

# Delrapport 3: Virkemidler og prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk

2021-06-30



**Tittel**

Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken – Delrapport 3 – Virkemidler og prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk

**Oppdragsgiver**

Viken fylkeskommune

**Oppdragsgivers kontaktperson**

Erlend Hanssen Sjøvik

**Vårt prosjektnummer**

20033

**Skrevet av**

Olav Fosli og Jomar Lygre Langeland

**Kontrollert av**

Jomar Lygre Langeland

**Fotos og illustrasjoner**

Olav Fosli

**Dato**

30.06.2021

**Sist revidert**

22.08.2021

**© AS Civitas 2021**

By-, miljø- og samfunnsplanlegging  
[www.civitas.no](http://www.civitas.no)

# Forord

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

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

I andre delrapport ble bruken av virkemidler i et utvalg kommuner i Viken analysert i tillegg til Oslo. Her ble det gjennomført «gap»-analyser og sett nærmere på hvordan parkering brukes som virkemiddel for å nå overordnede mål. I tillegg ble det gjennomført fire casestudier.

I tredje del (denne rapporten) oppsummeres tidligere funn og det er utarbeidet prinsipper for hvordan kommunene kan jobbe systematisk med parkering basert på erfaringer fra dette prosjektet og fra praktisk arbeid med utvikling av parkeringspolitikk i andre byer og tettsteder.

Oppdragsgiver er Viken fylkeskommune. Arbeidet er ledet av prosjektleder Erlend Hanssen Sjøvik i Viken og fulgt opp av en bredt sammensatt prosjektgruppe med blant annet deltagere fra kommunene som omfattes av *Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus*, statsforvalteren og Statens vegvesen.

Rapporten er utarbeidet av Olav Fosli og Jomar Lygre Langeland i Civitas.

# Innhold

<b>Forord</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>6</b>
1.1 Parkeringspolitikken påvirker mange samfunnsområder .....	6
1.2 Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus .....	7
<b>2 Virkemidler og barrierer</b> .....	<b>9</b>
2.1 Mye kunnskap om virkemidler – mindre om barrierer .....	9
Ulike virkemidler aktuelle i ulike deler av Viken .....	9
Kunnskap om barrierer viktig .....	10
<b>3 Status og erfaring i kommunene</b> .....	<b>11</b>
3.1 Stort spenn i bruken av parkeringspolitiske virkemidler .....	11
3.2 Funn fra kommunegjennomgangen .....	12
Asker .....	12
Bærum .....	13
Oslo .....	15
Lørenskog .....	16
Lillestrøm .....	17
Ullensaker .....	18
Eidsvoll .....	19
Nordre Follo .....	20
Ås kommune .....	21
3.3 Oppsummering fra casestudiene .....	22
Asker sentrum .....	22
Holtet i Oslo .....	27
Strømmen sentrum .....	31
Ski sentrum .....	34
3.4 Samlet vurdering .....	40
<b>4 Utvikling av parkeringspolitikken</b> .....	<b>41</b>
4.1 Prosess for utvikling av parkeringspolitikken .....	41
4.2 Klare mål – parkeringspolitikk handler om prioritering .....	42
4.3 Godt kunnskapsgrunnlag – diagnose før behandling .....	46
Manuelle metoder .....	46
Kartleggingsmetoder ved hjelp av teknologi .....	50
4.4 Utvikle strategier i prosess med næringsliv og andre .....	52
4.5 God kommunikasjon før tiltak iverksettes .....	54

4.6	«Parkeringsstrappa» - nye trinn i arbeidet med parkeringspolitikk .....	54
<b>5</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>57</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Parkeringspolitikken påvirker mange samfunnsområder

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

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

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

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

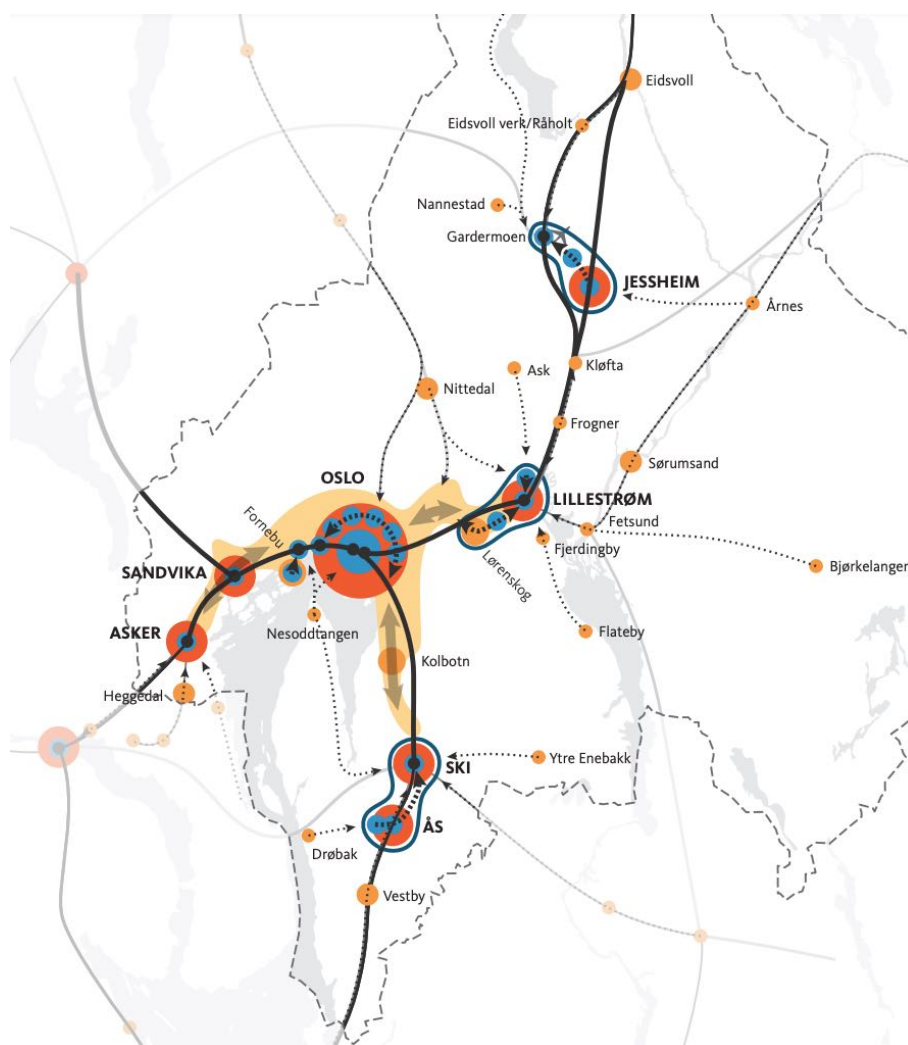
Befolkningsvekst, støy, utslipp, kø og begrensninger i veikapasitet og parkeringsplasser gjør at Oslo og mange kommuner i Viken står overfor utfordringer med å utforme en areal- og transportpolitikk som bidrar til å nå politisk vedtatte mål. Dette kan være nullvekstmålet for personbiltrafikken og mål knyttet til attraktiv stedsutvikling, næringsutvikling, byliv, lokalmiljø og klima. Derfor er det viktig å se parkeringspolitikken i sammenheng med andre politikkområder slik at den inngår i en helhetlig strategi for kommunen.

## 1.2 Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus

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

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

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



Figur 1: Regional areal- og transportstruktur med prioriterte vekstområder inkludert bybåndet og viktige kollektivknutepunkt i Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus. Kilde: Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (2015).

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

Parkeringsregulering hører til de virkemidler kommunene kan ta i bruk. Ulik parkeringspolitikk mellom kommuner og ulike deler av samme kommune, kan innebære konkurransevridninger mot områder med gode muligheter for parkering. Restriktive parkeringsnormer jevnt over, f.eks. for arbeidsplassintensive virksomheter, vil derimot stimulere til lokalisering der kollektivtilbudet er godt.

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

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

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



## 2 Virkemidler og barrierer

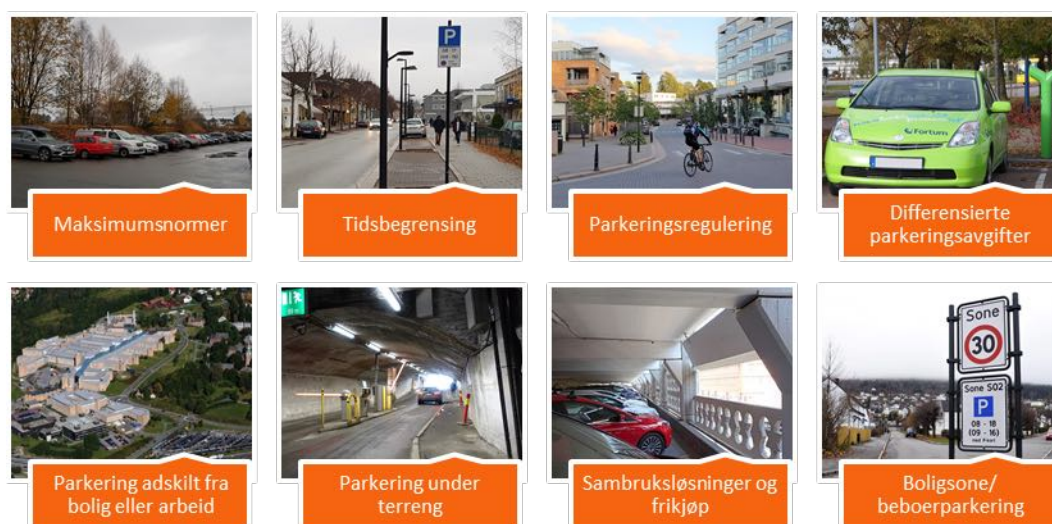
### 2.1 Mye kunnskap om virkemidler – mindre om barrierer

#### Ulike virkemidler aktuelle i ulike deler av Viken

Delrapport 1 fra dette prosjektet; «Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk», (Fosli og Langeland, 2020) går igjennom de viktigste virkemidlene og typiske barrierer mot effektiv bruk av disse virkemidlene. Se rapporten for nærmere beskrivelser.

Det foreligger omfattende dokumentasjon på at målrettet parkeringspolitikk kan være et effektivt virkemiddel for å nå en rekke ulike samfunns mål. Et eksempel på slike mål for kommuner som har byvekstavtaler, er nullvekstmålet: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange». For mange kommuner er det aktuelt å innrette parkeringspolitikken mot flere mål som kommunene har, for eksempel innen stedsutvikling, handel, byliv og folkehelse. For mange kommuner i Viken vil attraktiv stedsutvikling og god mobilitet for prioriterte brukergrupper være en vel så aktuell inngang til å utvikle parkeringspolitikken, som nullvekstmålet.

De fleste kommuner med bymessig bebyggelse har innført tiltak som regulerer parkering på ulike måter. Figur 2 illustrerer noen av de mest vanlige virkemidlene som er i bruk i dag:



Figur 2: Eksempler på vanlige virkemidler i en aktiv parkeringspolitikk. Ill: Civitas .

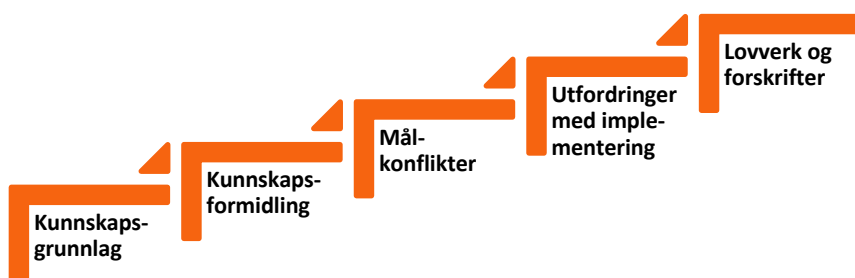
## Kunnskap om barrierer viktig

Flere kommuner opplever barrierer knyttet til kunnskapsgrunnet og måten kunnskapen formidles på. Dette gjelder for eksempel at det er lite kunnskap om avveininger mellom parkeringsplasser i mindre bysentra og tilgjengelighet til handel og service og konsekvenser for næringslivet og byliv.

Mange opplever at fagrapporter og annen faglig formidling er lite tilgjengelige. Det er en utbredt oppfatning i politiske miljø om at parkeringspolitikk er et restriktivt virkemiddel som gjør hverdagslivet komplisert for dem som er avhengig av bil, og ikke er et egnet virkemiddel for eksempel til å prioritere tilgjengelighet for utvalgte grupper og bidra til stedsutvikling.

Det oppleves også utfordringer knyttet til reelle målkonflikter, implementering og krevende betingelser for å bli parkeringskommune for å kunne sikre bedre håndheving av parkeringsreglene i egen regi. Ikke alle kommuner har kapasitet og kompetanse til å utvikle og følge opp alle virkemidler som er aktuelle for de ulike kommunene.

De mest sentrale barrierene mot at virkemidler tas i bruk oppsummeres i figuren under. Hva de ulike barrierene innebærer kan studeres nærmere i delrapport 1 i prosjektet (Civitas 2020):



**Figur 3: Noen mulige barrierer mot innføring av mer effektiv parkeringspolitikk i kommunene. Ill: Civitas.**

Det er et stort spenn i de ulike kommunenes situasjon når det gjelder arealbruk, utbyggingsmønster, befolkning, trafikkbilde og miljøkvaliteter. Hva som er viktige barrierer, vil derfor kunne variere mye fra kommune til kommune. Status på bruken av parkeringspolitiske virkemidler i kommunene beskrives nærmere i neste kapittel.

## 3 Status og erfaring i kommunene

Delrapport 2 har en gjennomgang av status på parkeringsstrategi og bruken av ulike parkeringsvirkemidler i kommunene som er med i samarbeidet. I tillegg er det studier av fire utvalgte case som dekker et stort spenn av problemstillinger. Under er en oppsummering av «gap»-analyser og konklusjoner fra gjennomgangen og en oppsummering av casestudiene. Se delrapport 2 (Fosli og Langeland 2021) for mer detaljerte beskrivelser.

### 3.1 Stort spenn i bruken av parkeringspolitiske virkemidler

Det er utarbeidet stjernerdiagram for å visualisere egenskapene ved parkeringspolitikken i de ulike kommunene pr april 2021. Skalaen går fra 0 til 3. Verdiene er fastsatt ut fra skjønn og dagens situasjon for sentrale områder av kommunen, basert på tilgjengelig materiale og innspill fra deltakerne i prosjektet. Tabellen og figurene er ment å gi en beskrivelse av situasjonen, og bør ikke brukes normativt.

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

**Tabell 2: Forklaring på skalaen brukt i stjernerdiagrammene i «gap»-analysen.**

Egenskaper	Forklaring
Parkeringskommune	0 = Ikke søkt 1 = Har planer om å søke 2 = Har søkt 3 = Er parkeringskommune
Parkeringsstrategi	0 = Ikke vedtatt p-strategi 1 = P-strategi for deler av kommunen 2 = Pågår arbeid med p-strategi for hele kommunen 3 = Har vedtatt p-strategi for hele kommunen
Tidsbegrensning	0 = Ingen bruk på offentlige p-plasser 1 = Lite 2 = Middels 3 = Brukes på en stor andel
Avgiftsparkering offentlig veggrunn	0 = Ikke avgiftsparkering på offentlig veggrunn 1 = Lave avgifter 2 = Middels avgifter 3 = Høye avgifter
P-avgift kommunale arbeidsplasser	0 = Ikke avgiftsparkering på kommunale arbeidsplassparkeringer 1 = Liten andel med avgift eller lave avgifter 2 = Middels andel/avgifter 3 = Høye andel/avgifter

Parkeringsnormer for bil	0 = Ingen p-normer 1 = Høye maks- og lave minimumsnormer 2 = Middels maks- og minimumsnormer 3 = Lave maksimumsnormer, lave eller ingen minimumsnormer
Parkeringsnormer sykkel	0 = Ingen p-normer 1 = Lave minimumsnormer 2 = Middels minimumsnormer 3 = Høye minimumsnormer
Beboer/boligsone-parkering	0 = Nei 1 = Vedtak om å utrede 2 = Innført i begrenset grad/mindre områder 3 = Innført i større områder
App-betaling offentlige p-plasser	0 = Nei 1 = For noen p-plasser 2 = For mange 3 = For alle
P-kompetanse/kapasitet i kommunen	0 = Lite 1 = Middels 2 = Høy 3 = Svært høy
Kartlagt bruken av p-plasser	0 = Ingen 1 = Oversikt antall p-plasser 2 = Foreligger periodevise tellinger av belegg 3 = Kontinuerlig kartlegging av belegg, p-tider mv

### 3.2 Funn fra kommunegjennomgangen

I de neste avsnittene beskrives hovedfunnene og konklusjoner fra «gap»-analysen i delrapport 2 for de ulike kommunene.

#### Asker

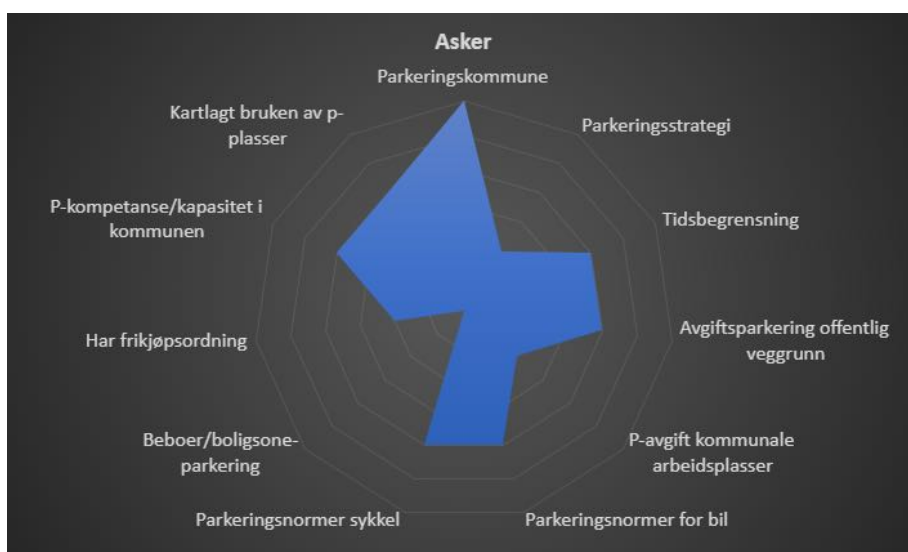
Asker kommune er parkeringskommune med aktiv håndheving i egen regi. Kommunen har innført avgiftsparkering og tidsbegrensning i sentrumsområder for å prioritere tilgjengelighet til handel og innfartsparkering fremfor arbeidsparkering. Parkering i sentrumskjernen er dyrere og har kortere tidsbegrensning enn i ytre områder. Dette er i tråd med regional plan. Kommunen har ikke beboer/boligsoneparkering.

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

«Gamle» Asker kommune har en temaplan for parkering med ambisiøse mål. Det kan være noen målkonflikter mellom strategiene som det kan være behov for å avveie, for eksempel; mellom å ivareta transportbehovet for Askers befolkning og lokalt næringsliv på den ene siden og utvikling

av attraktive tettsteder, redusere miljølemper og bedre fremkommelighet for kollektivtransport og nyttetraffic på den andre siden.

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Asker i dag.



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

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

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

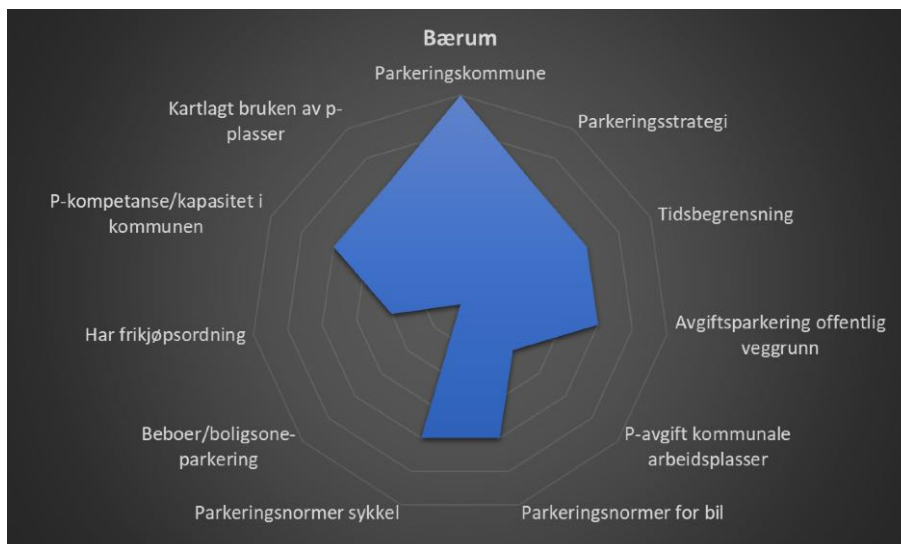
### Bærum

Også Bærum kommune er parkeringskommune og håndhever parkering selv. Kommunen bruker mange parkeringspolitiske virkemidler i dag som tidsbegrensning og betaling for parkering i sentrale områder. Korttidsparkering for handel og service er prioritert i sentrumsområdene.

Kommunen har i senere år strammet inn parkeringsnormer for bil for arbeidsplasser og handel. Dagens parkeringspolitikk beveger seg i retning av målsettingene i regional plan, men «arven» etter tidligere utbygging med høyere p-normer, gir mye tilgjengelig parkering for bedrifter og

kjøpesentre, ikke minst i Sandvika. Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen er høyere for reiser til Sandvika enn øvrige deler av kommunen, på tross av svært god kollektivtilgjengelighet.

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Bærum i dag.



**Figur 5: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Bærum kommune. III: Civitas.**

Nye p-normer vil redusere parkeringsplasser for bil i fremtidige planer. Med den nye parkeringsstrategien som er i slutfasen, er det ventet at gapet mellom målene og virkemidlene i parkeringspolitikken og klima- og miljømål vil bli redusert over tid. Naturlige neste skritt er å ferdigstille pågående arbeid med parkeringsstrategien og følge opp denne.

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

Et eksempel på dette kan være at strenge p-normer i utbyggingsprosjekter vil kunne redusere etterspørselen etter bolig og dermed muligheter for å bygge konsentrert ved kollektivknutepunktene. Samtidig kan dette virkemidlet dempe bilbruken og redusere behovet for veikapasitet.

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

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

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

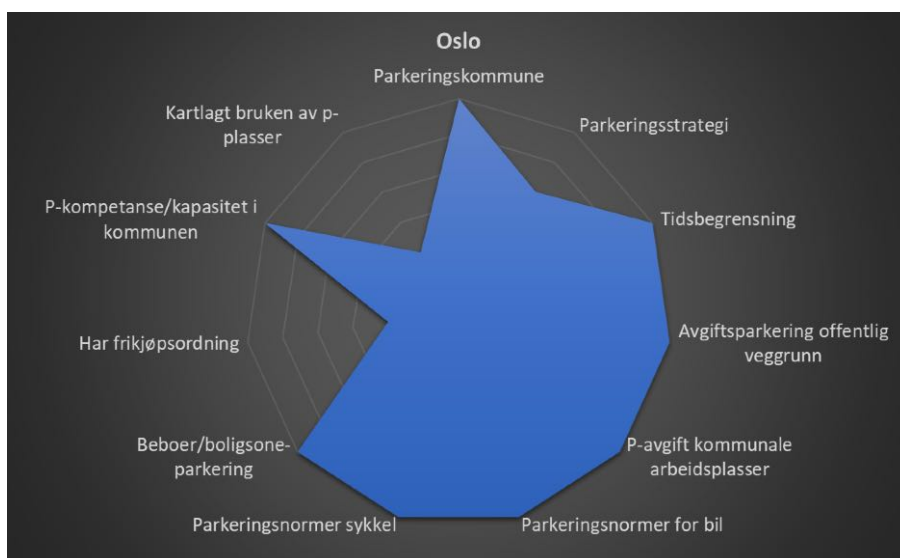
## Oslo

Oslo kommune har ikke en formelt vedtatt overordnet parkeringsstrategi, men fører likevel en aktiv parkeringspolitikk på flere felt som begrunnes i klima- og miljømål og som er i tråd med Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. For eksempel har måten Oslo kommune bruker parkeringsnormer på, endret seg over tid.

Da gjeldende parkeringsnormer ble utarbeidet rundt år 2000, ble normene et middel for å tilfredsstille «behovet» for bilparkering. Resultatet ble minimumsnormer for bilparkering for alle formål utenfor sentrum. Relativt høye maksimumsnormer, spesielt for handel og service, la til rette for mer bilbaserte byggeprosjekter. Minimumsnormer for bolig gjorde det enklere å eie egen bil.

Oslo kommune har i forslag til nye normer fjernet minimumskravet og etablert lave maksimumsnormer for alle formål. Kommunen vil bruke parkeringsnormene som miljøtiltak. Mulighet til å bruke bil begrenses ved reisemålene og mulighet til å ha egen bil ved boligen begrenses. Høyere minimumsnormer for sykkel skal stimulere til økt sykkelbruk.

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Oslo i dag.



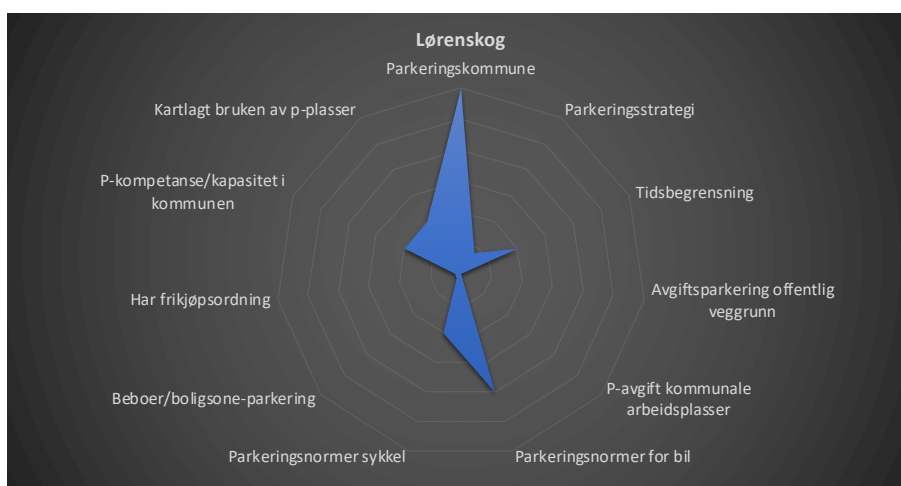
Figur 6: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Oslo kommune. III: Civitas.

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

## Lørenskog

Det foreligger ikke en helhetlig parkeringsstrategi for Lørenskog kommune. Kommunen er parkeringskommune og har myndighet til å håndheve parkeringen, men har ikke etablert et eget parkeringsselskap for å håndtere dette. I praksis er det lite håndheving. Kommunen har begrenset kapasitet innen parkeringskompetanse og liten kapasitet til å følge opp vedtak om å arbeide med parkering i gjeldende mobilitetsplan. Dagens parkeringspolitikk følger dermed bare delvis opp målsettingene i regional plan.

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Lørenskog i dag.



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

Det gjenstår å utarbeide en parkeringsstrategi for Lørenskog kommune. Grunnlaget for å lage en ny parkeringsstrategi er delvis til stede gjennom et politisk mandat i mobilitetsplan. Det er behov for kartlegging, prosess med næringsliv og en behovsanalyse gitt videre utvikling av arealbruk i kommunen med de definerte mål for transportpolitikken.

Hovedproblemstilling gjelder mange gratis parkeringsplasser som private aktører holder i. Mange korte turer grunnet mange parkeringsmuligheter.



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

## Lillestrøm

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

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

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Lillestrøm i dag.



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

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

## Ullensaker

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

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

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

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Ullensaker i dag.



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

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

er i privat eie. Mye parkering i sentrum skaper et kaotisk trafikkmønster og trafikkfarlige situasjoner.

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

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

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

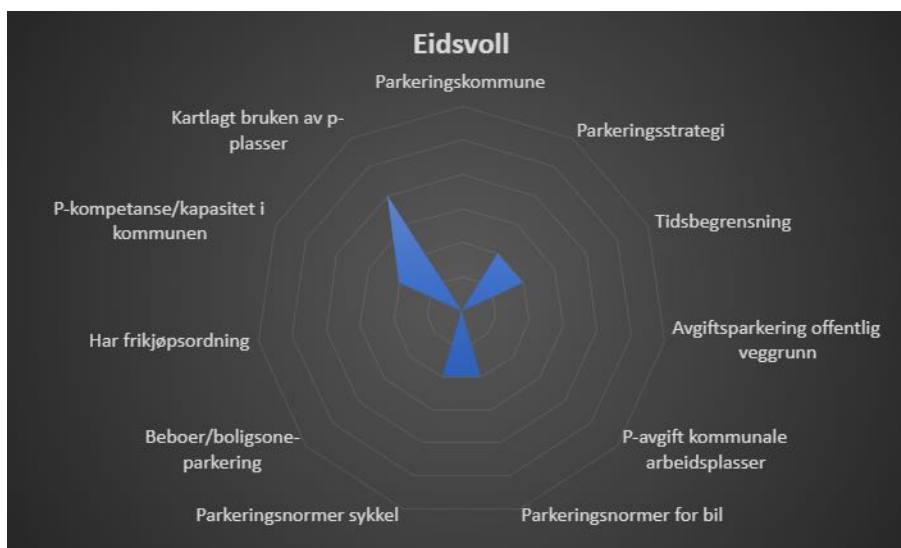
## Eidsvoll

I forbindelse med arbeidet med områdereguleringen av Eidsvoll sentrum, ble det utarbeidet et kunnskapsgrunnlag om parkering. Blant annet ble parkeringstilbudet og bruken kartlagt. Analysen viser at parkeringssituasjonen i Eidsvoll sentrum oppleves som rotete og lite oversiktlig. Det er en rekke ulike overflateparkeringer innenfor sentrumsområdet. Parkeringsplassene beslaglegger betydelige arealer.

I sentrumskjernen er det skiltregulering som angir tidsbegrensning på 2 timer. Det er lite håndheving og dermed lite effekt av dette. Sentrumsområdet er generelt lite tilrettelagt for sykkelparkering. Det foreligger ikke en helhetlig skiltplan i kommunen, og det er heller ikke planer om dette.

Det er utarbeidet en parkeringsstrategi som er lagt til grunn for utarbeidelsen av forslag til områderegulering for Eidsvoll sentrum. Det jobbes videre med en gjennomføringsstrategi for parkering i Eidsvoll sentrum, hvor kommunen avklarer hvilken rolle de ønsker å ha for parkeringsløsningene.

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Eidsvoll i dag.



**Figur 10: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Eidsvoll kommune. III: Civitas.**

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

Aktuelle mulige skritt i videre arbeid med parkeringspolitikken, kan være å utarbeide en parkeringsstrategi for hele kommunene og vurdere å søke om å bli parkeringskommune for å kunne håndheve tidsbegrensingene parkeringsplassene på en bedre måte.

### Nordre Follo

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

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

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

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Nordre Follo i dag.



**Figur 11: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Nordre Follo kommune. III: Civitas.**

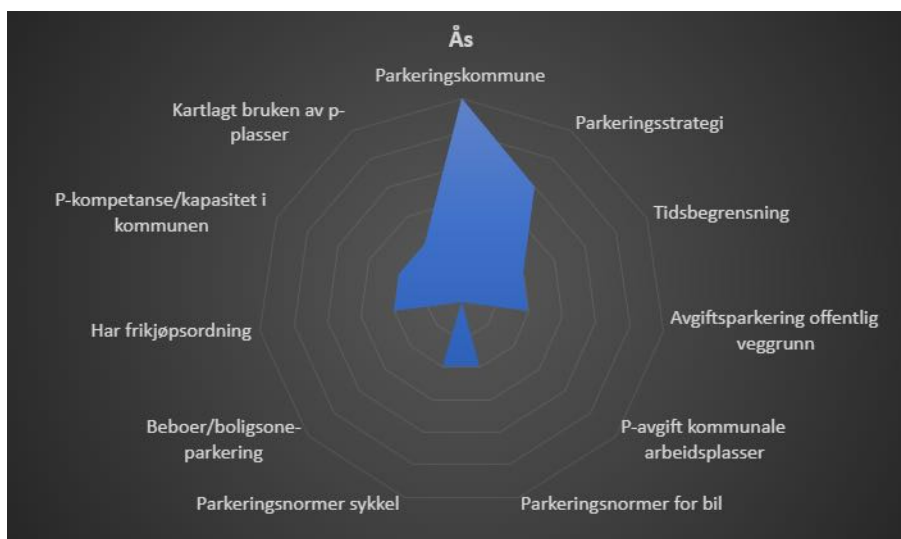
Det gjenstår å utarbeide en parkeringsstrategi for den nye kommunen Nordre Follo. Grunnlaget for å lage en ny parkeringsstrategi er delvis til stede. Den kartlegging som er påbegynt i kommunen kan suppleres med beleggundersøkelser og en samordningsprosess med private utbyggere i Ski sentrum. Det bør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

### Ås kommune

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

For å leve opp til forventningene om å være et prioritert byområde i Akershus, bør Ås tette «gapet» som finnes i fravær av en mer helhetlig parkeringsstrategi og for å aktivt arbeide for å nå mål i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Figuren under gir et bilde på hvilke parkeringspolitiske virkemidler som er i bruk i Ås i dag.



Figur 12: Egenskaper ved parkeringspolitikken i Ås kommune. III: Civitas.

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

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

### 3.3 Oppsummering fra casestudiene

Casestudiene er grundig gjennomgått i delrapport 2. Her gis det et sammendrag og oppsummering av funnene.

#### Asker sentrum

Både Asker kommune, Bane NOR og flere ulike private aktører tilbyr parkering i sentrumsområdet i Asker. Det er om lag 2500 p-plasser for bil og rundt 900 for sykkel tilgjengelig i Asker sentrum i dag. Mange opplever at det er vanskelig å orientere seg i parkeringstilbudet og det etterlyses mer innfartsparkering.

Problemstillinger i casestudiet tar utgangspunkt i et ønske om å se privat og offentlig parkeringstilbud i Asker sentrum i et helhetlig perspektiv. Mer konkret handler det om:

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

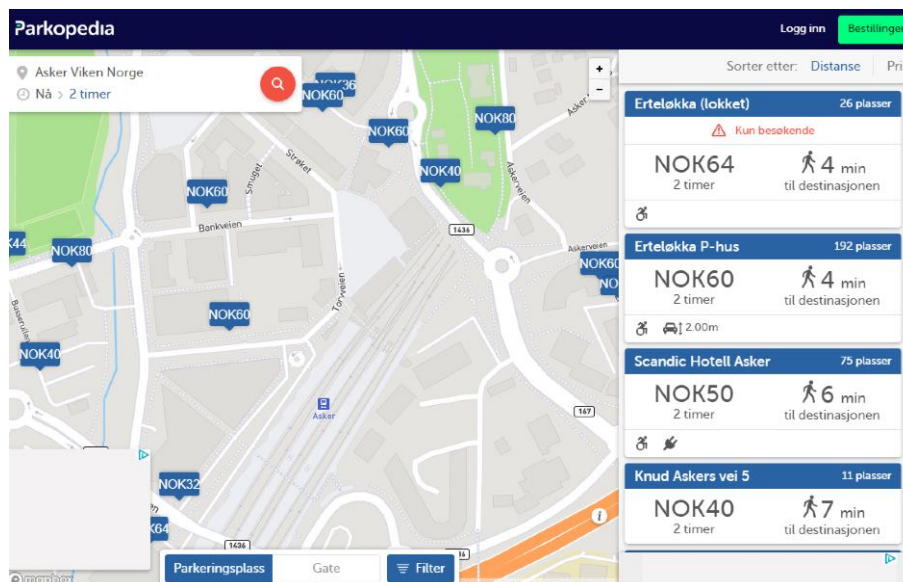
## **1 Samarbeidsmuligheter**

**Felles informasjon.** Asker kommune har lagt ut informasjon om både offentlige og private p-plasser på sine nettsider. Nettsidene gir en oversikt over parkeringstilbudet, men lite informasjon om priser og ledige plasser.

Det er mulig å bygge ut disse sidene, eller etablere egne sider for parkering i Asker og hente inn informasjon. Dette finnes etablerte nettsider som gir samlet informasjon om parkeringstilbudet og pris.

En av de største tilbyderne av slike tjenester er Parkopedia. På deres nettsider/apper kan en finne aktuelle p-plasser med avstand til reisemålet og se pris og om plassen er tilgjengelig for angitt parkeringstid.

Parkopedia har utviklet en forhåndsbestillingstjeneste som gjør det mulig å reservere parkering online og gjennom en mobil-app og se om det er ledige plasser i sanntid. I tillegg er det etablert betalingsløsninger gjennom mobil-app eller i bilen. Det er ikke kjent om disse tjenestene er tilgjengelige for Asker p.t, men viser at slike tjenester bør være mulig å etablere, dersom partene bak parkeringstilbudet ønsker det.



**Figur 13:** Parkopedias nettside viser tilgjengelige parkeringsplasser og pris for en valgt parkeringstid og destinasjon. Kilde: Skjermdump Parkopedia.com 2021-06-06.

Siden det eksisterer løsninger for samordnet p-informasjon, er det trolig ikke behov for å utvikle en egen webtjeneste for Asker.

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

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

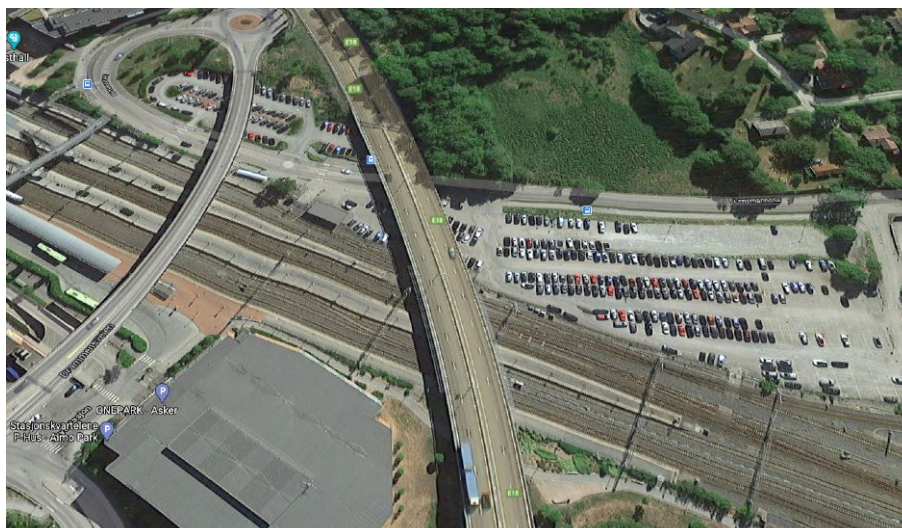
**Felles system for skilting.** Et system for elektronisk skilting som viser hvor mange ledige plasser det er, er tatt i bruk mange steder. Dette bør det være mulig å samarbeide om. Det kan trolig gjøres i form av en felles anbudsprosess, hvor partene er enige om hvem som er ansvarlig for gjennomføring av anskaffelsen og om fordeling av investerings- og driftskostnader.



**Felles datagrunnlag.** Asker kommune har kartlagt parkering manuelt tidligere. Fra januar 2020 kan en hente digital informasjon via betalingsløsningene som gir langt bedre grunnlag for å kartlegge bruken av p-plassene. Det er krevende å få informasjon om privat parkering. Det kan være behov for å etablere samarbeid mellom kommunen og private aktører med sikte på å få frem et felles datagrunnlag som basis for videre utvikling av parkeringspolitikken.

## 2. Innfartsparkering

**Både Bane NOR og Asker kommune** tilbyr parkering for togpendlere. Parkeringsplassene til Bane NOR er avgiftsbelagt på hverdager kl 0500-1700. Det koster 250 kr/måned som er forbeholdt dem med gyldig periodebillett (uke, måned eller år). Det er ikke mulig med betaling for enkelt dager.



**Figur 14: Bane NORs innfartsparkering i Lennsmannlia ved Asker stasjon delvis under E18. Kilde: Google.**

P-plassene er åpne og gratis for allmennheten etter kl 1700 og i helger, noe ikke alle er kjent med. Det er i tillegg 70-80 plasser i p-huset med garantert parkeringsplass for 400 kr/mnd. Asker kommune tilbyr også parkering for togpendlere, men med annen lokalisering, prising og betalingsløsning.

Bane NOR har en overordnet parkeringsstrategi og går for tiden gjennom alle stasjoner. Asker stasjon står for tur.

**Tilbringertransport.** Det stilles spørsmål ved om dagens bruk av et sentralt areal til innfartsparkering er hensiktsmessig og fremtidsrettet. Det ønskes vurdert om økt busstilbud til stasjoner kan redusere behovet for

parkering. Mange som etterspør innfartsparkering viser til at det er lite busstilbud til stasjonen på deres reiserute.

Et bedre tilbringertilbud kan redusere behovet for innfartsparkering. Dersom en lykkes med autonome busser, kan kostnadene gå ned slik at det kan etableres flere ruter og hyppigere frekvens til områder med lavere befolkningstetthet.

Bane NOR ferdigstilte en mobilitetsstrategi i 2020 og ønsker å forbedre tilbringeralternativene til stasjoner. Det pågår flere prøveprosjekter med autonome busser og mobilitetspunkt ved stasjonene som gir tilgang til bildeling og bysykler/mikromobilitet. Dette kan på sikt kan bli aktuelt for Asker og bidra til å redusere behovet for innfartsparkering.

**Fremkommelighet buss.** Asker og Viken og har startet et samarbeid om fremkommelighetstiltak for buss som kan styrke kollektivtrafikkens konkurransevne og gjøre det enklere å ta buss med omstigning til tog. Dersom en lykkes med dette, kan det gi redusert press på innfartsparkeringsplassene.

**Nytt takstsystem for kollektivtrafikken.** Ruter, Brakar og Østfold Kollektivtrafikk samarbeider om en utredning av et felles takst og billettsystem for kollektivtrafikken i hele Viken og Oslo. Det er forventning om at et nytt takstsystem vil kunne bidra til å redusere insentiver til å parkere i Asker som følge av billigere takstsoner.

**Dagparkering.** Asker kommune ønsker at det blir mulig med dagparkering på innfartsparkering. Dette anses som enda mer aktuelt etter koronapandemien. Flere vil antakelig jobbe hjemmefra noen dager i uken. Da må tilbud på kollektivbillett og parkering gjenspeile dette behovet. I dag opplever mange at det er dyrt å kjøpe enkeltbilletter sammenlignet med månedskort, og dermed fremstår bil mer attraktivt.

Bane NOR opplever at det er en grense på om lag 250 kr/mnd for hva som er akseptabel pris, uten å garantere ledig p-plass. En omgjøring til dagsparkering vil gjøre dette irrelevant, siden trafikantene da kun vil betale etter å ha funnet en ledig plass. Det kan også bli lettere å justere prisen slik at en sikrer at det alltid er ledige plasser, uavhengig når en ankommer stasjonen.

**Nye mobilitetsløsninger.** Nye løsninger for delt mobilitet med bil, sykkel eller elsparkesykler kan løse «last mile-problematikken» med mindre bruk av egen bil og innfartsparkering. Det planlegges å innføre samme løsning i Asker for mikromobilitet som Bærum hvor det er mer regulert hvem som leier ut og hvor de kan parkere.

**Oppsummering.** Det er behov for å følge opp videre arbeid som Bane NOR har satt i gang med for stasjoner ut fra mobilitetsstrategien. Blant

annet aktuelt å se nærmere på muligheten for å sette av flere plasser for dagparkering, andre prismodeller, bedre busstilbud (eventuelt i form av autonome busser), tilrettelegging for delesykler/mikromobilitet og følge opp pågående utredning av takst og billettsystem for Viken og Oslo, slik at dagens insentiver til å parkere i Asker for å komme innenfor «riktig» prissone reduseres.

## Holtet i Oslo

Holtet er et småhusområde i Oslo utpekt som prioritert stasjonsnært område i kommuneplanen. Området har vært gjenstand for økt fortetting senere årene. Parkeringsnormen følger tett by-normen. Det er ikke innført beboerparkering. Flere opplever at det over tid har blitt mer gateparkering. Det er reist følgende problemstillinger i caset:

- 1 Hvordan har **parkeringssituasjonen** på gatenettet på Holtet utviklet seg over tid?
- 2 Hva er **årsakene** bak eventuelle endringer i parkeringssituasjonen på Holtet?
- 3 Hva er **mulige grep** for å balansere parkeringspolitiske virkemidler i småhusområder som fortettes?

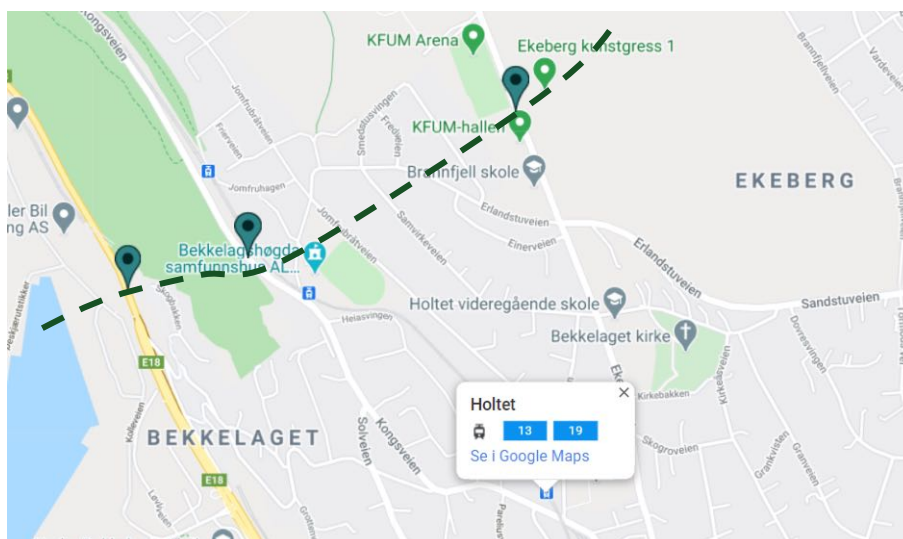
### 1 Parkeringssituasjonen

Lokale velforeninger mener det har vært en økning i gateparkering de senere årene. Det er imidlertid ikke gjort systematisk kartlegging av om bruken av gateparkering på Holtet har endret seg over tid. Det gjør at det er lite grunnlag til å trekke konklusjoner om den første problemstillingen.

### 2 Årsaker bak eventuell økt gateparkering

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

**Innfartsparkering.** Holtet holdeplass betjenes av trikkelinje 13 og 19 og er blant de siste holdeplassene før bomsnittet inn mot sentrum som vist i etterfølgende figur.



**Figur 15: Holtet holdeplass og bomsnittet markert med stiplet linje og bomstasjoner med mørkegrønne punkter. Ill: Civitas. Kartgrunnlag: Google**

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

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

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

**Fortetting.** Det er ferdigstilt to nye leilighetsprosjekt sentralt på Holtet i 2018 med til sammen 86 leiligheter. De fleste leilighetene har én p-plass for bil, men noen har kjøpt en tilleggs plass. Representant fra sameiet mener at de fleste bruker egen plass(er) og at det ikke er vanlig for bosatte å parkere på gatene i nabolaget.



**Figur 16: Boligbygg i sameiene Holtet Horisont I i Kongsveien 82 (t.v) og Holtet Horisont II i Kongsveien 84 (t.h) ble ferdigstilt i 2018. III: Neptun**

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

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

Det kan også være andre årsaker som for eksempel flere yrkesaktive i området uten tilgang til parkering på arbeidsplassen. Det er behov for mer kunnskap før denne problemstillingen kan besvares tydelig.

### **3. Mulige grep for å balansere p-politikken**

Parkeringsnormer er kun en del av parkeringspolitikken i en kommune. Det er et langsiktig virkemiddel, siden det bare angår nybygging eller ombygging. I Oslo står nye boliger hvert år for om lag én prosent av totalt antall boliger.

Kommunen eier i liten grad parkeringsanlegg selv. Mye av eksisterende bebyggelse ble bygd med høyere parkeringsnorm enn i dag. Det er mulig for beboere og arbeidstakere å leie private parkeringsplasser i de fleste områdene. I tillegg kan bosatte i mange tilfeller parkere på gata. I slike

tilfeller kan effekten av restriktive normer for boligparkering bli økt parkering i gatene i nabolaget.

Ved større byutviklingsprosjekt som omfatter store sammenhengende områder, er det større handlingsrom for en helhetlig p-politikk. Dette gjelder spesielt nye utviklingsområder med attraktiv, sentrumsnær beliggenhet, der gateparkering kan begrenses og maksimumsnorm for bilparkering kan være lav. På den måten kan de to tiltakene spille sammen, og gi insentiv til innflyttere og arbeidstakere om å se på andre muligheter enn å eie og bruke bil.

Bjørsvika er det første området som har blitt bygget ut uten minimumsnorm for bolig i Oslo – kun maksnorm – sammen med begrenset gateparkering. Det er så langt ikke undersøkt hvordan dette har påvirket bilhold og bilbruk i området, men reisevanedata tyder på lav bilandel.

Når det gjelder mindre byutviklingsprosjekter som innebærer fortetting i eksisterende småhusområder som på Holtet, bør parkeringsdekningen sees i sammenheng med aktuell kundegruppe og bilhold og hva som er situasjonen i nabolaget. Innføring av beboerparkering kan gjøre det enklere med restriktiv p-norm, ved at det reduserer fremmedparkering og frigjør plass. For eksempel vil de som bor utenfor sonen ikke lenger kunne parkere i gata for å gå eller reise kollektivt videre til jobb.

Beboerparkering har imidlertid trolig liten innvirkning på bilholdet til nye bosatte i fortettingsområder, siden de vil ha rett til å skaffe seg beboerbevis og parkere i området. Det betyr at svært restriktiv parkeringsnorm for boliger kan ha mindre virkning på bilbruken i mindre fortettingsområder, sammenlignet med restriktive normer for bolig i større byutviklingsområder hvor det er langt å gå til nærmeste gateparkering. Det samme gjelder for arbeidsplasser hvor det ikke vil være tilgang til parkering i gata dersom det er innført beboerparkering.

Det er behov for mer kunnskap om hva restriktive parkeringsnormer betyr for bilhold og bilbruk på ulike formål. Aktuelle problemstillinger å undersøke nærmere er om lavere parkeringsdekning for bolig fører til lavere bilhold og bilbruk uansett kontekst, eller om det er slik at mange velger å ha bil og parkere ute på offentlig vegareal når det er mulig og dermed fører til mer gateparkering og letetraffikk. Er det forskjell mellom større byutviklingsprosjekter og ved fortetting i småhusområder.

Videre vil det være nyttig å studere i hvilken grad det er forskjell på effekt på restriktive p-normer for bolig, sammenlignet med arbeidsplasser og handel/service.

## Strømmen sentrum

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

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

Lillestrøm kommune har definert følgende problemstillinger for Strømmen:

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



Figur 17: Flere pågående plan- og utbyggingsprosesser: Lengst vest; Bane NOR Eiendom sin plan for stasjonsområdet. Nord-vest for Strømmen storsenter. Storsenteret sine planer for verkstedsområdet om kombinert formål med gangbro over til storsenteret. Lengs øst: Pågående områderegulering for Strømmen øst.

## 1. Samarbeidsmuligheter

Mesteparten av handelen foregår hos storsenteret. Strømmen storsenter har hele Romerike som nedslagsfelt. I Strømmen er det også en del handel og servicetilbud i Strømsveien. Totalt sett 47 butikker og restauranter. Denne er trolig avhengig av et fungerende parkeringstilbud i nærheten - utenom kjøpesenteret. Belegget på de kommunale plassene er generelt høyt.

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

Stenging for gjennomkjøring i Strømsveien vil kunne flytte mye trafikk til Støperiveien. De trafikale endringene kan gi Strømmen storsenter økt betydning både for parkeringstilbudet og handelen i området.

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

Parkeringsplasser i gata er nødvendig for næringsarealer i dag. Det er noe knapphet på parkering i dag når det gjelder kunder. Gårdeierforeningen er bekymret for kollektivaksen i Strømsveien. I dag er det også mye fremmedparkering i boligområdene, særlig vinterstid er det problemer der.

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

Konklusjon:

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

## 2. Kan parkering være et virkemiddel for å nå nullvekstmålet?

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

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



- Gruppen disponerer.
- Regulering av parkering i boligater med prioritet for beboere.

Videre arbeid:

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

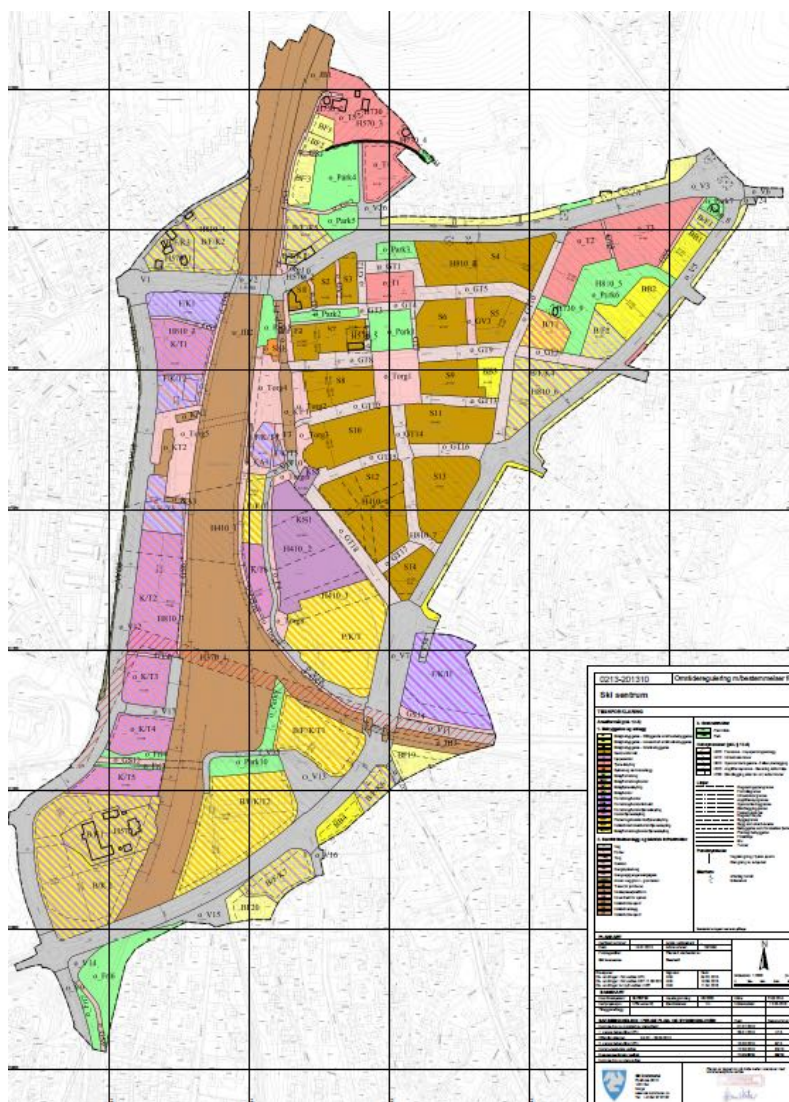
Premisser for videre prosess:

- Det synes klart at Strømsveien som prioritert kollektivtrasé må forutsettes i det videre arbeidet. Traséen er høyt prioritert av fylkeskommune og er av viktig regional betydning – dvs viktig for flere kommuner.
- Det bør vurderes nærmere hvordan Strømsveien skal utformes for å sikre kollektivtrafikken optimal framkommelighet samtidig som tilgjengeligheten til næringsdrivende i Strømmen øst kan sikres.
- Plansituasjonen i området er kompleks. Det fremstår som et behov for å utarbeide en områdeplan for Strømmen og med en transportanalyse som vurderer hvordan vei- og gatenettet i området kan sikre tilgjengelighet til eiendommer, sikre gjennomkjøring for øvrig trafikk og uten for store negative virkninger for lokalmiljøet.
- Strømmen storsenter fremstår som «for stort» til å være et lokalsenter for Strømmen. Inntrykket fra informantene er også at kunder kommer fra store deler av Romerike. En så stor «regional destinasjon» skaper tidvis trafikale utfordringer i området. Det stilles spørsmål ved om ytterligere regionale destinasjoner, som badeland m.m. heller burde lokaliseres til Lillestrøm sentrum – en destinasjon med langt bedre forutsetninger for å kunne direkte betjenes med kollektivtrafikk fra et større omland.
- Gitt at Storsenteret nå er etablert, kan det være aktuelt å utvikle området med et større innslag av boliger. Dette kan innebære at de pågående planene bør vurderes endret til i større grad å legge til rette for boliger. Dette vil også generere kunder og potensiale for byliv og næring på gateplan i utvalgte gater.

## Ski sentrum

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

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



Figur 18: Områdereguleringsplan for Ski sentrum.

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

Utenfor sentrumsområder er det mye gratis parkering på kommunal grunn.

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

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

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

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

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

- **Bruk av parkeringspolitikk som virkemiddel**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se også avsnittet under om overgang fra flateparkering til parkeringshus.

- **Overgang fra flateparkering til parkeringshus**

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

I Ski er formålet med å gå fra overflateparkering til parkeringshus i hovedsak å legge til rette for bedre arealutnyttelse i sentrum. Når planer

gir mulighet for bedre arealutnyttelse, blir det også gjerne bedre økonomi i byggeprosjektene, og det kan være finansielt grunnlag for å etablere parkeringskjellere under bygningsmassen.

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

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

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

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

#### • **Finansiering og drifting av parkeringshus**

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

- Kommunen kan selv investere i et p-hus, for eksempel delfinansiert av et utbyggingsprosjekt på eiendommen eller finansiert av inntekter fra brukere av parkeringshuset. Når det gjelder drift av p-huset kan flere modeller tenkes. Kommunen kan drifte p-huset selv eller private aktører kan drifte p-huset på oppdrag fra eier. I Drammen har kommunen relativt nylig realisert et parkeringshus med egne midler. Parkeringshuset

driftes av kommunens parkeringsselskap. Erfaringer fra prosjektet kan innhentes fra Drammen kommune.

- Kommunen og private kan samarbeide om finansieringen av parkeringshus basert på inntekter fra brukerne. Driftsmodeller kan variere som over. Også i dette tilfellet kan erfaringer søkes fra Drammen kommune, der to parkeringshus er deleid av kommunen og private.
- Private kan finansiere og drifte parkeringshuset, enten basert på inntekter fra brukere eller delfinansiert som en del av et utbyggingsprosjekt.

- **Sambruksløsninger**

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

Ved sambruk kan to eller flere virksomheter benytte de samme plassene fordi de brukes til ulike tider. Hensikten med sambruk er først og fremst å spare areal og kostnader. I Trondheim kommune har man i parkeringsveilederen fastslått at ved sambruk mellom næringsformål og boliger skal retten til boligparkeringen sikres juridisk og gis førsterett. Dette fordi kommunens mål om en restriktiv arbeidsplassparkering ikke skal uthules. Sambruk som innebærer reduksjon av minimumskravene kan godkjennes dersom alle brukere er lokalisert i samme bygning eller samme eiendom, eller det foreligger tinglyste erklæringer om felles bruk av plassene. På grunn av lange åpningstider er det i dag det relativt liten sambruksgevinst mellom forretninger og annen bruk. Parkeringsplassene bør ikke ligge lenger unna enn 200 meter fra virksomheter eller boliger. Sambruk kan erfaringsmessig redusere parkeringsbehovet med ca 10% mellom boliger og kontor. Kilde: Parkeringsveileder Trondheim kommune.

- **Frikjøpsordning**

Når det gjelder evt frikjøpsordning i Ski kommune etterlyses mer kunnskap og kompetanse. Skal kommunen eie/drifte parkeringsanlegg

eller overlate til private. Hvilke fordeler og ulemper er det ved dette?  
Hvis det overlates til private: Hvilke styringsverktøy har kommunen?

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

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

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

### **Videre prosess**

Kommunen har etablert en dialog med næringslivet, eiere av private offentlige parkeringsplasser og Bane NOR Eiendom om utvikling av Ski sentrum. Den kartlegging som er påbegynt i kommunen kan suppleres med beleggundersøkelser og en samordningsprosess med private utbyggere i Ski sentrum. Både Olav Thon Gruppen / Time-park og Bane NOR Eiendom er villige til å delta i en prosess for å se nærmere på parkeringsløsninger spesifikt.

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

### 3.4 Samlet vurdering

Gjennomgangen viser at det er store forskjeller mellom kommunene både i utfordringer, strategier og mål, og i bruken av virkemidler. Mange forskjeller er knyttet til ulik geografi og virkelighet som gjør at det er naturlig med ulike mål og virkemiddelbruk.

Naturlig nok fører Oslo og de mer tettbygde kommunene nært Oslo gjennomgående en mer aktiv parkeringspolitikk. Her er kampen om arealene og utfordringene med biltrafikken størst.

Det er flere mulige nivåer på tilnærming i parkeringspolitikken. Det mest aktuelle her er kommunenivå og regionalt nivå. Siden mange kommuner inngår i samme bolig- og arbeidsmarked, og mange har overlappende handelsomland, betyr det at det kommunene har behov for å se sin parkeringspolitikk i regional sammenheng. Her spiller Viken og de statlige aktørene en sentral rolle for samordning og faglig veiledning.

Det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder kapasitet og kompetanse innen parkeringspolitikk. Særlig har de mindre kommunene utfordringer knyttet til dette, men også flere større kommuner har behov for å styrke kapasiteten og kunnskapsgrunnlaget innen dette feltet.

Gjennomgangen viser også at mange kommuner er usikre på det generelle kunnskapsgrunnlaget. Mye av forskningen på parkeringspolitikk har handlet om større byer, og ikke alt oppleves som like relevant for mindre befolkningstette kommuner og tettsteder. Dette kan for eksempel gjelde forholdet mellom parkering og handel i sentrumsområder og konkurranse mot eksterne handelssentra. Mange kommuner vil ha nytte av mer forskning innen dette feltet.

Mye av fagstoffet er også lite tilgjengelig, og har en vinkling mot parkering som bilrestriktivt virkemiddel, og i mindre grad som virkemiddel for å sikre tilgjengelighet for prioriterte grupper og for å stimulere til ønsket sentrumsutvikling i mindre byer og tettsteder.

Det er også behov for praktiske råd og veiledning om hvordan en bestemmer verdiene for parkeringsnormer og avgrenser områder for ulike parkeringsnormer. Her er det behov for mer kompetanse og metodeutvikling.

Parkeringspolitikk henger nært sammen med en rekke andre politikkområder. Det er viktig at ulike fagmiljøer i kommunen jobber tett sammen om utviklingen av parkeringspolitikken slik at den inngår i en helhetlig strategi og støtter opp om øvrige politikkområder innen blant annet areal, transport, miljø og folkehelse.



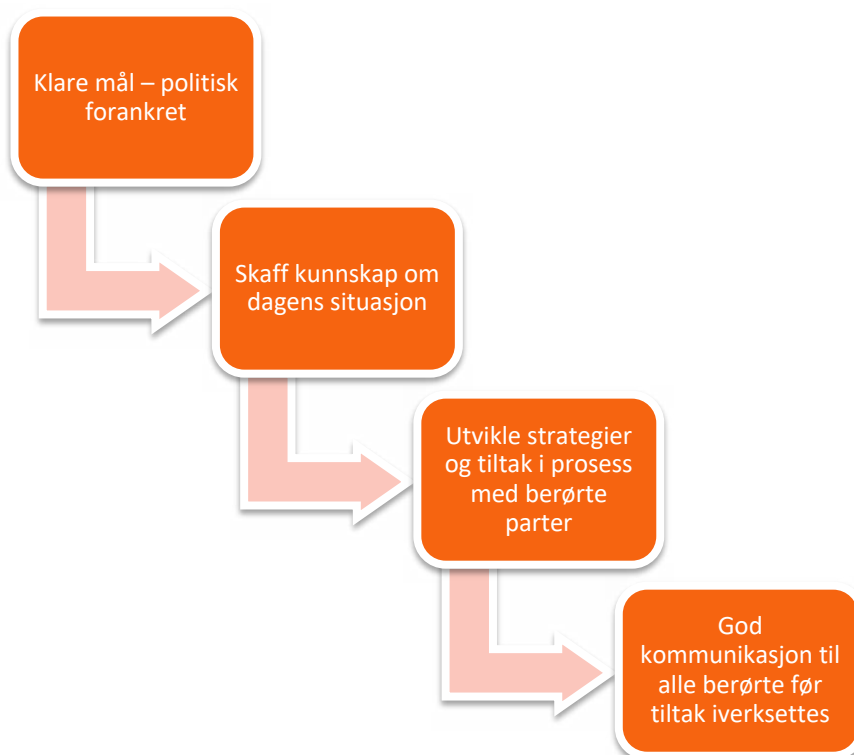
## 4 Utvikling av parkeringspolitikken

### 4.1 Prosess for utvikling av parkeringspolitikken

På grunnlag av erfaringer fra dette prosjektet og fra praktisk arbeid med parkeringspolitikk over tid, vil vi peke på fire viktige trinn i en prosess for utvikling av en moderne parkeringspolitikk i kommunene:

- 1 Klare mål – politisk forankret.
- 2 Kartlegging – skaff kunnskap om dagens situasjon.
- 3 Medvirkning og forankring – utvikle strategier og tiltak i prosess med næringsliv og andre berørte parter.
- 4 God kommunikasjon til alle berørte før tiltak iverksettes.

Hvert trinn danner grunnlag for neste trinn. Dette kan illustreres slik:



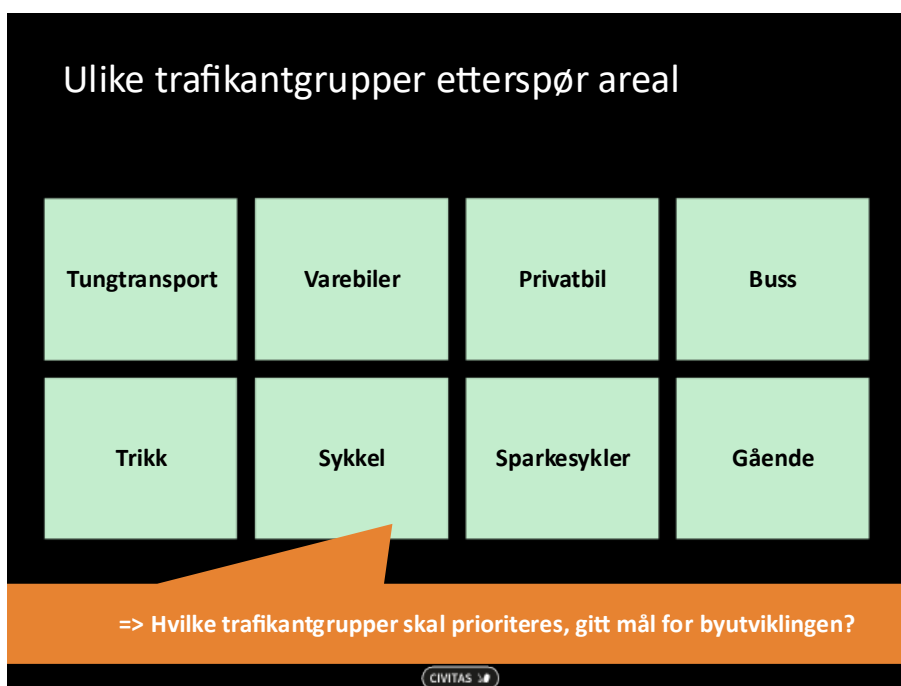
Figur 19: Trinn i prosess for utvikling av parkeringspolitikken. Trinn 1 og 2 kan gjerne bytte plass i prosessen – om det er mest hensiktsmessig. III: Civitas.

Vi redegjør nærmere for de enkelte trinnene under.

## 4.2 Klare mål – parkeringspolitikk handler om prioritering

Det er viktig at det utarbeides klare mål for parkeringspolitikken og at de er innbyrdes konsistente. Det kan være ulike mål for ulike deler av kommunen og det kan være mål innen flere samfunnsområder. For eksempel kan mål innen parkeringspolitikken være knyttet til å sikre tilgjengelighet for spesielle grupper, redusere trafikk, bedre folkehelse og/eller klimamål. Det vil være viktig å synliggjøre hvordan ulike mål kan nås samtidig. Dersom det er målkonflikter, må en prioritere målene og klargjøre forutsetninger.

Ulike trafikantgrupper vil ha behov for areal. De vil også ofte kunne ha ulike mål. For eksempel kan det være en motsetning mellom gateparkering og god fremkommelighet for sykkel eller buss. Målene bør utformes slik at det gir grunnlag for en prioritering av areal til ulike trafikantgrupper ut fra samfunnsmålene. Figuren under gir en illustrasjon av noen ulike trafikantgruppers og kjøretøygruppers behov for areal i en bysituasjon.



Figur 20: Ulike trafikantgrupper kjemper om areal. Ill: Civitas.

Videre kan ulike brukergrupper ha ulike behov for parkering. Målene bør utformes slik at det gir grunnlag for å prioritere ulike grupper dersom det er knapphet på areal til parkering. Det kan for eksempel være å prioritere HC, varelevering, parkering for handel og service, elbillading eller innfartsparkering for videre reise med tog fremfor arbeidsparkering for kontoransatte.

Det kan også være aktuelt å skille på overflateparkering og parkering i p-kjeller eller p-hus, eller skille mellom sentrale og mindre sentrale områder. Ved noen formål er gangavstand til reisemålet viktigere enn for andre formål.

Neste figur gir en del eksempler på ulike grupper som det vil være behov for å vurdere ved utarbeidelse av mål, strategier og tiltak.



Figur 21: Ulike brukergrupper har ulike behov. III: Drammen kommune.

I Drammen var det tidlig på 2000-tallet mulig å parkere gratis uten noen form for parkeringsregulering i boligområder like utenfor Drammen sentrum. Dette resulterte i at boligområdene var preget av mye fremmedparkering og dårlige bo- og miljøforhold for beboerne. Beboere kunne også ha problemer med å finne parkeringsplass på gaten, ettersom de ikke var prioritert som gruppe. Drammen kommune bestemte seg så for å innføre boligsoneparkering og beboerparkering som virkemiddel, dels for å bedre miljø- og parkeringsforholdene for bosatte, men også for å begrense mulighetene for å parkere for arbeidstakere i sentrum. Tiltaket ble brukt bl.a. for at byområdet kunne bli kvalifisert for å motta statlige belønningsmidler for å fremme kollektivtransport, sykling og gange.



Figur 22: Parkeringsforhold i boligområder i Drammen sentrum tidlig på 2000-tallet. Foto: Jomar Lygre Langeland.



Figur 23: Artikkel om bilpendlere i Drammen etter innføring av boligsoneparkering. Faksimile: Drammens tidende.

## Fortviler over å miste p-plasser

Fra 1. november får ikke pendlere lenger parkere i Nybyen. - Det gjør det vanskelig for oss, sukker en pendler fra Konnerud.



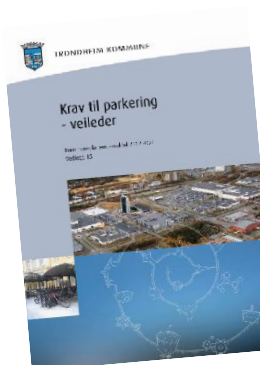
Figur 24: Artikkel om beboere i Drammen sentrum etter innføring av boligsoneparkering. Faksimile: Drammens tidende.

## Storforneyd med færre biler i gata

Nå trenger ikke Eva Hallberg grue seg for å ta bilen til butikken mer. For en uke siden fikk beboerne første rett på gateparkeringen i Nybyen.

Eksempel på mål for parkeringspolitikken – tett knyttet til overordnede mål for mobilitet og/eller stedsutvikling:

### Eksempel Trondheim: Mål for parkering knyttet til nullvekstmålet



Kommunens hjemmel til å kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningsloven 28-7. Hensyn som reduksjon i energiforbruk og CO2-utslipp, reduksjon av luftforurensing, støy og trafikkfare, samt bedre tilgjengelighet for miljøvennlig transport ligger til grunn for parkeringspolitikken.

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

### Eksempel Gjøvik: Mål for parkering knyttet til mål for stedsutvikling

#### Overordnet mål for byutviklingen

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Byen skal bygges "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk

#### Mål for parkeringspolitikken

- Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
- Det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum skal ikke øke nevneverdig de neste fire år
- Gjøvik skal ha Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum

#### Hovedprinsipper for lokalisering av parkeringsplasser

- Parkering skal i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tettest mulig inn til sentrum.
- Korttidsparkering for kunder til sentrum skal ligge på P-plasser og gategrunn nærmest sentrum. Langtidsparkering / arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.



### 4.3 Godt kunnskapsgrunnlag – diagnose før behandling

Godt kunnskapsgrunnlag er en viktig forutsetning for å nå målene som settes. Det er viktig med riktig diagnose før en diskuterer aktuelle tiltak og hva en vil oppnå med tiltakene. Det er også viktig å følge opp og oppdatere kunnskapsgrunnlaget over tid for å se effekten av igangsatte tiltak og kunne korrigere kursen ved behov.

Eksempler på nyttig kunnskap er antall p-plasser i ulike deler av kommunen, hvilke parkeringsreguleringer som er i bruk (tid, betaling mv) og hvordan p-plassene brukes. Hvor høyt er belegget på ulike tider av døgnet. Hvilke grupper bruker p-plassene til hvilke formål og hvor lenge står kjøretøy parkert.

Type tiltak som kan være aktuelt å ta i bruk vil kunne variere avhengig av mål og ønsket prioritering. For de fleste kommuner er det for eksempel lite ønskelig at arbeidstakere står parkert hele dagen i sentrumsgatene og begrenser tilgjengeligheten til kunder som bruker servicetilbud som butikker, kaféer offentlige tjenester og kulturtilbudet. Dersom det er tvil om tilgang på parkeringsplasser er tilgjengelige for de ønskede brukergruppene, vil en kartlegging av situasjonen skaffe et bedre beslutningsgrunnlag.

I parkeringsprosjektet er en rekke metoder for kartlegging av situasjonen gjennomgått. Kort oppsummert dreier det seg om:

- Manuelle metoder for kartlegging.
- Kartleggingsmetoder ved hjelp av teknologi

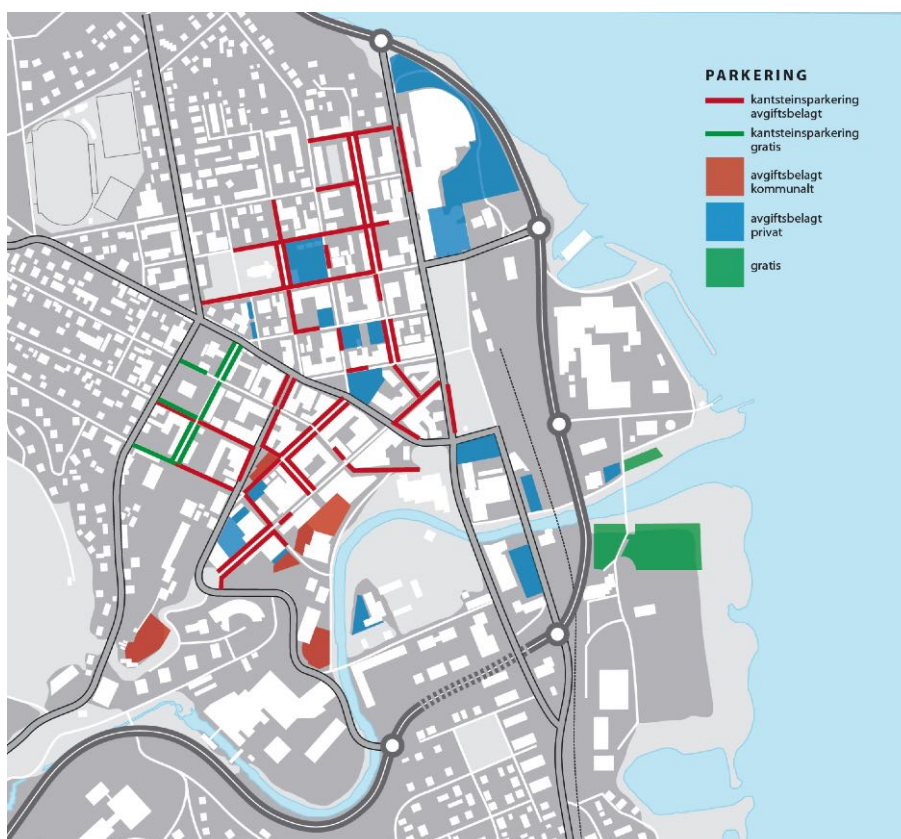
#### Manuelle metoder

**I en grunnleggende kartlegging av parkeringssituasjonen i et sentrumsområde kan man registrere:**

- Antall plasser
- Lokalisering
- Type parkering som finnes
- Eierskap
- Reguleringsordninger for hvert delområde

Moment	Formål
Antall plasser, totalt	Gir oversikt over parkeringstilbudet i kommunen/sentrum/området
Type parkering (på gate, parkeringshus, etc.)	Gir oversikt over type parkeringstilbud i ulike deler av kommunen/sentrum/området
Stedfesting (adresse/koordinater)	Gir mulighet til å fremstille parkeringstilbudet både i kommunen som helhet og avgrenset til for eksempel sentrum eller andre områder
Eierskap	Andel kommunalt eide plasser registrert som vilkårsparkering gir oversikt over hvilken styringsmulighet kommunen har.
Regulering	Gir oversikt over hvordan parkeringen reguleres og hva det eventuelt koster å parkere (gjelder vilkårsparkering)

**Figur 25: Formål med kartlegging av parkeringssituasjonen i et sentrumsområde.**  
Kilde: TØI-rapport 1493/2016.



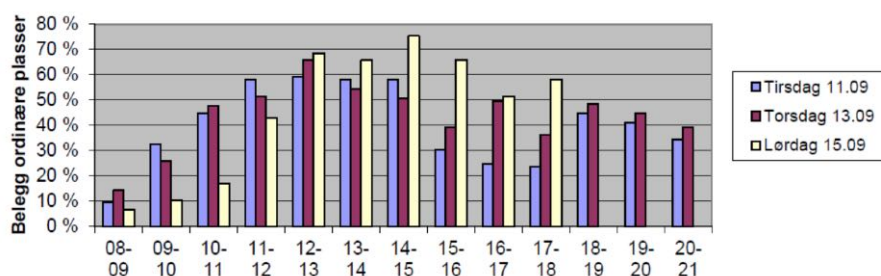
**Figur 26: Kartillustrasjon som viser oversikt over parkeringstilbudet og parkeringsregulering i et sentrumsområde. III: InBy / Civitas – Gjøvik sentrum.**

En slik grunnleggende kartlegging vil være et godt grunnlag for å starte en prosess for utvikling av parkeringspolitikken.

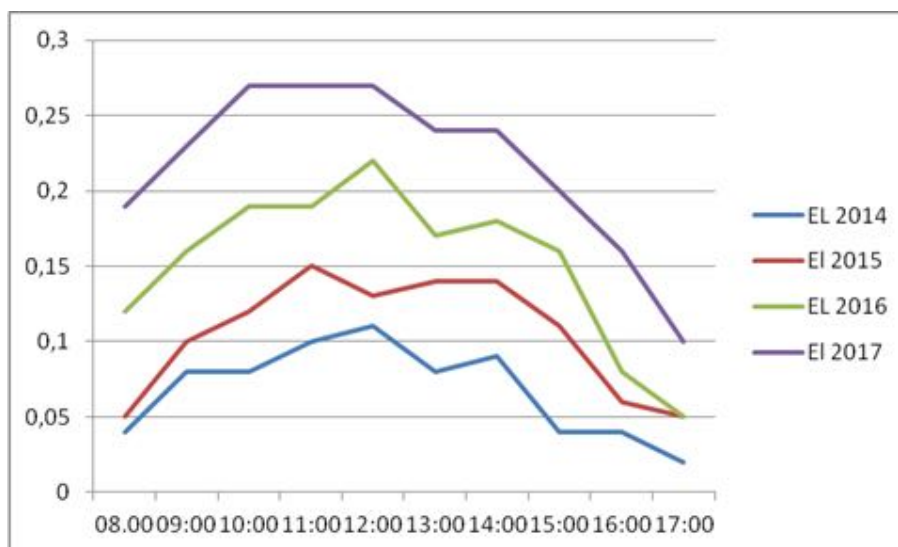
### Nærmere om kartlegging av bruk av parkeringsplasser:

- Registrere antall parkerte biler i et delområde på ulike tidspunkt gjennom døgnet, f eks en hverdag og en lørdag.
- Registrere omløpshastighet (antall inn/ut pr time)
- Analysere kapasitet og omløpshastighet
- Vurdere hvem som er brukere av plassene (beboere, arbeidstakere, besøkende)

En slik kartlegging (manuell registrering på ulike tidspunkt over døgnet) kan raskt avklare om det er tilstrekkelig antall parkeringsplasser i forhold til etterspørselen. Kartleggingen kan kombineres med intervjuer av brukere eller nummerskiltundersøkelser for å finne ut om hvem som er brukerne av parkeringsplassene og hva som er formålet med å parkere.



Figur 27: Illustrasjon av parkerings-«belegg» på parkeringsplass i Lillestrøm. Kilde: Skedsmo parkering 2018.



Figur 28: Illustrasjon av parkerings-belegg i Drammen sentrum når det gjelder el-biler i perioden 2014-2017. Kilde: Drammen kommune.



Figuren over viser at parkeringsplasser i Drammen sentrum i økende grad ble beslaglagt av elbiler i perioden 2014-2017. Dette ble benyttet som kunnskapsgrunnlag for å endre på parkeringsreguleringen i sentrum. Resultatet ble at tidsbegrensningen ble endret fra 5 timer til 2-3 timer og det ble innført parkeringsavgift for elbiler, fra tidligere gratis til nå halv pris av vanlige biler. Etter dette ble det ikke like attraktivt å benytte el-bil for arbeidstakere i sentrum og parkeringsplasser ble frigjort for andre brukergrupper; handlende og besøkende.

### **Kartlegging av pendlerparkering**

For å skaffe kunnskap om hvem som benytter pendlerparkeringsplasser kan flere metoder benyttes.

#### **Nummerskiltundersøkelser (Kilde TØI-rapport 1366/2014):**

- Registreringsnumre på biler parkert på innfartsparkeringene noteres manuelt.
- Adresser til eierne av bilene hentes fra Statens vegvesens kjøretøyregister.
- GIS kan brukes for å analysere avstandene langs bilvei mellom innfartsparkeringen og eierens adresse og visualisere resultatene.
- Barnesete i bilene kan registreres for å gi et bilde av andelen som er «småbarnsforeldre» og som har behov for kombinerte reiser.
- Metodesvakheter:
- Er bruker av bilen den samme som bilen er registrert på? Spesielt utfordrende med firmabiler og leasingbiler, hvor bilene er registrert på hhv firmaets adresse og leasingfirmaets adresse
- Er registreringsdagen representativ?
- Kjørte bruker av bilen korteste vei, eller var det kombinerte reiser?

#### **Spørreundersøkelser rettet mot kollektivreisende (Kilde TØI-rapport 1366/2014):**

- Stille spørsmål direkte? Kan være vanskelig.
- Gi de som ønsker det lenke til spørreskjema med spørsmål:
  - Bakgrunnsinformasjon
  - Hvor kom de fra og hvor skulle de?
  - Hvordan hadde de reist til kollektivholdeplassen?

- Hvordan de som parkerte på innfartsparkeringen ville reist om innfartsparkeringen ikke fantes eller om den var avgiftsbelagt?

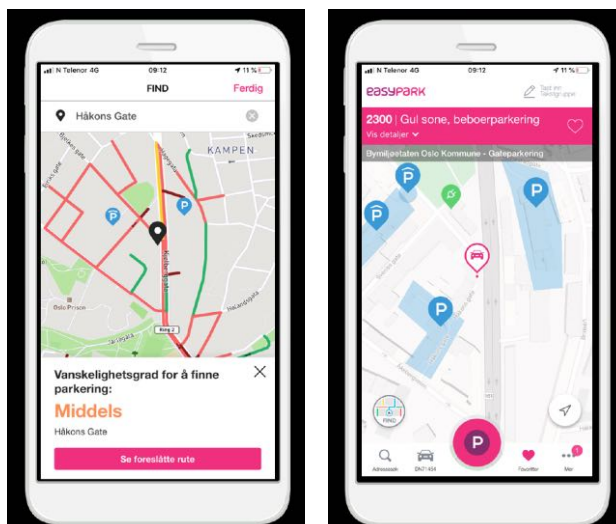
### Kvalitative vurderinger og analyser (Kilde TØI-rapport 1366/2014):

- Har arealene som beslaglegges av innfartsparkeringene slik beliggenhet at arealene kunne og burde (for å bidra til redusert transportbehov og bilbruk) vært utbygget med boliger eller arbeidsplasser?
- Grove vurderinger om innfartsparkeringen og/eller biltrafikken den genererer, kan bidra til at aktiviteter fortrenses til andre lokaliteter hvor de generer mer biltrafikk?
- Ligger innfartsparkeringen i områder eller regioner med vesentlig potensial for byspredning, regionforstørring og indusert trafikk.
- Beregninger av hvor mye biltrafikk som spares ved at de reisende kan benytte innfartsparkering og reise kollektivt på deler av reisen.

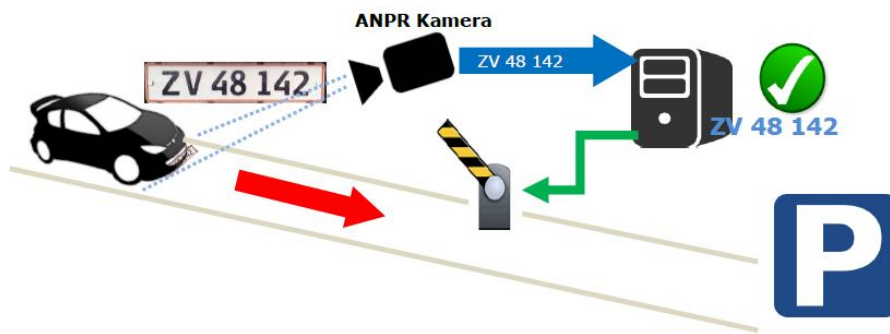
### Kartleggingsmetoder ved hjelp av teknologi

Det pågår en rivende teknologisk utvikling når det gjelder metoder for å kommunisere med kunder/brukere om parkeringstilbud, priser, tilgjengelighet m.m. Det er også utviklet kameraer og sensorer som enkelt kan registrere parkeringsbelegg i parkeringsanlegg eller i gatenettet.

Når slike systemer første er innført, kan man samtidig enkelt få gode data om parkeringssituasjonen.



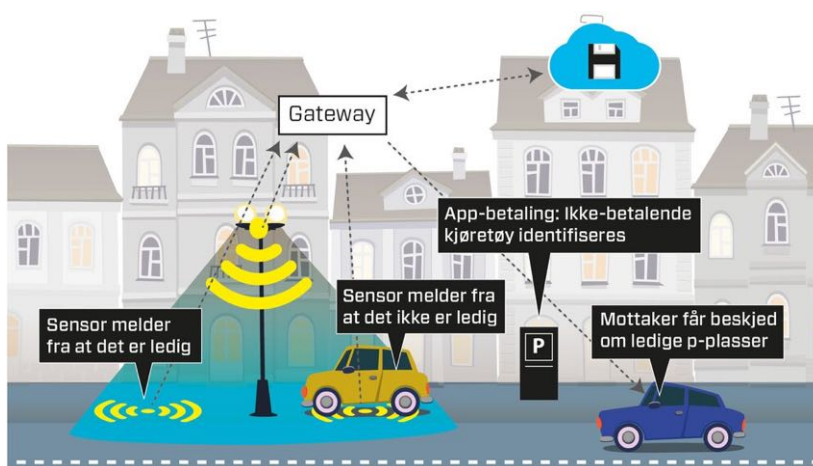
Figur 29: Eksempel: Datauttrekk fra apper, ANPR-kameraer, p-automater, sensorer mv. Kilde: EasyPark.



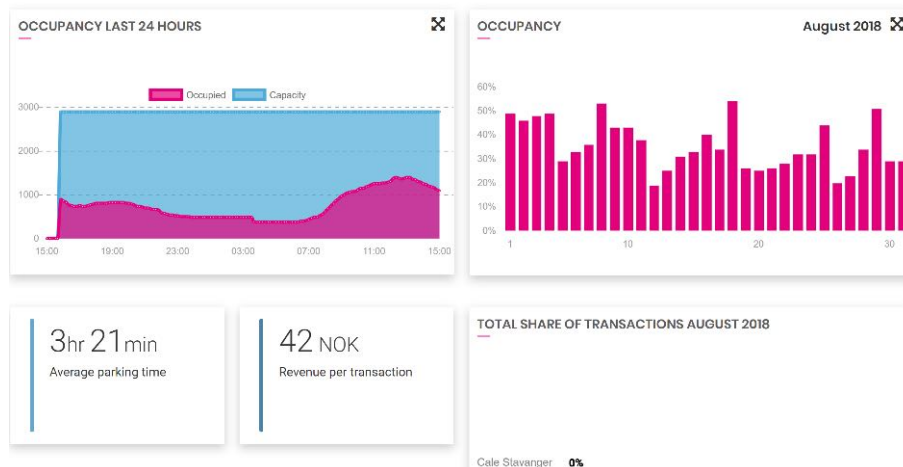
Figur 30: Eksempel: Kameraer registrerer bilnummeret automatisk ved inn- og utkjøring. Betale via app, automat eller nettside (eller vente på faktura). Kilde: atki.dk.



Figur 31: Eksempel: Sensor som registrerer om en bil er parkert ved gateparkering. En sensor drevet av et batteri med lang levetid fresaes ned i bakken og har kommunikasjon med et baksystem. Foto: Mathias Klingenberg.



Figur 32: Eksempel: Integrasjon av flere systemer og betalingsløsninger. Kilde: TU.



**Figur 33: Mye informasjon kan hentes ut av baksystemene for automatiske / teknologiske metoder for datainnsamling. Kilde: EasyPark for Stavanger.**

#### 4.4 Utvikle strategier i prosess med næringsliv og andre

Det er viktig at strategier for parkering utvikles i god prosess med berørte parter. En bør involvere et bredt utvalg av parter for å ivareta ulike interesser og behov. Når parkeringspolitikken utvikles i dialog med brukerne, vil det senere være enklere å få politisk oppslutning om forslag til endringer av parkeringspolitikken. Forslag til endringer vil ha større legitimitet når en prosess med brukerne kan dokumenteres.

For eksempel kan gårdeiere, handelsstanden, øvrige deler av næringslivet og interesseorganisasjoner og velforeninger ha ulike syn og behov. Det er ikke gitt at en part kan ivareta andres interesser. Ofte blir de beste løsningene til i dialogen mellom ulike perspektiv og hensyn. Ofte vil parkeringspolitikken endres gradvis, for eksempel når det gjelder nye parkeringsnormer. Da er det klokt å forankre forslag til endring med erfaringer med dagens parkeringspolitikk. Er parkeringskrav i tråd med behov / marked? Er krav til sykkelparkering hensiktsmessig for ulike arealformål?

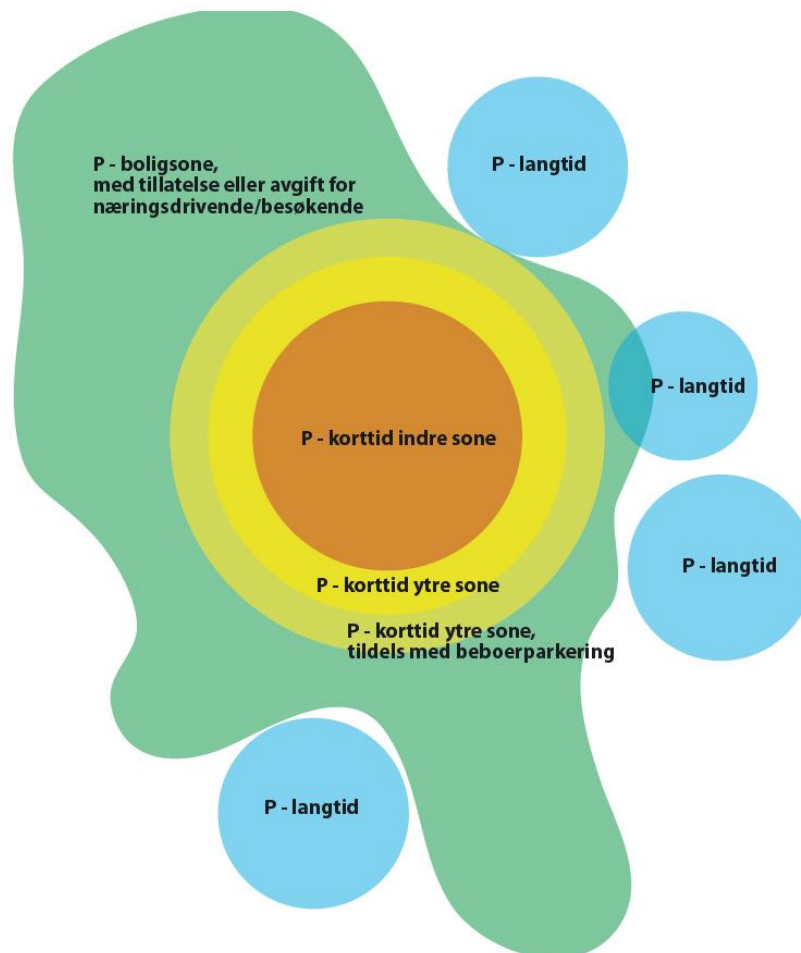
Eksempel: I arbeidet med ny parkeringsstrategi for Gjøvik ble følgende medvirkningsprosess fulgt:

1. Kartlegging
2. Medvirkningsseminar 1 – drøfting av situasjon og mål
3. Forslag til ny strategi for parkering i Gjøvik sentrum
4. Medvirkningsseminar 2 – drøfting av løsninger
5. Justert forslag til parkeringsstrategi basert på seminar 2 – kvalitetssikring.

6. Politisk behandling
7. Oppfølging og iverksetting

Det anbefales altså å legge opp til en bred medvirkningsprosess som gir et godt grunnlag for å lage robuste strategier som igjen gir godt grunnlag for å prioritere tiltak som bidrar til god måloppnåelse. Det er viktig å sørge for en god forankring av strategier og valg av parkeringspolitiske tiltak.

Etterfølgende figur er et eksempel på en prinsippkisse for hvordan parkeringsstrategi kan differensieres i ulike deler av et sentrumsområde avhengig av bebyggelsesstruktur, behov i ulike soner og mål for parkeringspolitikken.



**Figur 34: Prinsippkisse for parkeringspolitikk i Gjøvik sentrum for ulike brukergrupper. De indre sonene legger til rette for korttidsparkering, handlende og besøkende, mens ytre soner legger til rette for beboere eller arbeidstakere. Ill: InBy / Civitas.**

## 4.5 God kommunikasjon før tiltak iverksettes

Før ny parkeringspolitikk implementeres, er det viktig med god kommunikasjon til alle berørte. Det er viktig å få tydelige frem hva endringene innebærer – og ikke minst hva de *ikke* innebærer – og hva som er hensikten med endringene. Er for eksempel målet å skape mindre biltrafikk og bedre byrom for opphold og aktivitet eller å sikre bedre tilgjengelighet for dem som skal handle og trenger bil.

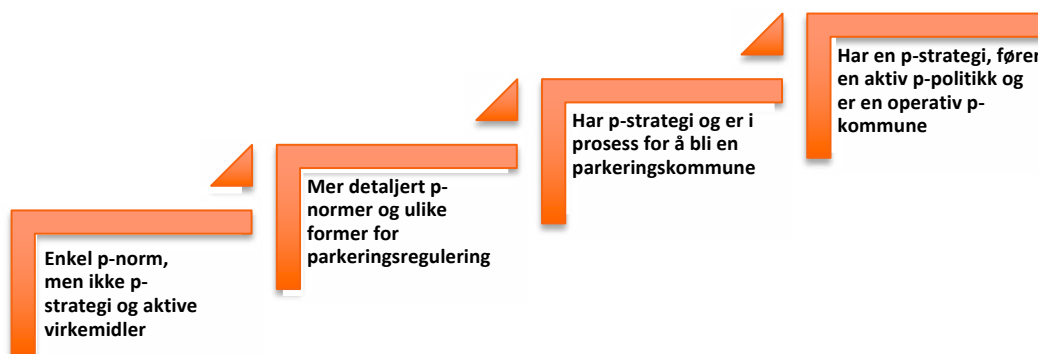
Det kan være hensiktsmessig å samarbeide med flere parter om å få frem informasjonen i ulike kanaler, for eksempel handelstandsforening, sentrumsforening, næringsforening, fagforeninger, velforeninger eller andre aktører.

Uten en bevisst kommunikasjonsplan, risikerer man unødvendig støy omkring de tiltak som innføres.

## 4.6 «Parkeringsstrappa» - nye trinn i arbeidet med parkeringspolitikk

Det er stort spenn i hvilket utgangspunkt de ulike kommunene har for arbeidet med parkeringspolitikken. De fleste kommuner kan ha noe å lære av andre kommuner. Uansett hvilket trinn en kommune er på, kan det være potensial for å nå flere samfunns mål ved å ta i bruk nye virkemidler eller forsterke eksisterende virkemiddelbruk. Etterfølgende figur gir en illustrasjon av hvilke nye steg det kan være aktuelt for en kommune å ta.

- Trinn 1: Kommunen har en enkel parkeringsnorm, men ikke parkeringsstrategi og aktive virkemidler
- Trinn 2: Kommunen har noe mer detaljert parkeringsnormer og ulike former for parkeringsregulering (f.eks. tidsbegrensning i sentrum for å fremme handel), men er ikke parkeringskommune med myndighet til å håndheve parkeringsbestemmelsene selv.
- Trinn 3: Kommunen holder på eller har utviklet en parkeringsstrategi og er i prosess om å søke om å bli en parkeringskommune
- Trinn 4: Kommunen har en parkeringsstrategi, fører en aktiv parkeringspolitikk og er en operativ parkeringskommune



Figur 35: «Parkeringsstrappa» - ulike mulige trinn for utvikling av parkeringspolitikken i en kommune. III: Civitas.

Tabell 2, som fremgår av kapittel 3.1 kan her benyttes som en inngang til hvordan ulike trinn i «parkeringsstrappen» kan tas for ulike parkeringsvirkemidler.

Egenskaper	Forklaring
Parkeringskommune	0 = Ikke søkt 1 = Har planer om å søke 2 = Har søkt 3 = Er parkeringskommune
Parkeringsstrategi	0 = Ikke vedtatt p-strategi 1 = P-strategi for deler av kommunen 2 = Pågår arbeid med p-strategi for hele kommunen 3 = Har vedtatt p-strategi for hele kommunen
Tidsbegrensning	0 = Ingen bruk på offentlige p-plasser 1 = Lite 2 = Middels 3 = Brukes på en stor andel
Avgiftsparkering offentlig veggrunn	0 = Ikke avgiftsparkering på offentlig veggrunn 1 = Lave avgifter 2 = Middels avgifter 3 = Høye avgifter
P-avgift kommunale arbeidsplasser	0 = Ikke avgiftsparkering på kommunale arbeidsplassparkeringer 1 = Liten andel med avgift eller lave avgifter 2 = Middels andel/avgifter 3 = Høye andel/avgifter
Parkeringsnormer for bil	0 = Ingen p-normer 1 = Høye maks- og lave minimumsnormer 2 = Middels maks- og minimumsnormer 3 = Lave maksimumsnormer, lave eller ingen minimumsnormer
Parkeringsnormer sykkel	0 = Ingen p-normer 1 = Lave minimumsnormer 2 = Middels minimumsnormer 3 = Høye minimumsnormer

Beboer/boligsone-parkering	0 = Nei 1 = Vedtak om å utrede 2 = Innført i begrenset grad/mindre områder 3 = Innført i større områder
App-betaling offentlige p-plasser	0 = Nei 1 = For noen p-plasser 2 = For mange 3 = For alle
P-kompetanse/kapasitet i kommunen	0 = Lite 1 = Middels 2 = Høy 3 = Svært høy
Kartlagt bruken av p-plasser	0 = Ingen 1 = Oversikt antall p-plasser 2 = Foreligger periodevise tellinger av belegg 3 = Kontinuerlig kartlegging av belegg, p-tider mv

Tabellen over er kun et utvalg, og ikke uttømmende for hvilke parkeringsvirkemidler kommunene kan benytte. I tillegg kan kommunene for eksempel utvikle politikk for:

- Tilrettelegging og policy for el-biler
- Frikjøpsordning
- Bildeling
- Sambruksløsninger med «stordriftsfordeler»
- Ulovlighetsoppfølging overfor «ulovlige» parkeringsplasser

Hvilke virkemidler en kommune skal ta i bruk vil være avhengig av mål for parkeringspolitikken, hvilke brukergrupper som skal prioriteres eller kontekst; det er forskjell på et stort kommunesenter, et lite kommunesenter eller en bydel i en kommune.



## 5 Referanser

Christiansen, Petter, Kåre H. Skollerud, og Jan Usterud Hanssen (2015). "Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk." TØI-rapport 1425/2015.

Christiansen, Petter, og Jan Usterud Hanssen (2014) "Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere." TØI-rapport 1367/2014.

Christiansen, Petter, Øystein Engebretsen, og Jan Usterud Hanssen (2015). "Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder." TØI-rapport 1439/2015.

Fosli, O og J.L. Langeland (2020) *Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Delrapport 1: Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk.* Civitas-rapport.

Fosli, O og J.L. Langeland (2021) *Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Delrapport 2: Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene..* Civitas-rapport.

Hanssen, Jan Usterud, og Nils Fearnley (2012) "Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet." TØI-rapport 1206/2012.

Hanssen, Jan Usterud, og Petter Christiansen (2013). "Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer." TØI-rapport 1266/2013.

Hanssen, Jan Usterud, og Petter Christiansen (2016) «Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus» TØI-rapport 1489/2016.

Jan Usterud Hanssen, Aud Tennøy, Petter Christiansen, Kjersti Visnes Øksenholt (2014) «Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?» TØI-rapport 1366/2014.

Krav til parkering – veileder (2012). Vedlegg til kommuneplanens arealdel 2012-2024. Vedlegg 15, Trondheim kommune.

Langeland, Jomar Lygre og Njål Arge (2013) «Parkeringsstrategi Gjøvik sentrum – med handlingsplan.» Civitas, juni 2013.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (2015) *Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus.* Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015

