgift***

Regulering av parkeringen ved stasjonen (med tidsbegrensning eller avgift) vil føre til at etterspørselen i større grad flyttes inn til eksisterende og nærmest uregulerte plasser andre steder i sentrum og i sentrumsranden. Derfor må også parkering på nærliggende boligveier reguleres med forbud eller reserveres for beboerparkering.

Alle dagens plasser i sentrum bør reguleres med tidsbegrensning og gjerne i samspill med avgifter. Avgifter kan gi en større avvisning enn det tidsbegrensning vil gi. Samtidig er det lettere å håndheve om det ikke innføres et system med urskive.

Øst for Ås videregående skole er det også en stor parkeringsplass i tilknytning til Åshallen. Plassene antas hovedsakelig å bli benyttet av lærere og elever tilknyttet skolen og til fritidsaktiviteter utenfor skoletiden, men kanskje også til innfartsparkering. Hvis langtidsparkering fra andre deler av sentrum flyttes dit, må også bruken av den plassen reguleres.



Figur 31. Ås. Venstre bilde: Gratis parkering i sentrumsranden blir benyttet, men det er ikke kunder til butikken som er brukerne. Høyre bilde: To timer gratis parkering er ikke et tilbud som skaper etterspørsel. I dag er det like greit å parkere inne i selve sentrum hvis man har et enkelt ærend.

Takstene i parkeringsanlegg må i hvert fall samsvare med de reelle kostnadene for å anlegge, drifte og overvåke. Om nødvendig og ønskelig kan takstene heves for besøkende for å sikre at det blir ledig plass til prioriterte formål. Boligparkering må anses å være prioritert. Felles anlegg skal ikke nødvendigvis påvirke bilholdet, men bilbruken. Når bosatte i og nær Ås sentrum må leie plass til bilen sin, bidrar det til å synliggjøre parkering som en bilholdskostnad. Ved å skille parkeringen fra boligene vil de som ikke har bil, kunne få lovare bokostnader.

### ***Begrense antall plasser***

Utgangspunktet må være en målsetting om å redusere det samlede parkeringstilbudet i sentrum, men i første omgang kan det fokuseres på å redusere overflateparkeringen. Derved kan arealer frigjøres til mer miljøbasert tilrettelegging i form av oppholdsarealer, mv. Dette kan gjøres selv om det er en del parkeringsbehov som må ivaretas også på overflaten.

Når det blir en mer restriktiv praksis i sentrum, er det sannsynlig at det vil bli en dominoeffekt med økt press på parkering på plasser og i lokale boligveier i sentrumsranden. Dette må følges opp og det må vurderes om det skal innføres parkeringsforbud i utsatte veier eller soneparkering/boligsoneparkering i hele områder. Dette kan bidra til at boligveier blir mer oversiktlige hvis det får beboere til å parkere på egen eiendom. Disse reguleringene må også følges opp med håndheving.

Innfartsparkering legger beslag på mye areal og en vesentlig del av parkeringsplassene i Ås sentrum. Dette bør ikke ses som et prioritert parkeringsformål i sentrum. Antall plasser må søkes redusert over tid, blant annet ved at tilbringertjenester med buss bedres hvis det er behov for dette. Det må derfor undersøkes hvem som benytter seg av parkeringsplassene ved jernbanestasjonen. Dette kan gi grunnlag for å vurdere hvordan tilbudet kan begrenses. Hvis brukere har kort avstand fra hjem til stasjonen kan de avvises enten med en avgift eller at det kreves tillatelse til å bruke plassene basert på bosted, avstand og alternative transporttilbud. Slik tillatelse utstedes mot et gebyr. Dette vil avdekke om det er behov for så mange plasser som tilbys i dag. Særlig den andelen av plassene som ligger på vestsidene av sporene, må søkes redusert.

Innfartsparkering kan i første omgang søkes konsentrert øst for sporene. Jernbaneverket har innført en oblatordning i Kolbotn og Ski. Dette bør gjøres også i Ås



samtidig som prisen for denne oblaten heves fra en ren administrasjonsavgift til et nivå der ønsket avvisning skjer.

De innfartsparkeringsplassene som i dag finnes på vestsiden av sporene, kan i første omgang frigjøres til korttidsparkering som erstatning for parkeringen som i dag skjer i sentrumsområdet. Selv om gangavstanden til målpunktet for noen besøkende med bil økes, vil ikke dette være avvisende, såfremt også andre deler av Follo fører en mer restriktiv parkeringspolitikk enn i dag. Det at besøkende med bil må bevege seg til fots i sentrum for å nå målet for sitt ærend, anses stimulerende for sentrums liv og attraktivitet.

### **Sykkelparkering**

Sykkel brukes til stasjonen, til arbeidsplassene i sentrum og av besøkende til sentrum. Stor etterspørselen etter sykkelparkering er positivt og det må anlegges nok plasser til å ivareta slik trafikk. Det må derfor tilrettelegges for sikker sykkelparkering ved alle viktige målpunkter. En plan for utbygging av sykkelparkeringsplasser kan raskt utarbeides. Ved stasjonen kan det etableres flere plasser. Dette kan gjøres på begge sider av sporene og om nødvendig på bekostning av bilplasser. Disse plassene blir mer attraktive hvis syklene kan stå under tak.



Figur 32. Ås. Sykkel- og bilparkering ved jernbanestasjonen. Det er plass til 216 sykler på et areal (15 x 20 m) som tilsvarer den plassen som trengs for å parkere 15 biler.

Butikker og lokaler i sentrum med mange besøkende må få plass til sykkel nær inngangene. Der det mangler areal til formålet kan bilplasser omgjøres til sykkelplasser etter behov. Kommunen må regelmessig følge opp bruken avsykkelparkeringen og raskt kunne utvide tilbudet der det er behov for dette. Arbeidet med en sykkelveiplan for Ås må ses i sammenheng med at gateareal kan frigis etter hvert som parkering kan flyttes til sentrumsranden.

### **Håndhevelse av reguleringer**

En ny og strengere parkeringspraksis forutsetter at det finnes håndhevelse. Dette betyr at kommunen må avsette ressurser til opplæring av personer som kan stå for dette arbeidet. Som vi anbefaler i denne rapporten, vil en strengere praksis i hele Follo kreve ressurser til overvåking og håndheving av parkeringsbestemmelsene. Et ”interkommunalt parkeringsvesen” vil kunne sikre kompetansen til å utføre dette arbeidet og gi grunnlag for en felles eller mer ensartet praksis for hele Folloregionen.

Fordi det synes å haste med en bedre regulering av parkeringen i Ås er det likevel ikke noe i veien for at Ås inntil videre starter dette på egen hånd. Avgifter og gebyrer kan trolig langt på vei dekke de kostnadene håndhevelsen medfører.

### 6.3 Sammenstilling

De to sentrumsområdene, Ås og Tangenåsen, representerer to ulike sett av utfordringer. Begge er kommunesentre med rådhus og tilhørende funksjoner, men i Ås er det en rekke andre funksjoner i tillegg til detaljhandelen. Mens det på Tangenåsen er et kjøpesenter med egen parkering, har Ås butikker på gateplan i bymessig kvartalsstruktur og et sammensatt parkeringstilbud. Tilbudene på Tangenåsen synes ikke å være tilsvarende konkurransutsatt som tilbudene i Ås. Den største forskjellen på de to sentrumsområdene er likevel parkeringens omfang og lokalisering. I Ås er det mange aktører, mye privat parkering og et stort antall plasser er avsatt til innfartsparkering. På Tangenåsen er parkeringen samlet i to anlegg – ett er knyttet til kjøpesenteret og boligene der og ett til Tangenten (kommunchuset). Det er svært begrenset med gateparkering og ikke lagt opp til innfartsparkering på Tangenåsen.

I begge sentrumsområdene er det i dag mye langtidsparkering i tillegg til parkering i tilknytning til service og handel. Det virker som dette er noe mer regulert på Tangenåsen enn i Ås, men ingen av stedene er det etablert kommunal håndhevelse av reguleringene.

Deler av forslaget til retningslinjer som ble beskrevet i kapittel 3 har vi vurdert brukt på sentrum i de to kommunene. I denne sammenhengen er den vesentligste forskjellen mellom de to kommunene sentrums lokalisering i forhold til pendleres behov for transport ut av kommunen. Spørsmålet var derfor om dette ga grunnlag for vesentlig justering av de foreslåtte overordnede prinsippene for parkering i Follo.

Arbeidsreiser fra Ås med målpunkt utenfor kommunen vil i stor grad knyttes til jernbanen og blir derfor tilbudt tilbringertransport til sentrum (buss eller bil). Arbeidsreiser ut fra Nesodden skjer i hovedsak med ferjene fra Nesoddtangen og et godt, bussbasert tilbringersystem. Fordi det ikke tilbys parkering av betydning ved ferjeleiet må transporten dit skje til fots, med sykkel eller med kollektiv transport. Dette belaster derfor ikke sentrumsområdet spesielt, og det er ikke grunn til å etablere langtidsparkering for dette formålet i Nesodden sentrum.

Tilbringertransporten til Ås stasjon (og sentrum) er ikke på samme måte konsentrert til klare korridorer, men for en stor andel av de bosatte ligger sentrum innenfor en rimelig gang- og sykkelavstand. Det er ukjent i hvilket omfang Ås stasjon benyttes av personer bosatt i andre kommuner.

Innbyggerne på Nesodden har lengre vei til alternative handlesteder mv. enn innbyggerne i Ås. Derfor vil ikke en regulering av parkeringen ved Tangenåsen til besøk og innkjøp gi betydelig avvisning av handlende selv uten en felles parkeringspolitikk for sentrumsområdene i Follo.

## 7 Parkeringsprinsipper for sentrumsområdene

Denne gjennomgangen av parkeringens muligheter og utfordringer gir grunnlag for noen konklusjoner eller anbefalinger som gjelder ikke bare disse to sentrumsområdene, men alle kommunesentrene i Follo:

- Sykkelparkering må få tilstrekkelig plass i sentrum og plasseres nær viktige målpunkter. Plass til sykkel skal prioriteres på bekostning av bilplasser
- Langtidsparkering (i hovedsak arbeidsreiseparkering inklusive pendlerparkering) skal ikke beslaglegge sentrale parkeringsplasser på bekostning av andre parkeringsformål
- Parkering på overflaten i sentrumsområdene skal begrenses og langtidsparkering bør ikke skje på gategrunn
- Parkeringsplasser er ikke gratis. Derfor skal heller ikke bruken av dem være gratis. Parkering i sentrum og sentrums randsone må avgiftsbelegges. Avgiftsnivået kan tilpasses tilbud og etterspørsel i hvert enkelt tilfelle
- All parkering i sentrum skal ses i sammenheng. Det skal tas sikte på sambruk av plassene i anlegg med mange plasser
- Kommunene må utvikle sine sentrumsområder med sikte på at bilparkering i større grad skal skje utenfor sentrum. Større anlegg ved viktige adkomstveier gir grunnlag for en bedre organisering av tilbudet. Dette gjelder sambruk, prising og håndheving av restriksjoner
- Kommunene skal ikke lenger kreve at parkering løses i tilknytning til hvert enkelt utbyggingsprosjekt. Det skal fastsettes minimumskrav som grunnlag for innbetaling av et frikjøpsbeløp. Dette skal bidra til finansieringen av større felles parkeringsanlegg i sentrums randsone
- Alle kommunene i Follo bør ha en ordning for å håndheve de reguleringene som etter hvert må innføres. Det må da utredes om det er rasjonelt med et interkommunalt parkeringsselskap som skal stå for utbygging, drift og overvåking av parkeringstilbudene i Follo.
- Hvis forslag til ”Parkeringslov” som nylig har vært på høring, blir vedtatt, anbefales det at kommunene i Follo vurderer dette som en mulighet for å praktisere en felles politikk som skal bidra til å styrke sentrumsområdene – eller for å unngå at de svekkes ved at eksterne kjøpesentre utvikles videre
- Det er klart at en felles parkeringspolitikk for sentrumsområdene i Follo ikke kan praktiseres uten at man også tar for seg hvordan parkering utenfor sentrumsområdene reguleres. En restriktiv og mer regulert sentrumsparkering må følges opp også i områder utenfor sentrum fordi i hvert fall noe av etterspørselen må forventes å bli forsøkt tilfredsstilt på veier og plasser i nærheten. Det finnes villighet til å gå et stykke fra der det er en parkeringsmulighet som er tilfredsstillende - sett med brukerens øyne.
- En kommune alene kan ikke føre en restriktiv parkeringspolitikk. Uten en samordning av politikken i de syv kommunene i Follo vil det være vanskelig å

få til begrensinger i tilbudet eller vesentlige restriksjoner på bruken av plassene.

Det er dessuten nødvendig å peke på at det er stor forskjell på de syv kommunene når det gjelder arealbruk, transporttilbud og forutsetninger for å kunne begrense bilbruken ved hjelp av parkeringspolitikken. Enebakk har for eksempel ikke de samme mulighetene som de andre kommunene i Follo til å begrense bilbruken, mens Nesodden er noe avgrenset fra de andre kommunene og har egentlig de beste forutsetningene til føre en restriktiv parkeringspolitikk.

Frogn er i en særstilling fordi handel og service i stor grad er etablert utenfor sentrum (Drøbak sentrum) og parkeringstilbudet er allerede begrenset – og til dels priset. Utfordringen består mer i å etablere parkeringsmulighet for å parkere utenfor sentrum både for besøkende til Drøbak og mating inn til sentrum. Slike parkeringstilbud kan også benyttes av pendlere som skal ut av kommunen (innfartsparkering).

De fire kommunene med direkte jernbaneforbindelse til Oslo (Oppegård, Ski, Ås og Vestby) har felles utfordringer i form av et press på arealer i sentrale områder som følger av tilrettelegging for innfartsparkering. Etterspørselen etter slike plasser kan reduseres ved en riktig prising av tilbudet og en styrking av alternative transporttilbud til stasjonene.

Fire av kommunene (Oppegård, Ski, Frogn og Nesodden) har i noen grad innført avgiftsparkering. Dette kan utvikles videre som et virkemiddel til å fremme bruken av parkeringshus og parkeringstilbud utenfor gategrunn.

# Kilder

- Akershus fylkeskommune 2010  
Klima- og energiplan Akershus 2011-2014
- Akershus fylkeskommune 2011a  
Samferdselsplan for Akershus 2012-2015
- Akershus fylkeskommune 2011b  
Regional planstrategi for Akershus 2011-2012
- Analyse & Strategi, Multiconsult, Link og TØI 2011  
Stedsanalyse Drøbak og omegn
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Staten vegvesen 2012  
Forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023
- Christiansen, Petter 2012  
Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. TØI rapport 1225/2012
- Effektive knutepunkter. Persontrafikk. NTP 2014-2023. Utredningsfasen
- Fredrikstad kommune 2011  
Kommunedelplan for Fredrikstad byområde 2011-2023. Høringsutgave
- Grue, Berit og Hoelsæter, Arnfinn 2000  
Innfartsparkering med bil og sykkel. Faktorer som påvirker togtrafikantenes valg av transportmiddel til stasjonene i Oslo og Akershus. TØI notat nr 1159/2000
- Hamar kommune 2011  
Kommuneplanens arealdel. Vedtatt 19.11.2011
- Hanssen, Jan Usterud 2005  
Parkeringspolitikk og parkeringstilbud i Follo-kommunene. TØI rapport 778/2005
- Hanssen, Jan Usterud, Christiansen, Petter og Loftgarden, Tanja 2012  
Strategi for innfartsparkering i Buskerud og Buskerudbyen. TØI rapport 1239/2012
- Jernbaneverket 2012a  
Stasjonsstrukturprosjektet – Østfoldbanen - Østre linje
- Jernbaneverket 2012b  
Jernbanens stasjonsstruktur 2012. Høringsrunden: Oppsummering og anbefaling
- Kongsberg kommune 2009  
Bestemmelser til kommuneplane for Kongsberg 2009-2020. vedtatt 02.12.09
- Koppang, Kaja Elisabeth, Strandhagen, Helle Blindheim og Midzic, Dinko 2010  
Nærings og kulturutvikling i Ås sentrum.
- Malmö stadsbyggnadskontor 2010  
Parkeringspolicy och Parkeringsnorm –för bil, mc och cykel i Malmö

- Miljøverndepartementet 2008  
Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plandelen). Ot.prop. nr. 32 (2007-2008)
- Miljøverndepartementet 2011  
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Kongelig resolusjon, 24. juni 2011
- Miljøverndepartementet 2012  
Norsk klimapolitikk. Meld. ST.21 (2011-2012)
- Orstad, Kristine, Forsnes, Jarle Ruud og Hansen, Gunn Helen 2010  
Næringsutvikling i Ås sentrum.
- Rambøll 2012  
Utredning for innfartsparkering ved Ski kollektivknutepunkt
- Ruter 2010  
Trafikkplan Follo. Ruterrapport 2010:13
- Ruter, Akershus fylkeskommune, Ski kommune, Statens vegvesen 2012  
Fra tettsted til urbant knutepunkt. Veg- og gateplan – Ski
- Samferdselsdepartementet 2012  
Utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven). Oslo 28.06.2012
- Sandnes kommune 2011  
Kommuneplan for Sandnes kommune 2011-2025. Arealdel – bestemmelser og retningslinjer. Vedtatt 06.09.2011
- Shoup, Donald 2011  
The High Cost of Free Parking. American Planning Association. Chicago
- Skedsmo kommune 2011  
Kommuneplanens arealdel 2011-2022. Planbestemmelser. Vedtatt 08.06.2011
- Statens vegvesen og Gjensidige 2002  
Utforming og drift av parkeringsanlegg
- Statens vegvesen 2007  
Sykkelparkering. Vegdirektoratet, Utbyggingsavdelingen. Rapport 2007/08
- Statistisk sentralbyrå (2012) Befolkning
- Västtrafik 2006  
Utformning av Pendelparkeringar. Göteborg

<http://www.hordaland.no/Global/regional/klima/Klimaplan%202010-2020%20endeleg.pdf>



# VEDLEGG 1 Spørreskjema

Forespørsel om informasjon fra kommunene

Prosjektet ” Parkeringsløsninger for sentrumsområder i Follo”

Informasjon som TØI ønsker seg fra kommunene. Dette skal inngå som en kort beskrivelse av de enkelte kommunene. Skriv gjerne direkte inn i tabellen.

Geografisk avgrensning av kommunenes sentrumsområde (kartskisse) Hva defineres som sentrumsområdet i kommunen (hva skal inngå som studieområde for prosjektet)? F.eks: avgrensning som i kommuneplanene, handels- og tjenestefunksjoner m.m.
Parkering for bil - status (jf. TØI-rapport 778/2005)  Areal/områder som benyttes til parkering (sentrum, pendling, m.m.) Andel av sentrumsareal utenfor gategrunn som benyttes til parkering Antall plasser Eierskap (kommunal, privat) Lokalisering (i sentrum, i sentrumsranden, gateparkering, under bakken)  Oversikt over fordeling mellom ulike parkeringsformål F.eks: boligparkering, kunde- og besøksparkering, pendlerparkering, handicaparkering, EL-bil, m.m.  Eksisterende regulering Av dagens plasser: avgifter, tidsbegrensning Av planlagte p-plasser: Parkeringsnormer, retningslinjer, frikjøp, andre føringer
Sykkelparkering - status  Antall plasser Lokalisering (målsettinger og føringer, normer) Steder der det bør tilrettelegges for sykkelparkering
Sentrale planer og vedtak i kommunen  Kommuneplan- arealplankart og bestemmelser ( gjerne oversendt i papirform) Referanser til planer for utbygging av g/s-veier, større utbyggingsprosjekter, m.m.



<p>Kollektivtilbud</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Dagens tilbud – ruter</li><li>Framtidig tilbud (Ruter)</li><li>Viktige holdeplasser/knutepunkt</li><li>Utfordringer i dagens tilbud (kapasitets- og framkommelighetsproblemer)</li></ul>
<p>Andre viktige målpunkt i kommunen (utover sentrumsområdet)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Arbeidsplasskonsentrasjoner</li><li>Områder for handel og tjenestefunksjoner (service, helse, sosial, fritidsaktiviteter, mv.)</li><li>Andre nye etableringer med stort tilgjengelighetsbehov</li></ul>
<p>Kommunens parkeringssituasjon</p> <p>Vurderinger og andre innspill til prosjektet (for eksempel: behov, etterspørsel, nåværende og framtidige utfordringer, sentrumsutvikling, m.m.)</p>

## VEDLEGG 2 Om kommunene i Follo

### Parkeringspolitikk mv. i kommunene i Follo

Den følgende beskrivelsen av kommune er i hovedsak en sammenstilling av informasjon som ble gitt fra kommunene i svar på spørreskjemaet (vedlegg 1) i en tidlig fase av prosjektet.

#### *1 Enebakk*

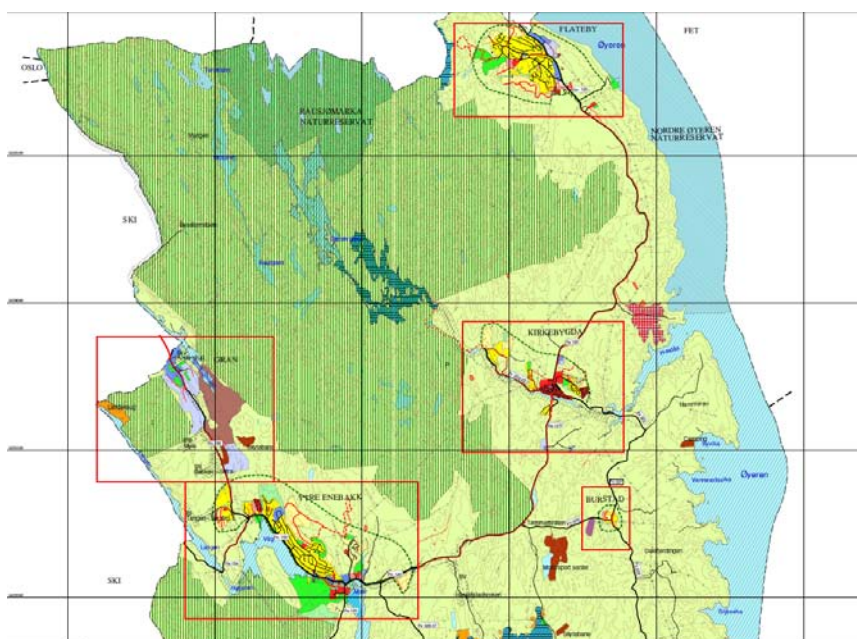
##### *Sentrum*

Enebakk er en liten kommune med omtrent 10 000 innbyggere som hovedsakelig er fordelt på de tre tettstedene Flateby, Kirkebygda og Ytre Enebakk. Dette betyr også at det er tre sentrumsområder i Enebakk. Kommunesenteret ligger i Kirkebygda. Det er lite pendling inn til kommunen, men høy utpendling både til Oslo og til Nedre Romerike. Enebakk skiller seg derfor vesentlig fra de andre kommunene i Folloregionen

Kommunen oppgir at sentrumsområdet i Ytre Enebakk er avgrenset til næringsområdene ved krysset mellom fylkesveiene 120 og 155. I Flateby vil et framtidig sentrumsområde (BF20) ligge vest for fylkesvei 120 og men det er også næringsarealer på vestsiden av veien. Dette betyr at kommunesenteret er lokalisert mellom de to største tettstedene (Flateby og Ytre Enebakk) og at det derfor kan være behov for kommuneintern transport som vanskelig kan utføres uten bruk av bil.

##### *Dagens parkeringspolitikk og status*

Med bakgrunn i kommunestrukturen beskrevet ovenfor kan det være vanskelig å føre en restriktiv parkeringspolitikk rettet mot bilreiser med målpunkt i kommunen. Dette kan eventuelt forklare hvorfor det ikke er bestemmelser om eller beskrivelser av parkering i kommuneplanen.



Figur V1. Utsnitt av arealplankart for Enebakk kommune.

I Ytre Enebakk består parkeringstilbudet hovedsakelig av parkering ved kjøpesenter, matbutikk og pendlerparkering. Flateby har privat kundeparkering ved grendesenter. Kirkebygda har omtrent 50 kommunale parkeringsplasser for ansatte og besøkende ved herredshuset, omtrent 50 parkeringsplasser ved matbutikk og omtrent 50 parkeringsplasser ved sykehjem. Det er gratis å parkere i hele kommunen. Kommuneplanen nevner ikke sykkelparkeringsplasser, men det er naturlig å anta at det ville være mest aktuelt å bygge ut slike plasser tilknyttet de viktigste målpunktene i sentrumsområdene. Kommunen har et langsiktig mål om å få anlagt gang- og sykkelveier langs riksveiene (Kommuneplan Enebakk). Det finnes også planer for utbygging av gang- og sykkelvei andre steder i kommunen.

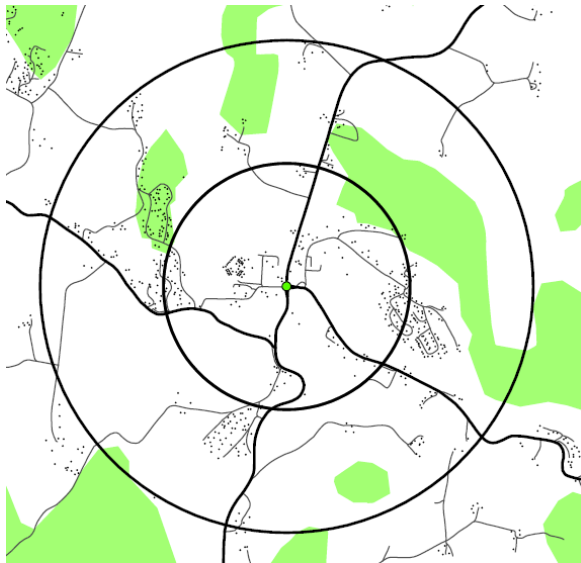
### ***Kollektivtilbud - dagens og framtidig***

Få innbyggere og spredt bosetting gir dårlige rammevilkår for et godt kollektivtilbud. Kommunens kollektivtilbud utgjøres hovedsakelig av linje 491, 501 og 911. Linje 491 går fra Enebakk kirke til Rælingen og Oslo. Denne går kun i rushtid og har to avganger i timen. Linje 501 A går til Lillestrøm, mens linje 501 B går til Oslo. I rushtid går det mellom 2 og 4 busser i timen, og utover dette er frekvens én gang i timen.

Trafikkplan Follo (Ruter 2010) kan gi et bilde av planlagt framtidig kollektivtilbud. Her framgår det blant annet at det kan bli økt frekvens og stambuss mellom Enebakk og Oslo, samt bedre tilbud mellom Enebakk og Ski.

### ***Utfordringer og muligheter***

Enebakk er en kommune med få innbyggere, samtidig tilsier tilbudet av handel og næring at beboere i stor grad er avhengig av å dra ut av tettstedet. Det er i tillegg få personer som reiser inn til Enebakk for å arbeide. Dermed er det mindre aktuelt å føre en restriktiv parkeringspolitikk. Potensialet for mindre bilbruk vil være knyttet til om kollektivtilbudet er tilstrekkelig attraktivt for å vri transportmiddelfordelingen i favør av mindre bilbruk, samtidig som det vil påvirkes av blant annet parkeringspolitikken for endepunktet for reisene.



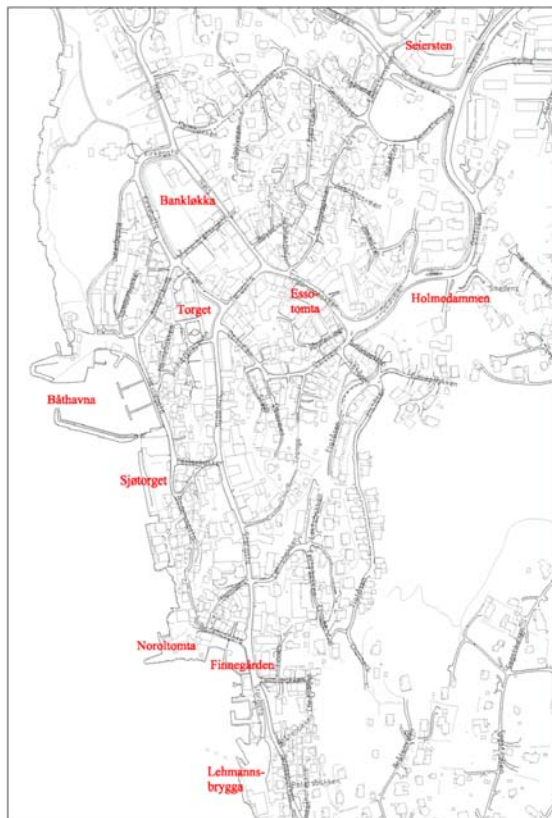
Figur V2. Influensområde. 0,5 km og 1 km i luftlinje fra Kirkebygda.

## 2 Frogn

### Sentrum

Det er vanskelig å definere ett sentrum for Frogn kommune. Drøbak by utgjør en sentrumskerne med noe handel og service, kino, bibliotek og havn. Også Rådhuset som ligger på Seiersten (0,5 – 0,6 km i luftlinje fra Torget) regnes å utgjøre en del av bysentrum. Kartet på neste side (figur V3) viser en del målpunkter i Drøbak.

Kommunen beskriver også et handelssentrum knyttet til tilbudene kjøpesenter og andre tilbud ved Dyrløkke.



Figur V3. Drøbak by med angivelse av utvalgte målpunkter

### **Andre viktige målpunkt i kommunen**

Handel og tjenestefunksjoner finnes primært ved Drøbak City og gamle Drøbak sentrum. På Heer er en kolonialforretning. Idrettsaktiviteter foregår først og fremst på Seiersten, Dylørkkeåsen og de øvrige skolene, samt ved videregående skole på Heer-Måna. Drøbak og Badeparken brukes også mye til kultur- og fritidsaktivitet, med kino, bibliotek mm. Ved den tidligere brannstasjonstomta på Dylørkke er det vedtatt å lokalisere kirke/allbrukshus. Her kommer også et nytt bygg med fortrinnsvis næring/kontor (samt ti boliger).

Måna-Holt er et potensielt område for næringsutvikling. Planen for området er lagt ut etter 1.gangsbehandling i kommunen. Dette vil skape et nytt område der det må tilrettelegges for god tilgjengelighet.

### **Dagens parkeringspolitikk og status**

I Drøbak sentrum er det innført kommunal avgiftsparkering, som i hovedsak omfatter Bankløkka, båthavna og plassene langs Storgata (se tabell x). Kommunal avgiftsparkering ble innført allerede i 1988, og sommeren 1995 ble avgiftsparkering etter et nytt regelverk igangsatt. På de kommunale plassene er avgiften 25 kr/t i periodene 08-17 på hverdager og 08-14 på lørdager. På Bankløkka i Drøbak er det fri parkering de første to timene.

Fastboende som ikke har biloppstillingsplass på egen grunn, kan kjøpe parkeringskort til avgiftsplassene for kr 4000 pr. år. Dette gjelder ca. 300 boligenheter. Næringsdrivende og ”andre interessenter” kan kjøpe slike kort for kr 7000.

Frogn kommune har en generell parkeringsnorm som ikke skiller mellom by og tett bebyggelse og kommune for øvrig:

- Bolig: 2.0 plass pr. boenhet
- Fritidsbolig: 2.0 plass pr enhet der adkomsten er fra landsiden
- Forretning: 2 plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA
- Kontor: 2,0 plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA.
- Produksjon/lager/service: 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> BRA.
- Småbåthavn: 0,3 plass per båt plass

For andre typer virksomheter forutsettes det at parkeringskrav fastsettes i en reguleringsplan. Det er ikke norm for sykkelparkeringsplasser i Frogn kommune. Kommunene har ifølge kontaktperson ikke hjemmel til å påkrevne sykkelparkering ved eksisterende private bygg/anlegg i dag. I ny kommuneplan er tatt med bestemmelse om minimum 2 sykkelplasser per boligenhet, men foreløpig er det ikke lagt inn krav om sykkelparkeringsplasser ved næringsvirksomhet, tjenesteyting, idrettsanlegg, nv. barnehager, mv.

Tabell V1 viser status for parkeringsplasser for bil i Drøbak. Tallene er hentet fra Stedsanalysen for Drøbak fra 2011 og er basert på tall fra 2008/2009 (Rambøll 2008).

Tabell V1. Registrert parkeringstilbud i Drøbak bysentrum, 2008 (Kilde: Rambøll 2008)

Plass	Antall oppstillingsplasser	Regulering	Driver
Bankløkka	143 (97-tall)	1. time gratis	Frogn kommune
Lindrupperen (sør for Rv 152)	40	Avgift 24 t	Privat
Lindrupperen (nord for Rv 152)	15	Maks 9 t	Frogn kommune
Båthavna molo A	6	Maks 1 t	Frogn kommune
Båthavna molo B	48	Maks 9 t	Frogn kommune
Storgata 1-3	18 (97-tall)		Frogn kommune
Torget	13 (97-tall)		Frogn kommune
Storgata 9-13, 18 og 15-21	23 (97-tall)	Maks 1 t	Frogn komm./Privat ved Hagesenteret
Sjøtorget	42	Avgift 24 t 10 kr pr time	Stiftelsen Sjøtorget
Carlsebakken	6		Carpark
Finnegården	40	Gratis	
Storgata 43-45	15		
<b>Totalt</b>	<b>409</b>		

I tillegg til de plassene som er vist i tabellen finnes det flere parkeringsmuligheter i randen av selve sentrum. Noen av disse er:

- Seiersten
- Parkering ved næring, handel, service og idrettsanlegg
- Båthavna (Sjøsenderet/Husvik)
- For ferjen til Oscarsborg
- Pendlere (for eksempel på Dyrsløkke)

Det største offentlig tilgjengelige parkeringsanlegget ligger på Seiersten, ca. 200 P-plasser i tillegg til en del reserverte plasser for besøkende, ansatte m.m. Anlegget betjener skolene, idrettsanlegget, og fungerer også som pendlerparkering for reiser med buss. Parkeringsplassene på Seiersten er nesten helt oppfylt på dagtid (Rambøll 2008). Det er sannsynlig at både inn- og utpendlere og kanskje lokale arbeidstakere parkerer her, siden det er gratis og bare ca. 6-700 m å gå til Torget (høydeforskjellen er imidlertid betydelig).

Ved handelstilbudene på Dyrsløkke er det mange parkeringsplasser. Ved Amfi Drøbak City er det ca. 750 plasser). Noen av disse plassene benyttes også av pendlere (Rambøll 2008).

### ***Parkering for sykkel***

Det er tilrettelagt for sykkelparkering flere steder i kommunen, men det finnes ikke en god oversikt over dette tilbudet. Noen plasser finnes på Bankløkka, ved parkeringsplassen på Seiersten og ved busslommene på Ullerud, Skorkeberg, Heer og Huseby.

### ***Kommunens behov for parkering***

Frogn kommune har om lag 15 000 innbyggere. Noe over 50000 er bosatt i Drøbak by og området Seiersten. På Seiersten finnes rådhus, barnehage, barne- og ungdomsskole, idrettsanlegg, sykehjem.

På Skorkeberg/ Dyrløkkeåsen bor det ca. 3000 personer. På Heer og i de nærmeste grunnkretsene bor det ca 3500 personer.

Prognoser fra SSB viser at Frogn har en forventet gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på 1,2 %. Sammenlignet med flere av de andre kommunene i Folloregionen er den forventete befolkningsveksten moderat. Basert på prognoser samt strategier (i regi av Folloregionen) vil Frogn ha et behov på gjennomsnittlig 100 boliger pr. år (fram mot 2017).

Ifølge gjeldende kommuneplan skal framtidige boliger etableres i tilknytning til dagens bebyggelse på Kolstad/langs Trollaldalen, Ottarsrud/Heer, Holter/Dyrløkke, Tverrkjegla (ferdig regulert og snart ferdigstilt). I ny kommuneplan 2012-2014 som skal 2.gangbehandles tidlig i 2013, legges det opp til at det skal utarbeides områdeplaner for Seiersten og Ullerud/Dyrløkke med tanke på å utnytte fortettingspotensialet.

Kommunen har foreslått steder der det bør tilrettelegges for sykkelparkering. Dette gjelder Heer busstopp, som bør få flere sykkelparkeringsplasser, samt Dyrløkke og Seiersten. Det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak, særlig ved kollektivknutepunkt.

### ***Kollektivtilbud - dagens og framtidig***

Kollektivtrafikkens markedsandel i Frogn var i 2009 på 14 % (Ruter 2009). Dagens busstilbud til og fra Drøbak gir god kollektivforbindelse til Oslo med 8 bussavganger i timen i rushtiden, ellers halvtimesruter (rute 541, 542). I øst-vestkorridoren er kollektivtilbudet dårligere, og det er ikke forbindelse til Nesodden. Det er kun en skolebuss som betjener Drøbak- Nesodden videregående skole (Analyse og Strategi 2011).

### ***Viktige holdeplasser/knutepunkt (for buss)***

Drøbak sentrum, Seiersten og Dyrløkke er viktige knutepunkter for kollektivtilbudet i kommunen. De viktigste holdeplassene er Drøbak Brygge, Drøbak Torg, Grande og Heer. På Dyrløkke møtes bussruter, og det er også parkeringsmuligheter her.

Ruter har signalisert satsning på Dyrløkke som knutepunkt og mulig framtidig lokalisering for bussterminal. Dette krever satsning på gode bussforbindelser ned til Drøbak by for å bidra til å holde Drøbak by levende. Kommunen peker på at det er lite ønskelig om det framtidige kollektivtilbudet forutsetter at det mates til Dyrløkke fra Drøbak sentrum og andre boligområder. Man er redd for at ekstra bussbytte vil føre til at bussen velges bort som transportmiddel.

### ***Utfordringer og muligheter***

Oppsummert er utfordringene som følger:

- Stor arbeidspendling og skoleelever i videregående skole gir transportbehov ut av kommunen
- Behovet for lokalt transporttilbud er stort på grunn av boligbebyggelsen utenfor bykjernen og topografiske forhold som høydeforskjeller fra sentrum. Konsentrasjon av handel, service og tjenester er lokalisert på Dyrløkke og i Drøbak sentrum, ca. 2 km imellom stedene
- Smale gater i Drøbak er en utfordring, særlig for busstrafikken
- Kollektivtransporten har en lav markedsandel: 14 %
- God kollektivforbindelse til Oslo
- Ikke tilsvarende godt kollektivtilbudet til Ås og Ski tilsvarende godt. Det er også dårlig for forbindelse til Nesodden (kun skolebuss)



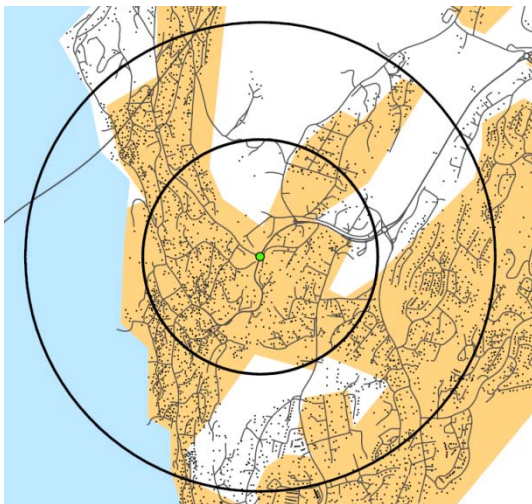
- Lokalisering av innfartsparkering

For parkeringssituasjonen er det beskrevet noen utfordringer:

- Stor etterspørsel etter parkeringsplasser i Drøbak sentrum, særlig i høysesongene
- Vanskelig å finne løsninger for å øke kapasiteten. Flere løsninger har vært utredet og fremmet, blant annet parkering i fjell og under bakkenivå på Bankløkka. Store investeringskostnader legger begrensninger
- Boligparkering i Drøbak sentrum

Kommunen har stilt opp noen utfordringer og muligheter:

- Helst ikke mye (ny) overflateparkering i sentrum
- Hvordan løse parkeringen i sentrum: Stort parkeringshus (bygarasje) eller flere mindre?
- Mulig tilrettelegging for innfartsparkering på Heer
- Prinsipper for utforming av P-arealer: Byggeskikksveileder for parkering. Dette kan ses i forbindelse med arbeid med regulering av deler av sentrum til antikvarisk spesialområde.
- Hvor mye overflateparkering skal tillates i områdene Seiersten, Ullerudsletta og Dylrøkke?



Figur V4. Influensområde 0,5 km og 1 km avstand i luftlinje fra rådhuset i Frogn kommune

### 3 Nesodden

#### **Sentrum**

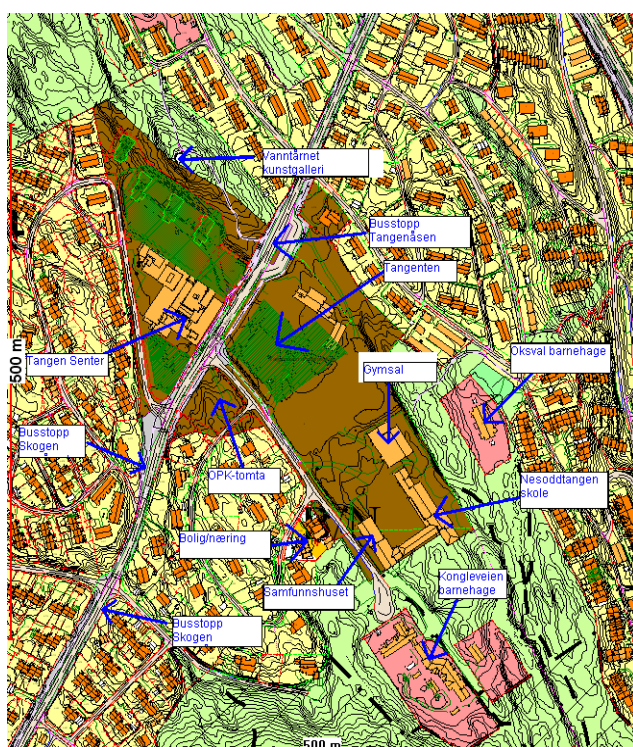
Kommunens sentrum ligger på Tangenåsen. Der ligger rådhuset, skoler og en rekke servicetilbud. Tangen nærsenter med et godt butikkutvalg ligger samme sted. Sentrum er betjent av lokale bussruter som også gir forbindelse til ferjeleiet på Nesoddtangen.

Nesoddens kommunesenter Tangenåsen har noen sentrale målpunkt som er sentrale for parkeringsbehovet i kommunen:

- Tangenåsen
  - Nytt flerbrukshus Tangenten, med kommuneadministrasjon, Tangenåsen ungdomsskole, Kulturskolen, stort bibliotek,



- fritidsklubb/ungdomsarena og helsestasjon, 500-600 arbeidsplasser (inkl elever)
- Mål om 200 000 besøkende i år 2012
- Nesoddtangen skole: 550 elever og 70 ansatte
- Kongleveien barnehage: 120 barn og 30 ansatte
- Oksval barnehage: 45 barn og ca 12 ansatte
- Nytt utvidet Tangen Nærsenter



Figur V5. Tangenåsen – Nesodden sentrum

### **Andre viktige målpunkt i kommunen**

#### Arbeidsplasskonsentrasjoner

- Sunnaas sykehus
- Nesoddtunet sykehjem

#### Områder for handel, service og fritid

- Flaskebekksenteret (butikker, kafé/restaurant, bensinstasjon, næringslokaler)
- Skoklefall (butikker, næringslokaler, kirke, Steinerskolen)
- Granholt (butikker, næringslokaler, restaurant)
- Nesodden vgs. med Nesoddhallen (uten- og innendørs idrettsanlegg) og Berger skole m/gymsal
- Berger idrettspark (idrettspark, klubbhus, barnehage, kiosk og innfartsparkering)

### **Dagens parkeringspolitikk og status**

I kommuneplanen for Nesodden (2011-2023) står det lite om kommunens parkeringsstrategi. Det finnes imidlertid parkeringsnormer (minimum og maksimum)

i kommunens veileder for reguleringsplanforslag. I denne gis følgende parkeringsnormer for bilparkering for både bolig- og næringsområder:

For boliger <sup>10</sup>:

- 1 roms: 1,0 til 1,2 for hver boenhet
- 2 roms: 1,2 til 1,4 for hver boenhet
- 3 til 4 roms: 1,4 til 1,7 for hver boenhet
- 5+ roms, Kjede og rekkehus: 1,7 til 2,0 for hver boenhet.
- Tomannsbolig/ enebolig: 2,0 for hver boenhet.
- Bileilighet (utleie): 1, 2, 3 roms: 1,0 for hver boenhet. 4 roms +: 2,0 enheter.

For næring <sup>11</sup>:

- Kontor: 1 parkeringsplass for hver 30 m<sup>2</sup> (BRA).
- Offentlig kontor: 1 parkeringsplass for hver 18 m<sup>2</sup> (BRA).
- Flerfunksjonelt bygg (kontor, forretning, bolig mm): 1 parkeringsplass for hver 20 m<sup>2</sup> (BRA).
- Forretning: 1 parkeringsplass for hver 30 m<sup>2</sup> (BRA). Det skal i tillegg også avsettes nødvendig lasteplass.
- Produksjon/lager/verksted: 1 parkeringsplass for hver 90 m<sup>2</sup> (BRA), eller 0,6 parkeringsplasser for hver ansatt. Det skal i tillegg også avsettes nødvendig lasteplass.

I kommuneplanens arealdel er det nevnt et næringsareal, N1, der det er et maksimalt parkeringskrav på 1 p-plass for bil per 100m<sup>2</sup> næringslokale. All parkering til næringsarealet skal skje på egen eiendom.

*Tabell V2. Normkrav for sykkel i Nesodden kommune*

I tilknytning til innganger, parkeringsarealer og/eller utomhusarealer skal det avsettes nødvendig plass for sykkelparkering etter følgende norm:

- Boliger skal ha minimum 2 sykkelplasser pr. 100 m<sup>2</sup>.
- Forretninger/Detaljhandel skal ha minimum 6 sykkelplasser pr. 1 000m<sup>2</sup>
- Kontorer skal ha minimum 7 sykkelplasser pr. 1 000 m<sup>2</sup>.
- Restauranter skal ha minimum 2 sykkelplasser pr. 10 seter.
- Undervisning, barneskole skal ha minimum 20 sykkelplasser pr. 10 årsverk.
- Kino, teater skal ha minimum 2 sykkelplasser pr. 10 seter.
- Barnehage skal ha minimum 2 sykkelplasser pr. 10 årsverk.
- Hotell skal ha minimum 2 sykkelplasser pr. 10 rom.

Minst 50 % av sykkelplassene skal ha overbygg der normen gir en utbygging av minst 20 plasser i forbindelse med byggesaken.

I veilederen for reguleringsplanforslag vises det til tilsvarende parkeringsnorm for sykkel. Parkeringsnormen bygger på Statens vegvesens rapport om sykkelparkering (Vegdirektoratet 2007).

<sup>10</sup> Avstand til sentrumsområde kollektiv knutepunkt er avgjørende gir føring for fastsettingen av parkeringsdekningen.

<sup>11</sup> Valg av beregningsmetode skal gjenspeile det faktiske parkeringsbehovet som tiltaket vil ha.

**Parkeringsstatus for bil**

Det finnes flere parkeringsplasser i tilknytning til Tangen senter, Tangenten, samt skolene og barnehagene på Tangenåsen, kommunesentret på Nesodden. Tabell V3 under viser dagens tilrettelegging for parkering for bil.

Som tabellen viser er de fleste plassene gratis. P-plassene ved Tangen senter er tidsbegrenset med 3 timer gratis parkering. Utover dette er parkeringsplassene i hovedsak uregulert. I tillegg er det et problem at plasser som er regulert og prioritert ikke kontrolleres, noe som fører til at restriksjoner ikke følges. De fleste parkeringsplassene i kommunene er kommunale. Dette gjelder ikke parkering ved Tangen senter. Disse plassene administreres av Park Nordic AS.

Tabell V3. Oversikt over dagens parkeringstilbud ved Tangenåsen (sentrum)

	Type parkering	Antall plasser	Formål	Regulering/prioritering	Eierskap	Annet
Tangen Senter	Parkeringskjeller	169	Kunde-, bolig- og besøksparkering	3 t gratis parkering for kunder/ 9 HC-plasser 9 plasser for mc/moped (ikke medregnet i det totale antallet p-plasser)	Privat	
Tangen Senter	Utendørs parkering over parkeringskjeller	40	Kundeparkering	3 t gratis parkering for kunder 4 HC-plasser	Privat	
Tangenten	Parkeringskjeller	37	Ansatte- og besøksparkering	Gratis/ 4 HC-plasser, 1 elbil-plass	Kommunal	
Tangenten	Utendørs parkering (OPK-tomta)	40	Ansatte- og besøksparkering	Gratis/ 3 HC-plasser	Kommunal	
Kongleveien ved samfunns- huset/skolen og ved Kongleveien barnehage	Gate- parkering	63	Ansatte ved skole/barnehage, foreldre ved levering/ henting, besøkende til samfunnshus.	8 plasser er avsatt til ansatte med kommunalt p-bevis, 10 plasser er gratis inntil 1t, resten har ingen restriksjoner/ 2 HC-plasser, 2 elbil-plasser	Kommunal	8 plasser avsatt til ansatte med kommunalt p-bevis, 10 plasser gratis inntil 1t, resten har ingen restriksjoner. Restriksjon følges ikke opp, ingen kontroll.)
Oksval barnehage	Utendørs parkering på p-plass ved sentrum	Ca 15-20			Kommunal	P-plass er ikke i tråd med vedtatt reguleringsplan (avsatt til felles lekeareal)

Det er ikke spesielle restriksjoner langs boligveier og fylkesveger utover det som følger av relevant lovverk og vedtatte reguleringsplaner.

Det er opprettet innfartsparkering langs hovedveiene for å lette omstigning til busstransport til ferjeforbindelsene fra Nesoddtangen (f.eks. ved Berger Idrettspark, Skoklefall, Flaskebekktjernet og Bjørnemyr skole).

### ***Parkeringsstatus for sykkel***

Det er flere parkeringsplasser for sykkel i kommunen, særlig i tilknytning til skolene

- 74 plasser ved Nesoddtangen barneskole
- 164 plasser ved Tangenten (40 ved kommunehusets inngang og resten ved ungdomsskolen)
- 15 plasser i kjeller ved Tangenten
- 25 plasser ved Tangen senter

### ***Kommunens behov for parkering***

Det er litt over 17 800 innbyggere i Nesodden kommune. Kommunen er liten i areal (61,48 km<sup>2</sup>) og ca 86 % av befolkningen bor i tettsted (SSB definisjon). Befolkningen er i hovedsak bosatt i tilknytning til kommunesenteret Tangenåsen, Fagerstrand, samt grendesentrene:

- Berger(Skoklefall)
- Jaer (Kirken/Løes)
- Bjørnemyr (Bjørnemyr/Sunnås)
- Fjellstrand

Befolkningsprognosen for Nesodden i perioden 2010-2025 viser ifølge kommuneplanen en gjennomsnittlig befolkningsvekst på ca 1,2 % per år. Dette tilsier at kommunen ønsker å videreføre dagens strategi i boligbyggingen, ca 100 boliger per år. Ifølge kommuneplanen skal framtidig boligbygging skje i tilknytning til eksisterende bebyggelse.

### ***Kollektivtilbud - dagens og framtidig***

Av 14 mill kollektivreiser i Follo foretas nærmere 6 mill med buss og båt på Nesodden. Nesodden har en kollektivandel på 38 % (Ruter 2009), og er kommunen i Akershus med høyest andel kollektivreisende (kollektivandel av motoriserte reiser). Kollektivreisene er i hovedsak basert på båttilbudet i kombinasjon med et velfungerende matebussystem på øst- og vestsiden av Nesodden.

Innbyggere på nordre del av Nesodden har et godt kollektivtilbud til Oslo, særlig med tanke på båtruten 601 (stamruten) som har avganger tre ganger i timen i rush, en gang i timen utenom rush på dagtid og to ganger i timen om kvelden. Det er imidlertid dårlig kollektivtilbud på tvers av kommunen og mot Follo.

Av intern kollektivtransport er det tre viktige busstraseer som passerer Tangenåsen: 631, 622 og 621. Ifølge Ruters trafikkplan Follo og Ruters strategi for regionene i Akershus (2012-2018) er det flere satsinger av relevans for Nesodden. Det skal det opprettes ny bussrute mellom Nesoddtangen brygge og ny kollektivterminal på Vinterbro. Båtrute 601 (stamruten) skal oppskaleres til 4 avganger i rush og 2 ganger ellers i døgnet. I tillegg skal det etableres ny båtlinje fra Nesoddtangen til Fornebu og Lysaker med 4 avganger i rush og 1 avgang på dagtid utover rush. Busstilbudet på Nesodden skal tilpasses den økte frekvensen på båtlinjen.

Viktige holdeplasser/knutepunkt (for buss)

- Nesoddtangen brygge (terminal)
- Tangenåsen
- Skogen
- Skoklefall

### ***Behov for sykkelparkering***

Selv om det er etablert en rekke parkeringsplasser for sykkel i kommunen, er det behov for flere plasser. Dette gjelder særlig:

- Ved inngangene til Tangen senter
- Ved Kongleveien barnehage (ligger inne i reguleringsplan)
- Ved busstopp/holdeplasser (ved Tangenåsen busstopp er det nå etablert ca 10 sykkelparkeringsplasser i hver retning)
- Sykkelparkering i Miljøgata (dette må ivaretas i detaljregulering)

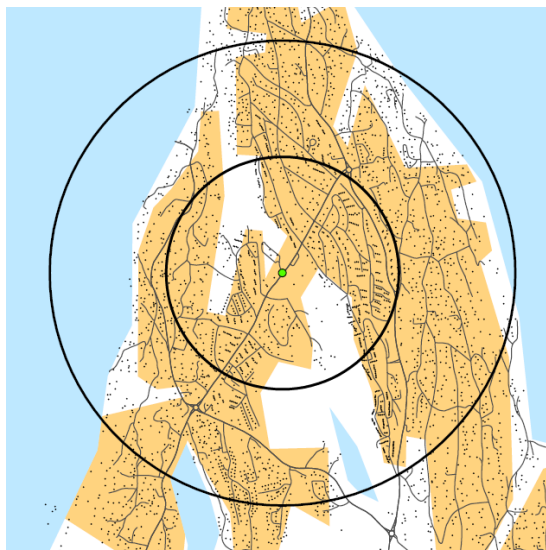
### ***Utfordringer og muligheter***

På Nesodden er det gode rammebetingelser for andre transportmidler enn bil. Ca  $\frac{3}{4}$  av kommunens befolkning på 17 800 bor innenfor en radius på 5 km fra kommunesenteret på Tangenåsen. Dette gir et godt utgangspunkt for å gå og sykle på lokale reiser innad i kommunen. I tillegg er det et relativt godt busstilbud lokalt (rute 631, 622 og 621), samt god forbindelse til Oslo. Det er imidlertid ikke et like godt kollektivtilbud på tvers av kommunen og mot Follo. Parkeringsmulighetene er svært begrensede. Til tross for dette, er det mye kjøring til skole og barnehager. Dette tilsier at det er et behov for et sammenhengende gang- og sykkelveinett som gjør det trygt og attraktivt å gå og sykle til ulike aktiviteter og gjøremål i hverdagen.

Noen problemområder som ble tatt opp sommeren 2012:

- Unngå pendlerparkering i Kongleveien: foran Samfunnshuset/skolen og ved Kongleveien barnehage
- Det er behov for bedre gang- og sykkelforbindelse gjennom skogen mellom Tangenåsen og Skoklefall
- Det foregår uønsket/ulovlig parkering i boligater nær sentrumsområdet
- Det er uvettig parkering i forbindelse med levering/henting av barn som går i Kongleveien barnehage og på Nesoddtangen skole.

Det var utarbeidet en plan for ombygging av Kongleveien for å få en bedre organisering av parkeringen og samtidig lette håndhevelsen. Den fysiske delen av planen er gjennomført, men det er ukjent om dette nå er fulgt opp med restriktiv skilting og hvilken effekt det eventuelt har. Det er ikke opplyst om og eventuelt hvordan reguleringene blir håndhevet.



Figur V6. Influensområde, 0,5 km og 1 km avstand i luftlinje fra Nesodden rådhus ved Tangenåsen

## 4 Oppegård

### **Sentrum**

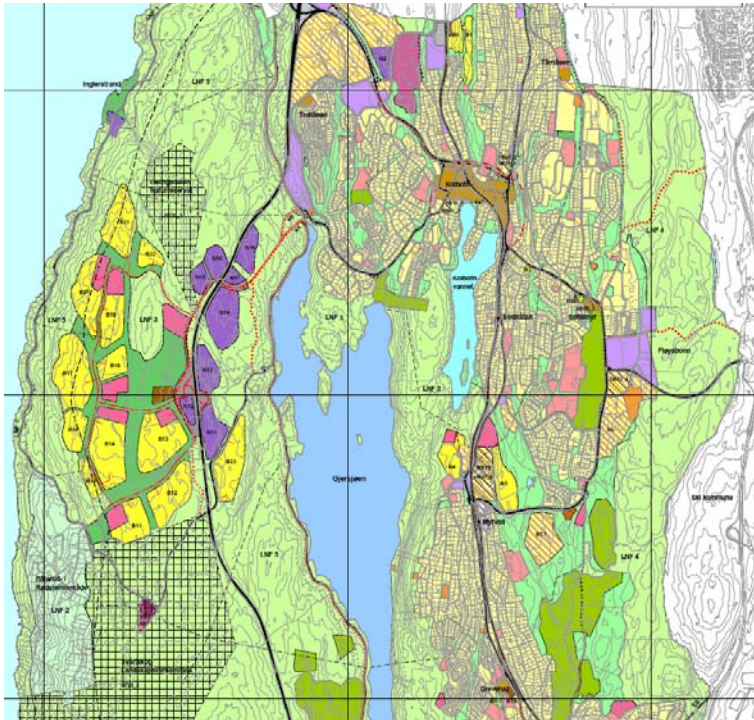
I Oppegård kommune finnes det en rekke lokalsentre, men området i tilknytning til Kolbotn stasjon utgjør Oppegård kommunes sentrum. Der ligger rådhuset, kjøpesenteret Kolbotn Torg, en rekke andre handels- og servicetilbud samt kulturtilbud.

### **Viktige målpunkt i kommunen**

Kommunesenteret i Oppegård er, jamføre arealplankartet, avgrenset til Kolbotn sentrum. Bebyggelsen er i stor grad konsentrert langs jernbaneaksen. I sentrum ligger Kolbotn Torg. Senteret har omtrent 70 butikker, samtidig som det er leiligheter i tilknytning til bygget. Arealplankartet tyder på at sentrum framstår som et tyngdepunkt for reiser i kommunen. Dette er både fordi de har et stort tilbud av handel, men også fordi det er større arbeidsplasskonsentrasjon med blant annet kommuneadministrasjon. I følge arealplankartet er det planlagt større utbygging av nye bolig- og næringsfelt vest i kommunen.

Andre viktige målpunkt er handels- og tjenestefunksjoner i lokalsentraene Greverud, Oppegård, Sofiemyr, Tårnåsen og Trollåsen. Det er mindre arbeidsplasskonsentrasjonen ved disse stedene. Nytt lokalsenter skal også etableres ved Myrvoll stasjon, samt at det er åpnet for noe detaljhandel, inkludert plasskrevende varehandel, i Fløisbonn næringspark. Kommunen peker på at det potensielt kan bli økt tilgjengelighetsbehov ved Myrvoll stasjon, og næringsområdene ved Mastemyr og Fløisbonn.





Figur V7. Arealplankart Oppegård.

### ***Dagens parkeringspolitikk og status***

Oppegård kommune er en av de største kommunene i Folloregionen. Kommunen har som målsetting å føre en parkeringspolitikk som reduserer bilbruk i sentrumsområder og som støtter kollektivtransporten. Kolbotn sentrum skal blant annet etableres som en bilfri sone og parkering i sentrum skal primært foregå under bakken.

Dermed vil det ikke bli tilrettelagt for innfartsparkeringsplasser i Kolbotn sentrum i framtiden, men det vil være muligheter for av- og påstigning ved stasjonen. Innfartsparkeringsplasser skal i stedet konsentreres rundt Rosenholm stasjon. Ved Oppegård lokalsenter skal det også etableres innfartsparkeringsplasser vest for stasjonen. Videre vil kommunen etablere stoppesteder for buss i tilknytning til jernbanestasjonen. For de resterende lokalsentrene legges det vekt på å reorganisere parkeringspolitikken ut fra arealeffektivitet og estetisk utforming (Kommuneplan Oppegård).

Oppegård har i tillegg flere store bedrifter som har etablert seg i regionen. Dette danner grunnlag for å legge føringer for næringsområdene i kommunen. Kommuneplanen legger for eksempel opp til at parkering i Rosenholm skal hovedsakelig etableres under eller i bebyggelsen. Ved Mastemyr næringspark skal parkering på bakkenivå begrenses i størst mulig grad (ibid).

Kommunen har ingen generelle bestemmelser for parkering med bil.

Kommunen skal tilrettelegge for bruk av sykkel ved å anlegge gang- og sykkelveier og tilrettelagt sykkelparkering. Kommunen har utarbeidet en sykkelstrategi som definerer prioriterte gang- og sykkelveier (Sykkelstrategi for Oppegård 2010-2019). Målsettingen er blant annet å doble sykkelandelen i kommunen, og det er etablert sykkelparkering ved Kolbotn stasjon og mindre sykkelparkeringsanlegg ved Kolben kulturhus og Kolbotn torg. I følge sykkelstrategien vurderes det å etablere og forbedre flere sykkelparkeringer. Kommunens parkeringsnorm setter krav om antall

sykkelparkeringsplasser ved nybygg, men det er ingen hjemmel til å påkrevne sykkelparkering ved eksisterende private bygg og anlegg.

Tabell V4 på neste side gir en oversikt over lokalisering, formål og antall parkeringsplasser i Kolbotn sentrum. Totalt er det ca. 1300 parkeringsplasser fordelt mellom private og offentlige plasser. Dette er omtrent på samme størrelse som Ski kommune. Vi har ikke detaljert informasjon knyttet til betaling og størrelsen på avgiften. Inntrykket er at nærmest all parkering i Kolbotn sentrum er regulert - formål, tid eller avgiftsbelagt.

Tabellen viser at de fleste plassene er anlagt i tilknytning til kjøpesenteret Kolbotn Torg. Videre er det omtrent 150 parkeringsplasser for kunder tilknyttet Sentrumsbygget.

En viktig forskjell fra Ski kommune er at det i Kolbotn er få innfartsparkeringsplasser ved jernbanestasjonen. I Oppegård kommune er derimot mange andre jernbanestasjoner der det tilbys gratis innfartsparkering.

Tabell V4. Parkeringsplasser i Kolbotn sentrum

Lokalisering	Antall plasser	Formål
Liaveien 13-15	39	Privat
Rådhuset syd	79, inkl 2 HC.	For ansatte
Rådhuset nord + sidebygning	58, inkl. 2 HC	For ansatte
Rådhusets sidebygning øst	15, inkl 2 HC	For ansatte
Under Kolbotnveien 19/21	50+ over to etasjer	Privat/kommunalt
Mega	30 på bakkeplan 50 i U1 85 (2 HC) i U2	Privat
Kolbotn Torg – P-kjeller	660	Privat (kommunen disponerer 10 plasser), men 147 plasser tilhører boliger
Kolbotn stasjon	30, inkl 2 HC	For reisende
NSB, langs jernbanen	28	For reisende
DNB sparebankbygget	16	For kunder (30 min)
Sentrumsbygget nord	60	For kunder (2 timer)
Sentrumsbygget øst	6, inkl 2 HC	For kunder (2 timer)
Sentrumsbygget syd	40-50	For kunder (2 timer)
Sentrumsbygget syd	37	For ansatte
Østsiden av RV 152	20	Privat

### ***Kollektivtilbud - dagens og framtidig***

Jernbanen utgjør ryggraden i kommunens kollektivtilbud. Hovedsakelig går det tre tog i timen mellom Kolbotn og Oslo og turen tar mellom 12 og 16 minutter. Busstilbudet dekker primært områdene som ligger noe unna stasjonene. Samtidig er det et behov for å etablere bedre tverrforbindelser med busser mellom kommunesenteret og lokalsentrene til jernbanen. Et framtidig dobbeltspor mellom Oslo og Ski vil øke kapasiteten og frekvensen på strekningen og det planlegges også en ny stasjon på Kolbotn.

De viktigste knutepunktene for kollektivtrafikken er jernbaneholdeplassene Kolbotn, Solbråtan, Myrvoll, Greverud og Oppegård.

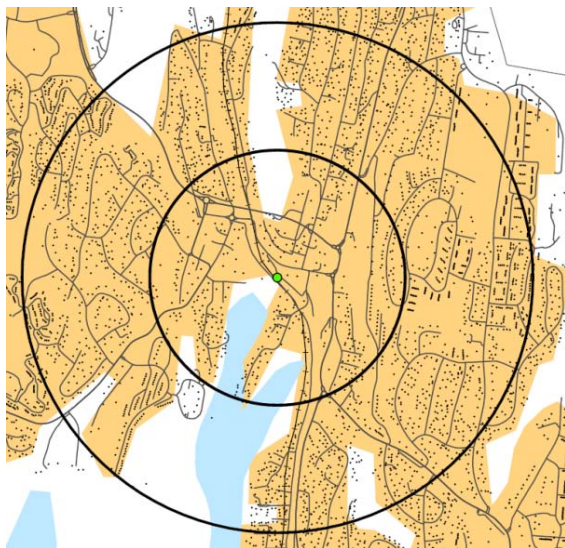


### **Utfordringer og muligheter**

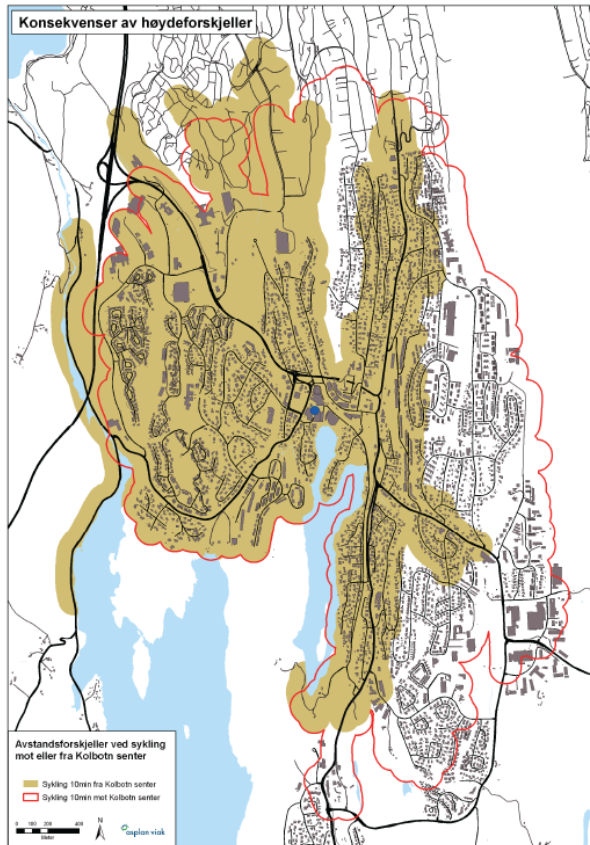
I utgangspunktet har Oppegård gode forutsetninger for å fremme kollektiv, sykkel eller reiser til fots. Jernbanen har fem stoppesteder i kommunen, samtidig som bosettingen i hovedsak er lokalisert i tilknytning til disse stasjonene. I følge Sykkelstrategi for Oppegård 2010-2019 har mellom 80 og 90 prosent av innbyggerne maksimalt 10 minutter til sentrale målpunkt som jernbanestasjon, handel, skole og idrettsanlegg. Muligheten for å satse på økt gange eller sykling til stasjonen synes derfor å være god, og dette vil forsterkes gjennom blant annet etablering av et helhetlig gang- og sykkelnettverk. Disse faktorene kan igjen påvirke behovet for å tilrettelegge for innfartsparkering. Det er ikke sannsynlig at Kolbotn stasjon er et naturlig omstigningssted for reisende fra andre kommuner.

De fleste parkeringsplassene i Kolbotn er regulert enten med at parkeringens varighet er begrenset, med avgift eller begge deler. Det kan derfor synes som parkeringstilbudet er godt regulert.

Kommuneplanens arealdel (figur x) viser at det er planer for framtidig utbygging av både boliger og næring i Svartskogområdet. Om de som flytter inn der skal benytte jernbanen som transportmiddel, må det baseres på matebuss. Avstanden til stasjonen og terrenget tilsier at det ikke kan forventes utstrakt bruk av sykkel på en slik tilbringerreise..



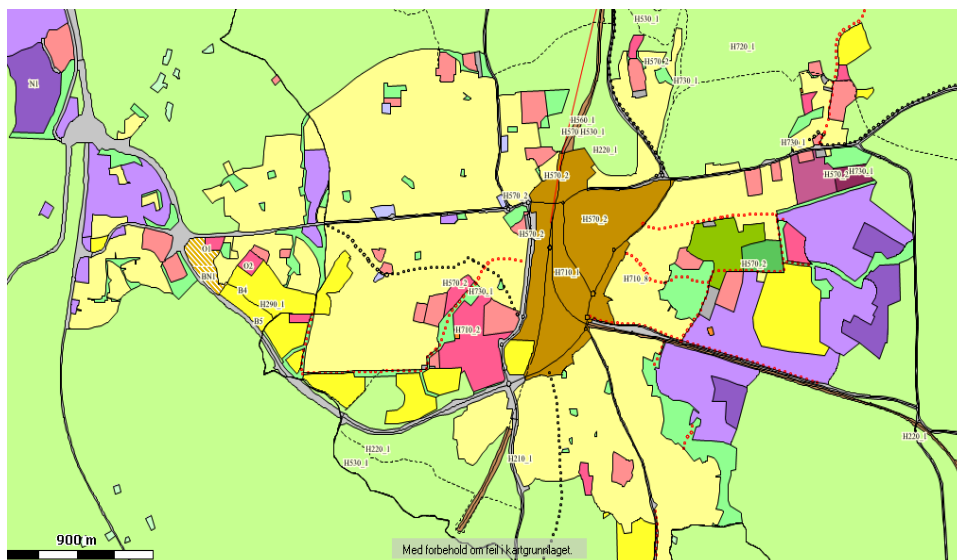
Figur V8. Influensområder: 0,5 km og 1 km avstand i luftlinje fra Kolbotn stasjon



Figur V9. Influensoverflate. Områder som kan dekkes på 10 minutter med sykkel, henholdsvis til og fra Kolbotn stasjon (Kilde: Rambøll).

## 5 Ski

### Sentrum og viktige målpunkt i kommunen



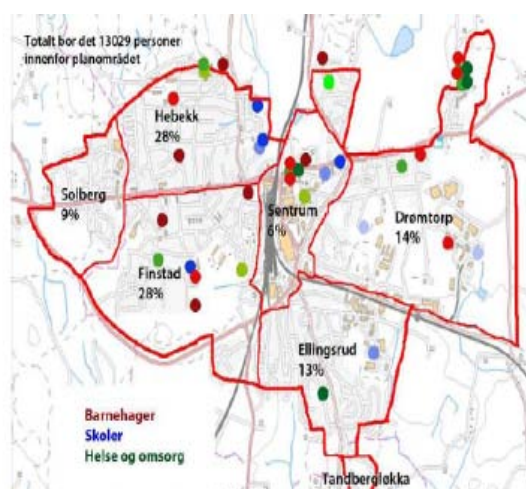
Figur V10. Arealplankart for sentrale deler av Ski

Arealplankartet viser det definerte sentrumsområdet i Ski, og planlagte områder for utbygging. Områdene vest og syd for sentrum utgjøres hovedsakelig av boliger. Det

legges opp til videre boligbygging i dette området for mange av de nye innbyggerne som det regnes med vil komme i løpet av de neste ti årene. I øst er det i dag større næringskonsentrasjoner. Kommuneplanen peker på denne bydelens potensial for transformasjon til mer arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet og større boligandeler enn i dag. I 2013 starter arbeidet med en egen kommunedelplan for Ski øst.

Ski sentrum er tyngdepunktet for handel. Blant annet har Ski storsenter nesten 150 butikker og er dermed et av Norges største kjøpesentre.

Figur V11 illustrerer andre viktige målpunkter i kommunen begrenset til skoler, barnehager og helse- og omsorgstjeneseter. Kartene viser at sentrum utgjør et tyngdepunkt for reiser. Målpunkter utenfor sentrum utgjøres hovedsakelig av skole og senterområde. Med en restriktiv parkeringspolitikk kan kommunen styrke incentivene for å benytte andre transportmidler enn bil.



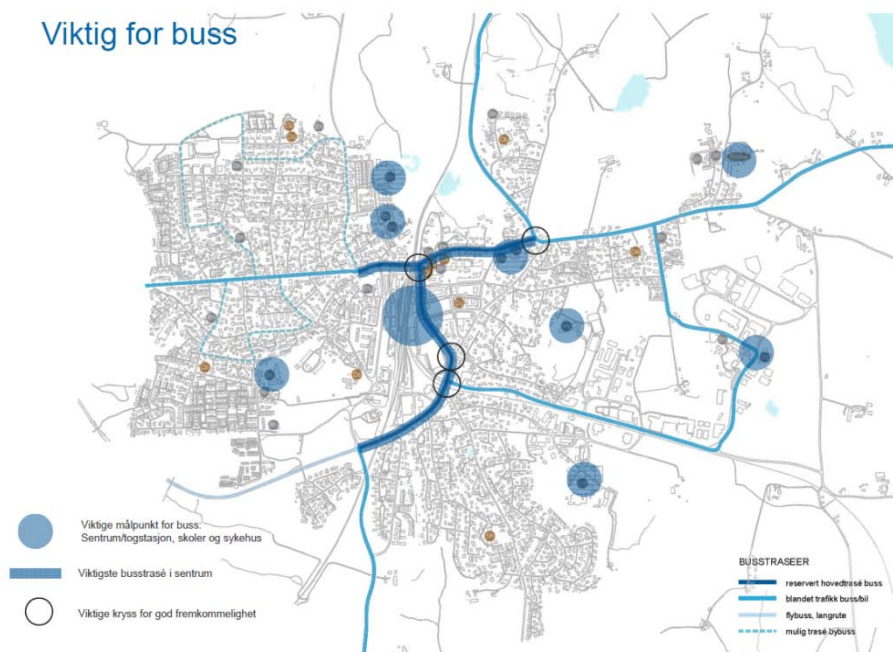
Figur V11. Målpunkter i Ski kommune. (Kilde: Plan urban 2011)

### **Kollektivtilbud - dagens og framtidig**

I følge Ruters trafikkplan Follo er det to viktige, lokale ruter i Ski; linje 905 og 906. Linje 906B Bøleråsen – Ski har fire avganger i timen i rushtid, mens linje 905A Tusenfryd – Nordby – Ski har to avganger i timen i rushtid. Begge linjene har også to avganger i timen i normaltrafikk. I anbefalt trafikktilbud 2012-2018 beskrives økt frekvens og driftstid for linje 905 og Bybuss Ski 220, 222, 223, 224 og 225.

Toget spiller en sentral rolle for kommunen. Det er normalt fem avganger i timen for tog i retning Oslo. Toget bruker omtrent 22 minutter inn til Oslo sentralstasjon. Det lenge planlagte dobbeltsporet mellom Ski og Oslo vil bidra til å bedre tilbudet med økt frekvens og redusert reisetid. Kommunen kan således bli mer attraktiv for pendlere som ønsker å bosette seg utenfor Oslo.

Figur V12 tar utgangspunkt i viktige målpunkt, busstraseer og viktige kryss for god framkommelighet for kollektivtrafikk i kommunen. De mest sentrale målpunktene er sentrum, samt bolig- og næringskonsentrasjoner utenfor sentrumsområdet. Ruter melder blant annet om flere utfordringer knyttet til kapasitet, framkommelighet og stoppestedstandard for kollektivtransporten (Trafikkplan Follo). Dessuten er det ikke et klart definert stamnett for bussene i Ski (Plan Urban 2011).



Figur V12. Viktige målpunkt, busstraseer og kryss for god framkommelighet i Ski. (Kilde: Veg- og gateplan Ski, Plan urban 2011)

### **Dagens parkeringspolitikk og status**

Follorådet vedtok i 2009 at regionen skal utvikle en parkeringspolitikk som fremmer kollektivbruk i tettsteder med god kollektivdekning. I den forbindelse skal det prioriteres å bygge innfartsparkeringsplasser for bil og sykkel langs kollektivknutepunkt. I kommuneplanen for Ski framgår det at parkeringspolitikken skal minimere bilbruk i sentrum, og gjøre det enkelt å reise til fots i sentrum.

Ved Ski stasjon ligger regionens største innfartsparkeringsplass. I kommuneplanen beskrives parkeringsplassene som arealkrevende og at kommunen ønsker å kunne bruke arealene til andre formål. I stedet vil man prioritere god tilgjengelighet med buss til kollektivknutepunktene. Parkeringsplassene ønskes derfor lagt under bakken/i underetasje eller i egne parkeringshus (Ski kommuneplan).

Kommunen har parkeringskrav for bolig, tjenesteyting og næring. Sentrumsområdene skal ha de strengeste reguleringene og det er satt en øvre grense for antall parkeringsplasser i nybygg.

Tabell V5 gir en oversikt over parkeringsplassene i Ski sentrum og hvordan de er regulert. Samlet sett er det over 3100 plasser. Omtrent en tredjedel er plasser som kommunen styrer. Pendlere har god tilgjengelighet til parkering ved Ski stasjon. Det tilbys nær 600 plasser. Bruken reguleres nå med en SMS-oblat som aktiviseres for 50 kr per måned.

De resterende offentlige parkeringsplassene er hovedsakelig knyttet til tjenesteyting og reguleres med parkeringsgebyr og/eller tidsbegrensing. De fleste plassene er private. Ski storsenter tilbyr 1350 parkeringsplasser. Dette utgjør over 40 prosent av alle parkeringsplasser i Ski sentrum. Det er gratis å parkere de første tre timene. Parkering utover tre timer koster 25 kroner per time.

Det er 400 parkeringsplasser i parkeringshuset ved Flatåker. Der er første time gratis og deretter koster det 13 kroner per time. De resterende private plassene er hovedsakelig lokalisert i tilknytning til ulike næringsbygg.

Tabell V5. Parkeringsplasser og takster i Ski sentrum<sup>12</sup>

### Parkeringsplasser i Ski sentrum

	antall plasser	restriksjoner	parkeringsgebyr
<b>Kommunale plasser</b>			
Ved rådhuset	134	ingen	kr. 12/t. 60/dag
Ved helsesenteret	20	ingen	kr. 18/t. 60/dag
Vestraat	66	ingen	kr. 18/t. 60/dag
Ved Fasaden	31	maks. 3 t	1t: kr. 18, 2t: kr. 40, 3 t. kr. 69
Ved Interiørsenteret	10	maks. 30 min	ingen
Kantparkering Asenveien	12	maks. 15 min.	ingen
Ved Ski nye kirke	60	ingen	kr. 12/t, kr. 50/dag
Ved Kjellern	10	maks. 1 t	ingen
Nedre Torg	65	maks. 3 t.	1t: kr. 18, 2 t: kr. 40, 3t: kr. 69
<b>Samlet kommunale pl.</b>	<b>408</b>		
<b>Parkering ved Ski stasjon</b>			
Innfartsparkering øst	214	ingen	kr.18/t. kr.60/dag. Togreisende fri på begrenset del
innfartsparkering vest	370	ingen	kr.18/t kr. 60/dag. Togreisende fri
Kiss and ride	14	maks. 15 min.	ingen
<b>Samlet stasjonspark.</b>	<b>598</b>		
<b>Private plasser i bygg</b>			
P-hus Ski Storsenter	1350	ingen	3 t. fri. Ellers kr. 25/t
P-hus Flatåker	400	ingen	1 t. fri. Ellers kr. 13 /t
Roma-Kvartalet	35	kundep. Maks. 30 min.	ingen
Skeidar	115	kundeparkering	ingen
<b>Samlet private i bygg</b>	<b>1900</b>		
<b>Private plasser ute</b>			
Ved Ness-bygget	24	ingen	1 t fri, Ellers kr. 15/t
Ved DNB-Nor	25	ingen	kr. 15/t
Ved Idrettsveien 18-20	40	ingen	kr. 12/t. kr. 50/dag
Ved Hi-fi senteret	17	ingen	kr. 20/t
Ved Torgveien	28	ingen	kr.18/t
Ved Rimi-Statoll	91	ingen	1 t. fri. Ellers kr.15/t
Ved Bilekstra	10	ingen	30 min. fri. Ellers kr. 14/t.
Ved Princess-bygget	24	ingen	kr. 20/t
Ved Skeidar	10	kundeparkering	ingen
<b>Samlet private ute</b>	<b>269</b>		
<b>Samlet parkering</b>	<b>3175</b>		

Generelt innebærer dette at Ski har et parkeringstilbud med mange og gratis parkeringsplasser. Pendlere med tog har gratis parkering. I tillegg er det over 1700 gratis parkeringsplasser med maksimal parkeringstid på opp til tre timer. En slik tidsbegrensning gjør det mulig å benytte bil for handle eller utføre andre gjøremål i sentrum. I praksis betyr dette at det ikke er restriksjoner for dem som ønsker å kjøre bil til Ski sentrum for utføre ærend.

Derimot synes det vanskeligere å reise med bil til en arbeidsplass i Ski sentrum. Disse må betale for parkering for de fleste av de parkeringsplassene som er vist i tabell V6. Det er rimelig å tro at arbeidsgivere i Ski sentrum tilbyr mange parkeringsplasser utover det som er vist i tabellen gratis til sine ansatte. Mange private parkeringsplasser kan også begrense kommunens handlingsrom for å styre parkeringspolitikken.

Kommunen har ikke eksakte tall for antall parkeringsplasser for sykkel. I hovedsak er sykkelparkering lokalisert ved Ski stasjon og ved større arbeidsplasser. I forslag til reguleringsplan for Ski stasjon (sluttbehandling desember 2012) er det lagt inn

<sup>12</sup> Etter at denne oversikten ble utarbeidet våren 2012, har kommunen økt takstene på sine plasser. F. eks. er den progressive taksten for de 65 plassene ved nedre Torg økt til: 1 time kr 22, 2 timer kr 48 og 3 timer kr 83. Også ved innfartsparkering er satsene økt til kr 22 per time og kr 72 for et døgn.



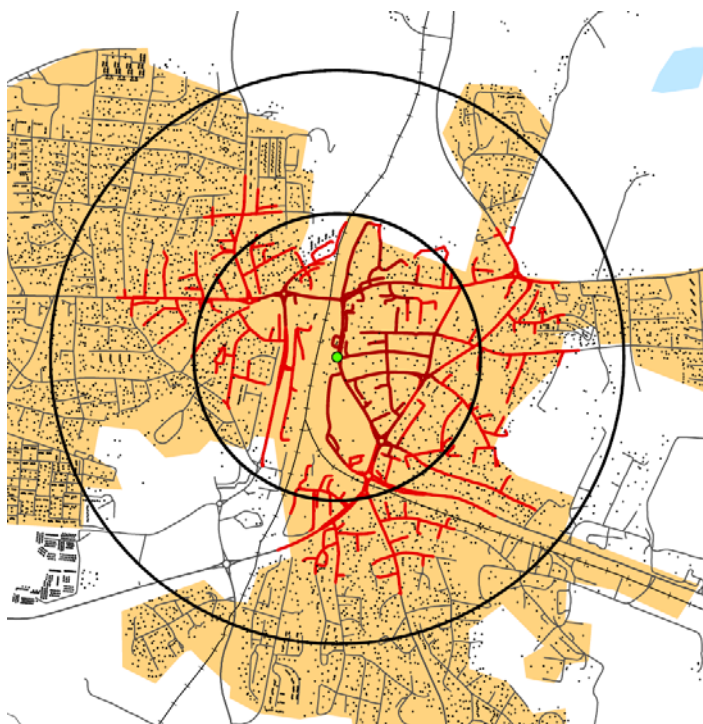
bestemmelser som sier at det skal etableres minimum 1000 sykkelparkeringsplasser på stasjonen. Minst 50 % av disse skal ligge under tak. Dessuten arbeides det med å utvikle og forbedre sykkelfelt, gode fortau og krysningspunkter for gange og sykkel.

### **Utfordringer og muligheter**

Basert på denne gjennomgangen kan vi fremheve kjennetegn og utfordringer for kommunen. For det første er det et stort tilbud av parkeringsplasser i Ski sentrum. Flertallet av parkeringsplassene er private og parkeringsplassene ved Ski Storsenter utgjør omtrent 40 prosent av alle parkeringsplassene. Kommunen har færre virkemidler ovenfor private plasser.

For det andre er det over 500 gratis parkeringsplasser for pendlere med toget. Ski kommune har som mål at områder som i dag er disponert til overflateparkering på sikt skal reguleres til byutvikling med høy utnyttning av arealene. Innfartsparkering integreres da i annen bebyggelse eller lokaliseres annet sted.

For det tredje har Ski et klart definert sentrum med et godt tilbud av service og handel. Dessuten er det et godt kollektivtilbud og spesielt med tog til Oslo. Dette til tross for at det er utfordringer knyttet til eksempelvis framkommelighet og kapasitet.



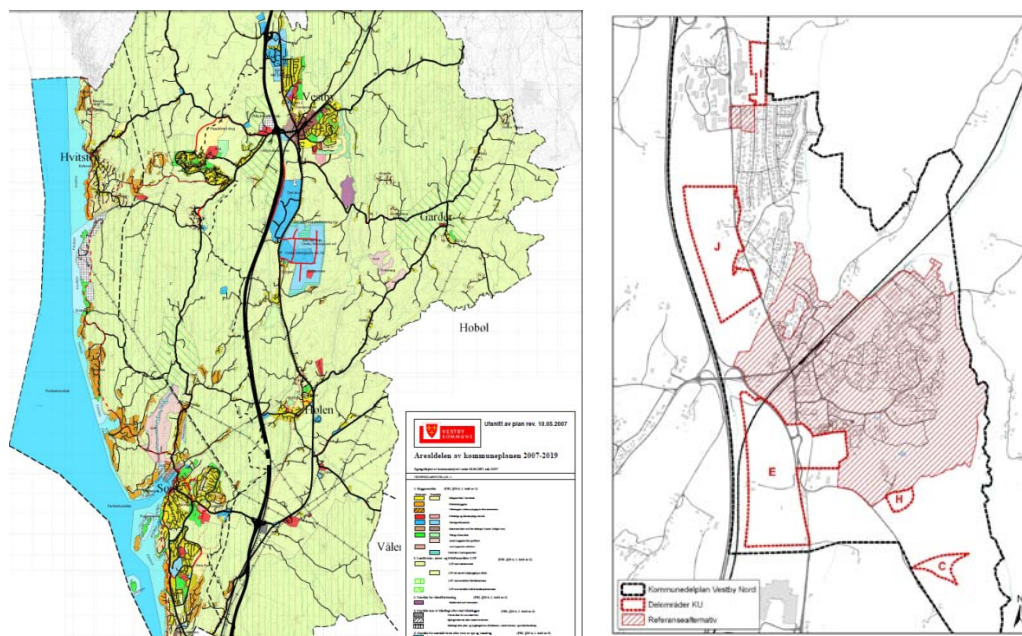
Figur V13. Influensområde, 0,5 og 1 km avstand i luftlinje fra Ski stasjon. (Fargelagte veier viser virkelig gangavstand – brun er 0,5 km, rød er 1 km)

## **6 Vestby**

### **Sentrum og viktige målpunkt**

Vestby kjennetegnes av store næringsområder for handel og industri. Disse er lokalisert til dels lokalisert nord for sentrum. Syd for sentrum er det stor logistikkvirksomhet. Bilbaserte handelstilbud utenfor sentrum i Vestby anses å være attraktive reisemål både for kommunens egne innbyggere og for kunder fra større deler av Østlandet. Det vises for eksempel til en mulig utvidelse av Norwegian Outlet nord i kommunen.

Vestby jernbanestasjon ligger i den nordre randen av det definerte sentrumsområdet der vi finner rådhus, bibliotek og en del handelstilbud. Blant annet fordi mange av handelstilbudene i Vestby er lokalisert utenfor sentrum peker kommunen på at det er utfordringer når det gjelder å utvikle sentrumsområdet videre med fokus på handel og kultur samt som møteplass for sosiale aktiviteter (Kommunedelplan Vestby Nord).



**Figur V14. Vestby. Kommuneplanens arealplan og sentrumsområde som vist i kommunedelplan Vestby Nord.**

Vestby kommune har ca 12 000 innbyggere. Disse er fordelt på flere områder separate boligområder slik det framgår av arealplankartet (jfr. Pepperstad Skog, Son og Hvitsten). Sentrumsarealet er definert til å gjelde det skraverte område i kartet som er hentet fra kommunedelplan Vestby nord (figur V14). Sentrum anses å være delt av jernbanen, men omfatter også et ganske stort område med boliger i sydøst. Et nytt kjøpesenter er under bygging vest for jernbanestasjonen. Dette kan i følge kommunen gi grunnlag for framtidig utvikling av sentrum. Lav utbyggingstetthet omkring sentrum og spredt bosetting er viktige årsaker til utfordringer for sentrumsutvikling og transport.

### ***Dagens parkeringspolitikk og status***

I kommuneplanen for Vestby er det lite fokus på parkering, men planutkast for kommunedelplan Vestby nord omhandler en mer tematisk gjennomgang av parkering.

Kommunedelplanen viser at kommunen har tilrettelagt og utbedret forholdene for innfartsparkering. Innfartsparkeringer har blitt etablert for å bedre kollektivtilbudet for innbyggerne. Antall plasser ved stasjonen har nylig blitt økt. Innfartsparkeringen sies også å ha blitt utviklet med formål å styrke sentrumsutviklingen.

I kommunedelplanen vises det til at utendørs parkering kan være en lite hensiktsmessig løsning i sentrum. Kommunen mener det er et stort behov for parkeringsplasser i sentrum, men på lang sikt bør innfartsparkering legges i egne anlegg (Kommunedelplan Vestby Nord 2010:26).

Ingen av dagens parkeringsplasser er avgiftsregulert og det er heller ingen planer om å innføre avgift. Det synes ikke å være reguleringer som begrenser pendlere, kunder eller ansatte for å parkere. En betydelig del av sentrums areal er avsatt til parkering.

Det er ca. 40 plasser for sykler ved jernbanestasjonen. Alternative nye lokaliseringer av slike plasser kan være i nærhet av større arbeidsplasskonsentrasjoner og rådhuset. Kommunedelplanen (2010:28) viser at gang- og sykkelveinettet i sentrum har noen uheldige krysningspunkter og barrierer.

Tabell V6 på neste side gir en oversikt over tilgjengelige parkeringsplasser i Vestby sentrum.

Tabell V6. Oversikt over parkeringstilbudet i Vestby sentrum

Gnr/bnr	Ca. Areal i daa.	Ca. Antall p.plasser	Eierforhold	Sentrum/randsone	Parkeringsformål
11/83	3	130	Privat	Sentrum	Kunde
11/29	2	70	Privat	Sentrum	Kunde/kontor
9/61,77	3,5	130	Kommunal	Sentrum	Kunde/3. h. pl.
9/86	2	50	Privat	Sentrum	Kunde/kontor/besøk off. kontor
161/19	1,5	60	Kommunal	Sentrum	Kunde/kontor/besøk off. kontor
9/312	1	45	Kommunal	Sentrum	Kunde/kontor/besøk off. kontor
9/312	0,3	20	Kommunal	Sentrum	Kunde/kontor/besøk off. kontor
9/315	0,3	15	Privat	Sentrum	Kunde
9/27	0,3	10	Privat	Sentrum	Kunde
8/567,36,548	5,5	300	Jernbane- verket	Sentrum	Innfartsparkering
8/5	0,15	20	Kommunal	Utkant sentrum	Besøksparkering off. virksomhet
8/61	2,5	50	Privat	Utkant sentrum	Kunde/næring
12/95	1,5	50	Kommunal	Utkant sentrum	Off. virksomhet/besøksparkering
9/174	2	70	Kommunal	Sentrum	Innfartsparkering
9/145	2	50	Privat	Sentrum	Kunde/ansatte
9/146	1	20	Privat	Sentrum	Kunde/ansatt
9/134	0,3	25	Privat	Utkant sentrum	Kunde/ansatt
9/4	0,3	20	Statsbygg	Utkant sentrum	Ansatte/besøk off. kontor
12/128,120,29	4,0	150	Fylkes- kommunen	Utkant sentrum	Skoleparkering



Samlet sett er det omtrent 1300 parkeringsplasser tilknyttet ulike virksomheter og stasjonen. Dette inkluderer 370 innfartsparkeringsplasser<sup>13</sup>.

Tabell V6 viser at en relativt stor andel av plassene i sentrum er eid av kommunen eller Jernbaneverket. Statsbygg og fylkeskommunal virksomhet eier mange de øvrige plassene.

### ***Kollektivtilbud - dagens og framtidig***

Kollektivtilbudet i Vestby kjennetegnes av få linjer og få avganger. Dette har en naturlig sammenheng med innbyggertallet og bosettingsmønsteret. Viktige lokallinjer i Vestby og Moss er linje 921,922, 931 og 932. I noen grad er dette også matebusser som korresponderer med tog. Toget har en frekvens på to avganger i timen i rush, mens det er avgang én gang i timen i andre perioder av døgnet. Markedsandel for kollektivtransport er i følge Ruter på 18 prosent av motoriserte reiser (Trafikkplan Follo 2010). Det er ingen avklaringer for framtidig utvikling av kollektivtilbudet i kommunen.

### ***Utfordringer og muligheter***

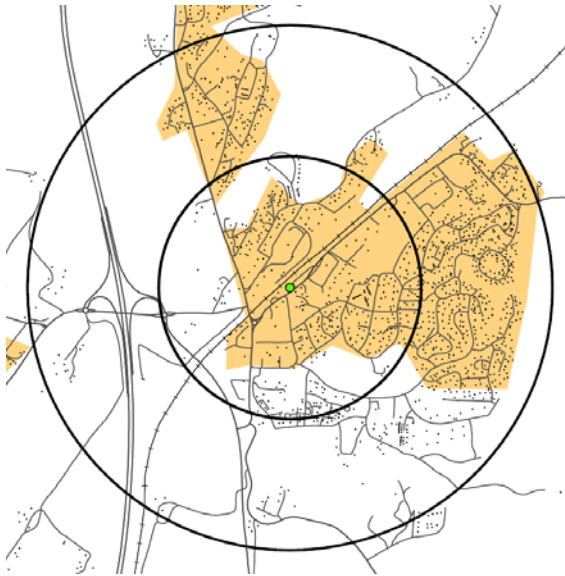
Sentrumsutviklingen har flere utfordringer. Spredt bosetting gjør det vanskelig å tilby et godt lokalt kollektivtilbud. Kommunen ser derfor innfartsparkeringen som tiltak som kan stimulere til økt kollektivbruk.

Mye areal sentralt i kommunen beslaglegges til parkeringsformål. Kommunen vurderer løsninger for å endre på dette. Sentrum rolle og funksjon synes å være svekket av de mange handelstilbudene utenfor sentrum. Derfor anses en målsetting om et vitalt sentrumsmiljø å innbære en utfordring. I et slikt perspektiv kan det være vanskelig å få aksept for en restriktiv parkeringspolitikk for sentrum. Hvis rammebetingelsene for å kjøre bil til sentrum er dårligere i forhold til sentrene i omlandet, vil det kunne redusere mulighetene for at sentrum blir et attraktivt sentrum.

Kommunen peker på det er flere gamle reguleringsplaner i sentrum og disse er ikke godt tilpasset en sentralisert utvikling. Det arbeides derfor med en ny områdeplan.

---

<sup>13</sup> Jernbaneverket oppgir på sine hjemmesider at det er 100-120 parkeringsplasser ved stasjonen. Sommeren 2012 ble en utvidelse av innfartsparkeringen (63 nye plasser) ferdigstilt. Det er usikkert om disse plassene inngår i oversikten.



Figur V15. Influensområde: 0,5 km og 1 km avstand i luftlinje fra Vestby stasjon

## 7 Ås

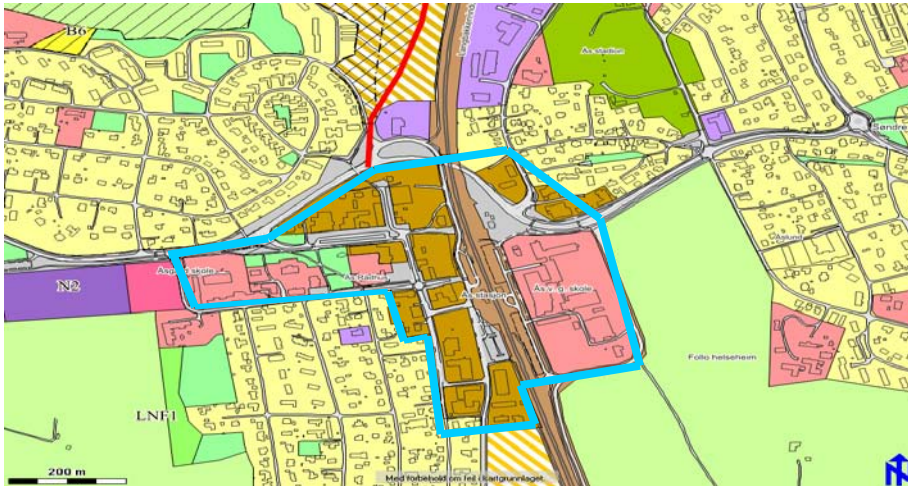
### **Sentrum og viktige målpunkter**

Ås kommune har omtrent 17 300 innbygger. Disse er i hovedsak bosatt i eller nær kommunesenteret, samt på Vinterbro, Nordby (5000 innbyggere), Solberg og Holstad.

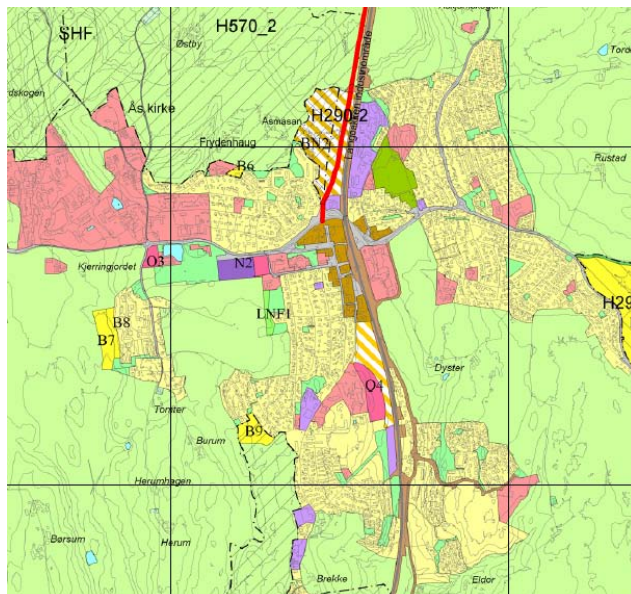
Hovedtyngden (ca 75 %) av framtidig boligutvikling i kommunen skal ifølge kommuneplanen lokaliseres i tilknytning til Ås tettsted. Utbyggingen skal skje ved først å vurdere potensialet for fortetting og transformasjon før verdifulle jordbruksarealer omdisponeres til utbygging. Detaljhandel skal i hovedsak søkes lokalisert til Ås sentrum. Kontorbedrifter søkes lokalisert nær eller mellom Ås sentrum og Campus. Annen virksomhet skal i hovedsak lokaliseres i tilknytning til eksisterende næringsareal på Vinterbro og derfra videre sydover til det nye Nygårdskrysset.

Kommuneplan 2011-2023 for Ås ble vedtatt i april 2011. Det ble i denne planen lagt inn ett nytt stort utbyggingsområde i tilknytning til Ås sentrum. Dette området ligger nord for dagens sentrum langs jernbanen, i et område kalt Åsmåsan. Området er disponert til kombinert bolig- og næringsformål.

Ås sentrum er skissemessig definert som vist i figur V16.



Figur V16. Ås sentrum – innenfor blå strek



Figur V17. Utsnitt av kommuneplanen for Ås kommune

### **Arbeidsplasskonsentrasjoner**

I Ås sentrum er det mange arbeidsplasskonsentrasjoner knyttet til Moer sykehjem, Rådhuset, Ås videregående skole, Åsgård skole, butikker og kontor langs rådhusplassen, Moerveien (herunder NAV) og Brekkeveien. I tillegg til Ås sentrum er det viktige arbeidsplasskonsentrasjoner i tilknytning til UMB, Vinterbro kjøpesenter og Tusenfryd (sommersesong)..

Det planlegges en større utvikling av Campus Ås (UMB). Blant annet skal Veterinærhøgskolen etableres i området. Dette innebærer en økning på ca 9.000-10.000 ansatte og studenter i 2018 utover dagens ca 5.500.

### **Parkeringspolitikk/parkeringsnormer**

Ås kommune har i dag ingen normer eller retningslinjer for parkering. Det er ikke

gitt føringer for at parkering skal reguleres eller avgiftsbelegges i forbindelse med nye utbyggingsplaner (reguleringsplaner).

De fleste parkeringsplassene i sentrum er gratis. Selv om de fleste parkeringsplassene i sentrum har en begrensning på 2 timer (skiltet), føres det ingen kontroll med dette. I praksis er det derfor ingen begrensning på parkeringstiden på de kommunale plassene. I tilknytning til rådhuset er det flere p-plasser som heller ikke er regulert.

En privat parkeringsplass i sentrum, Moerveien 10 (Posthuskvartalet, parkeringsplassen mot Brekkeveien) har nylig innført begrensninger på parkering. Her er de to første timene gratis, deretter betalingsparkering. Denne plassen håndheves av Europark.

Det ble i 2011 registrert 1179 parkeringsplasser i Ås sentrum.



Figur V18. Antall parkeringsplasser og deres lokalisering i Ås sentrum (Kilde: Ås kommune)

Kiwi i Skoleveien har en god del parkeringsplasser som egentlig er kundeparkeringer. Siden det ikke er noen regulering for særskilte brukergrupper, kan disse benyttes av alle. Ved jernbanestasjonen er det to store plasser som er tiltenkt pendlere. Det er imidlertid ingen restriksjon på bruken av disse plassene, og de kan derfor benyttes av alle som har gjøremål i sentrum. Plassene ved stasjonen på hver side av jernbanen brukes også av ansatte blant annet ved Ås videregående.

Størstedelen av plassene på bakkeplan, med unntak av bygg oppført siste år og under bygging (gjelder parkering for beboerne bosatt i næringsbygg). Det er også noe beboerparkering som er tillatt utenfor bygg. Dette tilsier at det benyttes mye areal i sentrum til parkering.

#### **Parkeringsstatus for sykkel**

Figur V19 viser sykkelparkeringer i Ås sentrum. Ved Ås stasjon er det etablert plass til 216 sykler under tak. Plassene på østsiden av jernbanen antas også å bli benyttet av elever ved den videregående skolen.



I nye reguleringsplaner stilles det krav til sykkelparkering, f. eks. 1 plass per hybelleilighet (60 m<sup>2</sup>), 2 plasser per leilighet (over 60 m<sup>2</sup>) og 1 plass per 50 m<sup>2</sup> forretning/kontor.



Figur V19. Sykkelruter og antall plasser for sykkel i Ås sentrum (Kilde: Ås kommune)

Det synes å være behov for tilrettelegging for mer sykkelparkering på begge sider av Ås stasjon og i Ås sentrum. Kommunen arbeider med en vei- og gateplan (er i oppstartsfasen). I en slik plan må muligheter for og ønsket tilrettelegging for sykling og sykkelparkering bli tatt opp.

### **Kollektivtilbud - dagens og framtidig**

Ifølge Ruters strategiske kollektivtrafikkplan (K2012) for perioden 2012-2060 er flere satsinger i kollektivtilbudet av særlig interesse for Ås:

- Linjen mellom Dyrløkke og Bøleråsen vil bli betydelig styrket.
- Tilbudet fra Kroer til Ås sentrum med 3 bussavganger morgen og ettermiddag
- Linje 541 Bekkevold – Vinterbro – Oslo: frekvensøkning i rushtidene:
  - Om morgenen kl. 0625 – 0825 økt frekvens til avganger hvert 10.minutt
  - Om ettermiddagen fra Oslo avganger hvert kvarter kl. 1435 – 1735
  - For øvrig avganger hver halvtime.
- Linje 905 Vinterbro – Nordby – Nygård - Ski: frekvensøkning i rushtidene
  - Om morgenen kl. 06 – 0830
  - Om ettermiddagen kl. 1430 – 17 økt frekvens til avganger hvert kvarter i begge retninger
  - For øvrig avganger hver halvtime.

Merk: overgangsmulighet mellom linjene 541 og 905 på Sjøskogen.

- Linje 906 Drøbak (Dyrløkke) – Ås – Ski – Langhus (Bøleråsen): frekvensøkning på dagtid mandag – fredag
  - Det kjøres avganger hvert kvarter hele dagen kl. 0630 – 1630.

Merk! Overgangsmulighet mellom linje 906 og NSB på Ås og Ski stasjoner.

- Linje 562 Garder/Kroer-Oslo bussterminal legges ned. Mulige reisealternativer:
  - Garder kirke – Rustadporten: linje 913 med avgang fra Garder kirke kl. 0610, 0710 og 0910 – omstigning til tog ved Ås stasjon med ankomst Oslo S kl. 0703, 0803 og 1003. Retur fra Ås stasjon i korrespondanse med tog fra Oslo S med avgang kl. 1448, 1548 og 1648
  - Sentralholtet – Holstad skole: linje 906 med avgang hvert 15. minutt til/fra Ås eller Ski stasjon – omstigning til tog. Alternativt til Holstad for omstigning til TIMEkspressen linje 9 der
  - Holstad – Nygårdskrysset: TIMEkspressen linje 9. Avganger hver halvtime i rushtidene, for øvrig avganger hver time.

Det ses som en svakhet ved dagens tilbud at kollektivtilbud på tvers av kommunen mellom Nordby og Ås sentrum er dårlig.

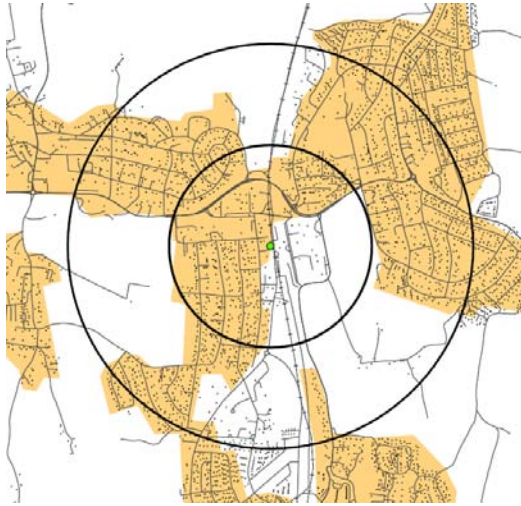
#### ***Viktige holdeplasser/knutepunkt (for tog/buss)***

Ås sentrum er det viktigste knutepunktet, med tog- og busstasjon. Utover dette knutepunktet mener kommunen det er behov for innfartsparkering ved Korsegården, Kjærnes/Vinterbro, Nygårdskrysset (Statens vegvesen er her i gang med planlegging) og ved Holstad.

#### ***Utfordringer og muligheter***

Ås kommune har noen klare utfordringer knyttet til arealbruk av kommunen. Særlig er det store motsetninger mellom utnyttelsen av arealene i Ås sentrum (ved jernbanestasjonen) i forhold til utbygging/fortetting kontra jordvern. Det kan også diskuteres om arealene ved stasjonen skal benyttes til parkering eller til utbygging.

Tyngden av befolkningen bor i tilknytning til Ås sentrum, samt i stedene Vinterbro, Solberg og Holstad. Det er gode vilkår for å sykle eller gå i Ås. Topografien er relativt flat, og det er en stor andel studenter bosatt i Ås. Derfor ønsker kommunen å legge mer til rette for sykkel og gange, og arbeider derfor med en veg- og gateplan. Det er en utfordring at en stor del av sykkelparkeringen ved stasjonen tas opp av hensatte sykler, og dette bør løses så snart som råd. Det arbeides også med en bysykkelordning mellom Ås stasjon og Campus. Her må fordeling av ansvar, kostnader og praktiske forhold løses mellom kommunene og UMB.



Figur V20. Influensområde: 0,5 og 1 km avstand i luftlinje fra Ås stasjon

## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)