

**Sammendrag:**

# **Parkeringspolitikk og parkerings-tilbud i Follo-kommunene**

*Bakgrunn og problemstilling.* Parkeringspolitikken omfatter tiltak som kan være effektive virkemidler innenfor en rekke andre politikkområder. Ikke minst påpekes dette i nasjonale planer og utredninger. Mens nasjonale myndigheter gir føringer gjennom lover og forskrifter, er det kommunene selv som har fått delegert myndighet til å definere og gjennomføre sin egendefinerte parkeringspolitikk innenfor gitte rammer.

Også arealplanleggingen er i hovedsak et kommunalt ansvar. Med andre ord har kommunene to potensielt effektive virkemidler til rådighet for å påvirke arealbruken. En bevisst bruk av disse virkemidlene kan påvirke utbyggingsmønsteret i kommunen. Dette kan igjen ses i sammenheng med utfordringer knyttet til miljø, omfanget av lokale transportbehov og hvordan disse behovene skal dekkes. Parkeringspolitikken kan ses som et virkemiddel nær knyttet til næringspolitikken, miljøpolitikken og transportpolitikken.

I forbindelse med arbeidet med "utviklingsavtale Follo" ønsket styringsgruppen at man vurderte muligheten for å innarbeide en mer samordnet parkeringspolitikk i videre arbeid med areal- og transportplanleggingen i Folloregionen. Dokumentet skal legge et grunnlag for videre arbeid gjennom en kortfattet oversikt over hvordan de syv kommunene i Folloregionen definerer sin parkeringspolitikk og forvalter sine parkeringsplasser, samt en sammenstilling av parkeringstilbudet i viktige tettsteder i regionen.

*Undersøkelsen.* Informasjonen ble innhentet ved hjelp av et spørreskjema som ble sendt direkte til personer i kommunene som det ble antatt hadde oversikt over dette temaet. Det ble fulgt opp med direkte kontakt mellom prosjektleder for Utviklingsavtale Follo og kommunene. Oversikten beskriver status pr juni 2004.

Parkeringsplassene i tettstedene skulle klassifiseres etter eierskap (offentlig/privat) og i hvilken grad de var reservert eller tilgjengelige for alle besøkende. Oversikten har trolig svakheter i forhold til et ønske om en detaljert oversikt over det private parkeringstilbudet i kommunene. Private plasser utenfor gategrunn kan det være vanskelig å registrere. Noen av disse plassene er knyttet til boliger, mens andre plasser i hovedsak blir benyttet til arbeidsreiseparkering eller til privat kunde-parkering. Omfanget av dette avhenger av utbyggingsmønster og tetthet.

*Hovedinntrykk fra undersøkelsen.* Det fremkommer enkelte klare forskjeller mellom kommunene. Dette gjelder både synspunkter på behov for å arbeide konkret med parkeringspolitikk og bevissthet om utfordringene knyttet til arealbruk og tilgjengelighet. På den annen side har de mye til felles:

- Alle kommunene knytter begrepet parkeringspolitikk til et spørsmål om parkeringsnormer. Normene er til dels av eldre dato og er i hovedsak bare oppgitt for boligformål. De har til formål å sørge for at det blir tilstrekkelig antall parkeringsplasser i forhold til behovet (minimumsnormer).
- Ingen av kommunene har oppgitt at de har retningslinjer for sykkelparkering, men et par kommuner vurderer å ta det opp i arbeidet med nye parkeringsnormer.
- Ingen har retningslinjer for utforming eller lokalisering av parkeringsplasser.
- Ingen av kommunene har en definert politikk for spørsmål om utvidelse av offentlige parkeringsarealer i tettstedene.
- Bare én kommune (Nesodden) har klart fokus på innfartsparkering.
- Det finnes avgiftsparkering i flere av kommunene, men det er bare et par av dem som har dette i offentlig regi.
- Ski og Frogn kommuner er alene om å ha egne ansatte til å drifte og overvåke offentlige parkeringsplasser.

Kommunene Nesodden og Ski viser til at de selv har arbeidet konkret med å tilrettelegge for innfartsparkering. Likevel finnes det i flere av kommunene anlegg av betydelig størrelse som er tilrettelagt for innfartsparkering. Disse tilbudene antar vi i hovedsak å være basert på initiativ fra andre organer som transport-selskapene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Innfartsparkeringsplasser er ikke alltid opparbeidet (asfaltert, oppmerket, belyst, mv.), men arealene stilles til rådighet for brukerne av kollektivtransporttilbudet. De største innfartsparkeringsplassene i Follo er knyttet til jernbanestasjonene i tettstedene og inngår derfor også i den kommunevise oversikten i rapporten.

Kommunene ble bedt om å oppgi omfanget av tilrettelagt sykkelparkering. I hovedsak finnes dette bare ved jernbanestasjonene. Det er nærliggende at bruken av disse plassene i hovedsak er knyttet til arbeidsreiser med tog. Personer som benytter sykkel til andre formål i tettstedene klarer trolig likevel å finne plass nær bestemmelsesstedet.

Registreringene viser at det varierer hvor stor andel av parkeringsplassene i tettstedene som forvaltes av kommunene selv. På de stedene hvor det finnes større kjøpesentre, er den private andelen betydelig. Dette betyr at kommunene har begrenset mulighet til å påvirke omfang av parkeringstilbudet og bruken av plassene etter at de er etablert.

Registreringene av parkering i tettstedene er vist på kart. Det blir da synliggjort at parkeringen mange steder beslaglegger betydelige deler av sentrumsarealet. Ingen steder er parkeringen lokalisert i ytterkant av sentrumsområdet, men i de eldre sentrene (Drøbak og Son) synes det som om eksisterende bebyggelse har bidratt til å begrense omfanget av sentral parkering. Det er ulike syn på hvilken betydning en slik situasjon har på lokalmiljø og handel.

*Videre utfordringer.* Undersøkelsen har hatt som siktemål å registrere de faktiske forhold når det gjelder parkering i Follokommunene. Det er indikasjoner på at dette temaet har vært sentralt innenfor forvaltningen eller i politisk sammenheng. Blant annet synes det som om man i utgangspunktet hadde liten oversikt over

omfanget av parkering, og man har i liten grad tatt opp spørsmålet om hvorvidt parkering kan være et virkemiddel for andre politikkområder.

I oppsummeringen pekes det derfor på flere utfordringer som kommunene kan ta opp i sitt videre samarbeid. En primær oppgave er å avklare om man skal følge opp nasjonale myndigheters påpekning av behovet for en regional parkeringspolitikk i de store byområdene. I dag er det klare forskjeller mellom praksisen i Follokommunene og den mer restriktive parkeringspolitikken som føres i Oslo.

En regional parkeringspolitikk kan blant annet ses i sammenheng med fordeling av kjøpekraft og detaljhandelstilbudet mellom kommunene. En kommune alene kan vanskelig føre en restriktiv parkeringspolitikk.

En klart regionalt spørsmål er behovet for innfartsparkering, lokalisering av slike plasser og hvem som skal ta initiativ og tilrettelegge for dette. Kommunene selv (bortsett fra Nesodden) har i liten grad sett at dette kan være et viktig tilbud også til egne innbyggere.

Kommunene kan også ta opp spørsmålet om de ønsker å fortsette med utviklingen mot en økende privatisering også av sentrale parkeringstilbud. Derved mister eller begrenser man i stor grad muligheten til å påvirke bruken av disse plassene og arealene på et senere tidspunkt. Kommunene gir også fra seg en potensiell inntektskilde.

Selv om man kan se tendenser til fortetting rundt tettstedene i Follo, kan det også utredes hvordan parkeringspolitikken kan bidra til å forsterke eller sikre en slik utvikling. Parkeringstilbud eller parkeringsmuligheter er trolig en viktigere lokaliseringsfaktor i Follo enn i Oslo.