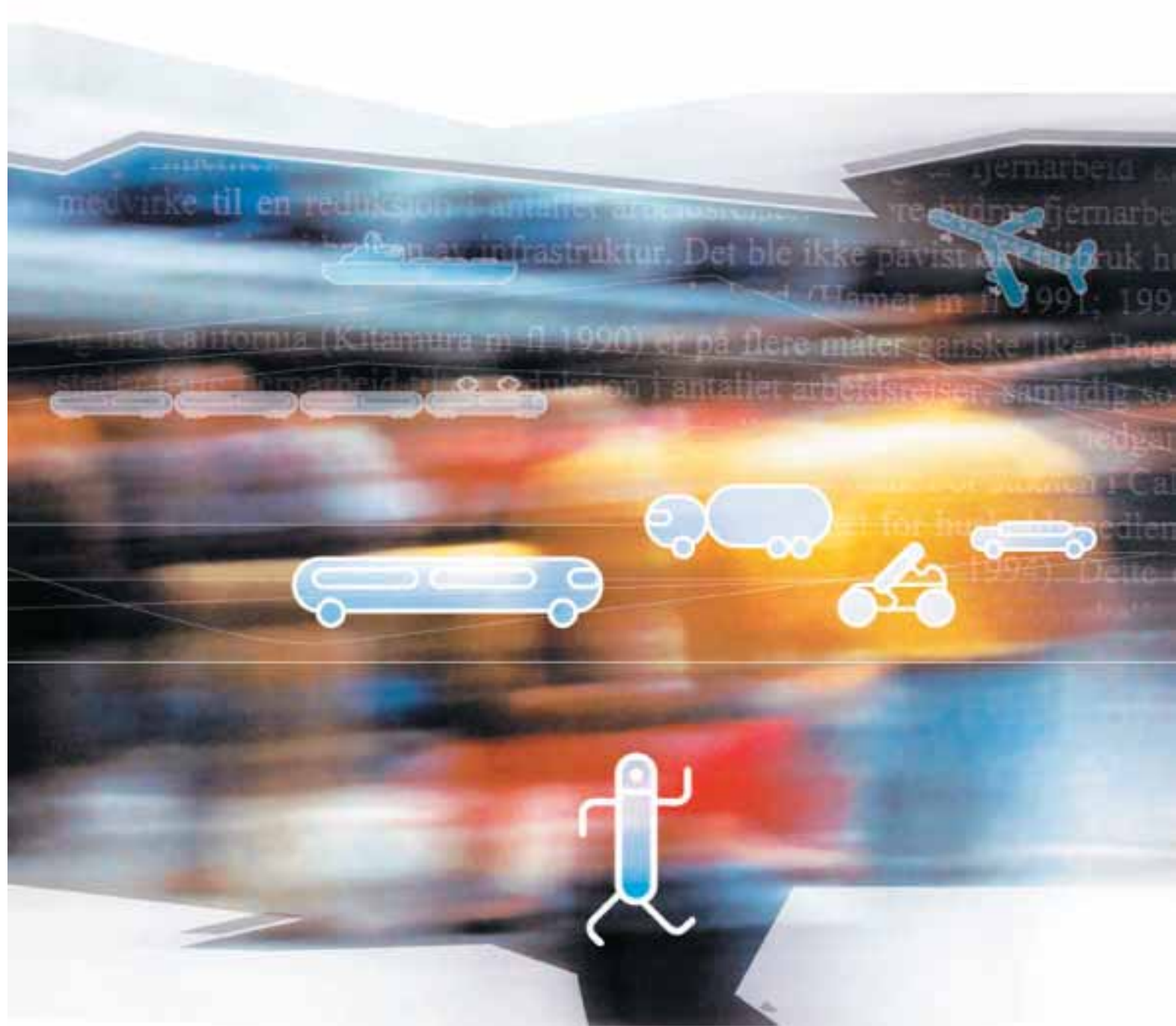


# Parkeringspolitikk og parkeringstilbud i Follo-kommunene





# Parkeringspolitikk og parkeringstilbud i Follo-kommunene

Jan Usterud Hanssen

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

---

**Tittel:** Parkeringspolitikk og parkeringstilbud i Follo-kommunene

**Forfatter(e):** Jan Usterud Hanssen

TØI rapport 778/2005  
Oslo, 2005-05  
39 sider

ISBN 82-480-0517-8 Elektronisk versjon  
ISSN 0802-0175

**Finansieringskilde:**  
Akershus fylkeskommune og Utviklingsavtale Follo

**Prosjekt:** 3011 Parkering i Follo

**Prosjektleder:** Jan Usterud Hanssen

**Kvalitetsansvarlig:** Arild Henrik Steen

**Emneord:**  
Parkering; parkeringspolitikk; regional planlegging

**Sammendrag:**  
Parkeringspolitikken omfatter en rekke elementer som kan påvirke bilbruken i Follo. Dette gjelder både for pendling og for lokal transport i de sju kommunene i regionen. For å styrke grunnlaget for en samordnet planlegging av arealbruk og transport er det laget en statusoversikt som spesielt tar opp omfanget av tilbudet og driften av dette i tettstedene. Rapporten bygger på informasjon gitt av kommunene.

Gjeldende politikk går i hovedsak ut på å følge opp normer for parkeringsdekning knyttet til nybygg. Normene er til dels gamle. Det er i liten grad oppgitt at man ser parkering som et virkemiddel innenfor andre politikkområder. Ingen av kommunene har normer som krever at det settes av plass til sykkelparkering. Tilrettelegging for innfartsparkering har ikke vært ansett som et viktig kommunalt spørsmål. Rapporten peker på et behov for regional samordning av parkeringspolitikken.

Rapporten finnes kun i elektronisk utgave

---

**Title:** Parking policy and supply in the Follo region of Norway

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

TØI report 778/2005  
Oslo: 2005-05  
39 pages

ISBN 82-480-0517-8 Electronic version  
ISSN 0802-0175

**Financed by:**  
Akershus county council

**Project:** 3011 Parking in the Follo region

**Project manager:** Jan Usterud Hanssen

**Quality manager:** Arild Henrik Steen

**Key words:**  
Parking, policy, regional planning

**Summary:**  
There are seven municipalities in the Follo region south of Oslo. The parking policy is not coordinated between them. In order to provide a basis for future planning this report describes the situation in the densely populated areas. The information has been provided by the municipalities. Parking policy in practice is mainly focused on the provision of sufficient parking space according to municipal standards. The municipalities do not have standards for bicycle parking. The provision of space for park-and-ride is generally not considered to be a municipal responsibility. The municipalities do not apply parking restrictions as an instrument to achieve goals in other sectors (land use, environment). The report points to the need for a regionally coordinated parking policy which also supports the more restrictive policy in Oslo.

This report is available only in electronic version

**Language of report:** Norwegian

---

*Rapporten kan bestilles fra:*  
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,  
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90  
Pris kr 0

---

*The report can be ordered from:*  
Institute of Transport Economics, the library,  
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90  
Price € 0

# Forord

Bakgrunnen for dette prosjektet er et vedtak i styringsgruppa for arbeidet med Follopakken fra 06.02.04. Styringsgruppa ønsket å få en statusoversikt over parkeringssituasjon i kommunene i Follo. Arbeidet er samordnet med prosjekter som gjøres av andre aktører når det gjelder kollektivbetjening og knutepunkter. På en slik bakgrunn kan det utføres analyser og vurderinger og utarbeides forslag til tiltak.

Prosjektet er gjennomført på oppdrag fra Akershus fylkeskommune med samferdselssjef Tom Granquist og prosjektleder for Utviklingsavtale Follo, Jostein Øverby, som kontaktpersoner. Sistnevnte har utført et betydelig arbeid i forbindelse med faktainnsamlingen. Representanter fra de ulike kommunene har bidratt med informasjon. Ingrid Misund, Akershus fylkeskommune, har bidratt til å utarbeide kartene for tettstedene. Transportøkonomisk institutt (TØI) ved sivilingeniør Jan Usterud Hanssen har vært engasjert til å utarbeide opplegget og sammenstille informasjonen. Sekretær Kari Tangen har bidratt til å ferdigstille rapporten.

Prosjektet ble opprinnelig ferdigstilt i november 2004 som arbeidsdokument PT/1741/2004. Det er ikke gjort endringer i teksten.

Oslo, mai 2005

Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*     *Arild H. Steen*  
instituttssjef         avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>Innhold</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Bakgrunn og problemstilling</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Undersøkelse av parkeringspolitikk mv. i de sju Follokommunene</b> .....	<b>3</b>
2.1 Metode .....	3
2.2 Parkeringspolitikk .....	4
2.3 Parkeringstilbud .....	4
2.4 Innfartsparkering .....	5
<b>3. Sammenstilling av kommunenes informasjon</b> .....	<b>7</b>
3.1 Enebakk .....	7
3.2 Frogn .....	10
3.3 Nesodden .....	13
3.4 Oppegård .....	15
3.4 Oppegård .....	16
3.5 Ski .....	19
3.6 Vestby .....	21
3.6 Vestby .....	22
3.7 Ås .....	26
<b>4. Oppsummering</b> .....	<b>29</b>
4.1 Hovedpunkter fra informasjonen .....	29
4.2 Problemstillinger for videre arbeid med parkering .....	32
<b>VEDLEGG 1 Spørsmålene som ble stilt til kommunene</b> .....	<b>37</b>





**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.



# 1. Bakgrunn og problemstilling

Follorådet igangsatte høsten 2003 prosjektet Utviklingsavtale Follo. Prosjektets mål er i løpet av to år å få til en avtale mellom Follokommunene, Akershus fylkeskommune og staten om den regionale utviklingen i Follo innenfor areal- og transportområdet.

Som del av prosjektet arbeides det med å lage ”alternative Follopakker”, dvs. at stat, fylke og kommuner forhandler om måter å kombinere de tre forvaltningsnivåenes virkemidler innenfor areal- og transportpolitikken til beste for den regionale utviklingen i Follo. Kommunenes virkemidler i disse forhandlingene er først og fremst *arealbruken* og *parkeringspolitikken*.

Styringsgruppen for Utviklingsavtale Follo (Follos ordførere, fylkesordfører, representanter for staten) ga i møte 06.02.2004 sin tilslutning til at kommunene bør kunne utforme en kollektivtransportfremmende parkeringspolitikk. Dette har sammenheng med at kommunene skal ivareta mange hensyn knyttet til tilgjengelighet, arealbruk, transport, miljø, næringsliv, service mv. og at parkeringspolitikken da kan være et virkemiddel for å nå målsettinger på ett, flere eller alle disse områdene.

Ansvar for å utforme parkeringspolitikken og følge den opp er delegert til kommunalt nivå, men kommunene opplever ulike utfordringer for sin arealbruk og parkeringspolitikk. Blant annet vil kommunenes nærhet til Oslo, transportinfrastruktur, kollektivtransporttilbud, utbyggingsmønster og urbaniseringsgrad være faktorer som påvirker muligheter og begrensninger. Det er for eksempel sannsynlig at situasjonen i Enebakk og Nesodden kommuner på flere områder skiller seg vesentlig fra hva situasjonen er i Ski kommune.

Som et utgangspunkt for videre arbeid er det ønskelig å få en god beskrivelse av gjeldende parkeringspolitikk og dagens parkeringstilbud i hver av de sju kommunene i Follo. Dette gjelder også beslutninger som angir målsettinger og normer samt hvordan parkeringen skal administreres og håndheves innenfor gitte, overordnede rammer.

Prosjektet gjennomføres på oppdrag fra Akershus fylkeskommune og i nært samarbeid med prosjektleder for Utviklingsavtale Follo, Jostein Øverby. Transportøkonomisk institutt (TØI) er engasjert til å sammenstille informasjonen.

Parkering er arealkrevende. Selv om det ikke finnes data som gir oversikt over parkeringens arealbeslag, er det liten tvil om at parkering utgjør en dominerende arealbruk i mange tettsteder. Spørsmålet er om dette er en planlagt arealbruk eller om det bare er blitt slik fordi restarealer gjerne benyttes til parkering (regulert eller uregulert) når det er etterspørsel – dvs behov for et sted å parkere.

Det er også en rekke andre spørsmål som bør kunne besvares i forbindelse med en samordnet parkeringspolitikk. For eksempel:

- I hvilken grad styrer eller påvirker kommunene tilbudet til bilbrukerne?
- Er det fritt frem for den som disponerer en sentral eiendom eller tomt å etablere parkeringsplasser utover det som er angitt i byggesak?
- Ønsker utbyggere i Follo å slippe pålagte krav til antall plasser?
- Hvordan sikre sambruk av plasser for å unngå at mange plasser står tomme store deler av døgnet?
- Kan areal som benyttes til parkering i stedet gis en annen bruk som er mer nyttig i forhold til kommunale og regionale målsettinger knyttet til by- og tettstedsutviklingen?
- Finnes det alternative steder der parkeringen bør lokaliseres?
- Er det bedre måter å organisere parkeringen på?
- Kan andre transporttilbud utvikles slik at etterspørselen etter parkering i sentrale deler av kommunen kan reduseres?

Et sentralt spørsmål er i hvilken grad kommunene allerede har gitt fra seg mye av muligheten til å benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel på kort sikt. Hvor stor andel av dagens parkeringstilbud kan påvirkes? Vil en endret og mer bevisst parkeringspolitikk bare kunne ha virkning på lang sikt?

Det er nødvendig å kjenne status før man kan avklare ulike sider knyttet til parkeringens arealbeslag i tettstedene. Denne undersøkelsen og sammenstillingen av kunnskap om gjeldende parkeringspolitikk og parkeringstilbud i Follo utgjør bare begynnelsen på det grunnlaget man trenger for å utvikle en felles strategi. Foreløpig er det ikke samlet kunnskap om hvordan plassene brukes, belegg til ulike tider av døgnet mv. og i hvilken grad dagens tilbud anses å dekke behovet.

## 2. Undersøkelse av parkeringspolitikk mv. i de sju Follokommunene

### 2.1 Metode

I en tidligere undersøkelse blant 21 norske bykommuner fant vi blant annet at administrasjonen og lokale politikere til dels hadde ulik forståelse av hva som var gjeldende parkeringspolitikk (Stenstadvold og Hanssen 1993)<sup>1</sup>. Denne undersøkelsen i Follo sikter bare mot å få en oversikt over gjeldende praksis. Da fant vi det naturlig å velge et enkelt opplegg der vi baserer oss på informasjon fra den del av administrasjonen i kommunene som har ansvaret for den daglige utøvelsen av parkeringspolitikken.

Kommunene i Follo er av ulik størrelse, og de har organisert seg på ulike måter. Vi fant at henvendelsen primært burde gå til to personer i hver kommune. Den ene skulle ha tilknytning til planlegging/byggesak og den andre til forvaltning/drift av kommunale parkeringsplasser. Disse personene fikk oversendt et spørreskjema der vi bare tok sikte på å finne frem til det vi mente kunne være den mest relevante informasjonen i forhold til videre arbeid med Utviklingsavtale Follo. Prosjektleder for Utviklingsavtale Follo fulgte personlig opp henvendelsen overfor de enkelte mottakerne av spørreskjemaet.

Vi regnet med at den informasjon vi spurte om ville være lett tilgjengelig for personer som har arbeidsoppgaver der parkeringsspørsmål inngår. Det ble lagt opp til korte svar. I stedet ba vi om å få oversendt dokumentasjon, vedtak mv. som lå til grunn for gjeldende parkeringspolitikk og eventuelt kunne gi ytterligere oversikt over bakgrunn og praksis. Det har vi i liten grad fått.

En gruppe spørsmål dreide seg om gjeldende parkeringspolitikk og bakgrunnen for denne. Vi hadde ikke lagt ved en konkret definisjon av hvordan begrepet *parkeringspolitikk* burde forstås.

En neste gruppe spørsmål fokuserte på hvordan denne politikken ble fulgt opp eller forvaltet. Til slutt ba vi om en oversikt over hvilket parkeringstilbud som finnes i kommunenes tettsteder og om hvilke innfartsparkeringsplasser som tilbys.

I tillegg til å besvare spørsmålene ble kommunene bedt om å kartfeste hvor parkeringsplassene fantes i de ulike tettstedene og klassifisere dem i forhold til eierskap og tilgjengelighet for ulike grupper brukere. Spørsmålene er gjengitt i vedlegg.

---

<sup>1</sup> Stenstadvold, Morten og Hanssen, Jan Usterud: Parkeringspolitikk i teori og praksis. TØI rapport 172/1993

## 2.2 Parkeringspolitikk

Gjennomgangen av svarene viser at det er en del overlapp mellom enkelte av de spørsmålene som ble stilt i de to første gruppene. Det kan derfor være flere spørsmål som er ubesvart. Alternativt kan spørsmålet ha vært uaktuelt for enkelte kommuner.

Svarene på spørsmålene skulle være korte – til dels av typen ja/nei. Likevel blir det komplisert å basere gjennomgangen av svarene på en diskusjon av hver enkelt spørsmål. I stedet beskrives situasjonen for hver kommune samlet. Fordi prosjektet er begrenset til å beskrive eksisterende parkeringspolitikk og -tilbud, er det i liten grad knyttet kommentarer til informasjonen. Det er heller ikke laget en omfattende samlet analyse av utfordringer knyttet til areal- og parkeringspolitikk i Follo.

## 2.3 Parkeringstilbud

Kommunene ble bedt om å klassifisere parkeringsplassene som ble tilbudt i de viktigste tettstedene og sette disse opp i en matrise.

Parkeringsplassene skulle klassifiseres i en av fire grupper avhengig av eierskap (offentlig eller privat) og tilgjengelighet (reservert eller offentlig tilgjengelig). Denne informasjonen er lagt inn på kart over tettstedene. Der vises foruten antall parkeringsplasser også hvilke arealer som benyttes til parkering og om arealene er offentlig eller privat eide.

På grunnlag av erfaringer fra tidligere prosjekter utført i byområder, har vi valgt å klassifisere parkeringsplassene i et byområde i fire grupper. Det skilles på eierskap (offentlig eller privat) og i hvilken grad plassene er tilgjengelige for allment bruk (reservert for spesielle brukere eller formål). Dette betyr at vi ikke skiller på om det er kommunen eller private aktører som forvalter plassene (drifter og håndhever).

Erfaring viser at en betydelig andel av parkeringsplassene i et tettsted kan være reservert for spesielle formål og da spesielt for ansatte i ulike virksomheter (kvadrantene III og IV). Dette gjelder også plasser som kommunenes ulike etater og virksomheter tilbyr sine ansatte. På den annen side er det også vanlig at private plasser blir stilt til rådighet for besøkende og kunder (kvadrant II, for eksempel parkeringsanlegg ved kjøpesentre).

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	I	II
Reservert	III	IV

I de større byene er det gjerne en relativt liten andel av parkeringsplassene som kan klassifiseres inn i kvadrant I (offentlig eiet og offentlig tilgjengelig). I hoved-



sak dreier det seg da om plasser på gategrunn og enkelte kommunalt eide parkeringshus. Likevel er det denne gruppen som vanligvis diskuteres i forbindelse med kommunal parkeringspolitikk, fordi det er disse plassene kommunene har rådighet over etter at de er etablert. I mindre byer og tettsteder kan situasjonen være annerledes, blant annet fordi tettheten er lavere slik at det finnes mer ledig areal til parkering. Andelen vil trolig også variere med tettstedets karakter og funksjon.

Kommunene ble bedt om å oppgi antall plasser i hver av de fire kategoriene for tettstedene i kommunen. Denne informasjonen er så godt som det lar seg gjøre, også lagt inn på kart for å illustrere parkeringsplassenes lokalisering og arealbeslag. I flere tilfeller er parkeringen i egne anlegg (fleretasjes parkeringshus, underjordisk, i kjellere osv), men dette blir ikke spesifisert på kartene.

Beskrivelsen av parkeringstilbudet er begrenset til å omfatte kommunenes viktigste tettsteder. På slike steder er det vanligvis mulig å registrere antall oppmerkede og tilrettelagte parkeringsplasser. På den annen side kan man, som i storbyene, også i tettsteder og mindre byer, oppleve at etterspørselen etter parkering er større enn tilbudet. Derved vil omkringliggende veier og ledige arealer utenfor veiene kunne bli benyttet til parkering såfremt disse ikke er skjermet av fysiske tiltak eller det er skiltet med forbud. Det kan derfor være vanskelig å få en full og pålitelig oversikt parkeringstilbudet bare ved de enkle registreringene vi har fått utført i dette tilfellet.

Utenfor de sentrale områdene vil det nærmest alltid finnes nok plasser utenfor veiene til å dekke etterspørselen. Slike steder kan plassene være opparbeidete eller av mer uformell karakter og vil være svært vanskelige å registrere. I motsetning til i sentrale deler av mange tettsteder, vil tilbudet i de fleste tilfeller dekke etterspørselen - og vel så det.

I en eventuell oppfølging bør det også stilles spørsmål om kommunenes politikk når det gjelder å merke spesielle plasser for bevegelseshemmede og utstedelse av tillatelser til bruk av slike plasser.

For hvert viktige tettsted i kommunene er det utarbeidet kart som viser hvor parkeringen er lokalisert i forhold til bygningsmassen i tettstedet. Kartene gir en indikasjon på hvor stort areal som beslaglegges til parkeringsformål i sentrale deler av kommunene. Man må da ta høyde for at det vises hvor det er anlagt parkering i underetasjer eller fleretasjes parkeringshus.

## 2.4 Innfartsparkering

Innfartsparkering dreier seg om parkering som ikke er ved en reises egentlige målpunkt, men snarere innebærer en mer eller mindre tilrettelagt mulighet for omstigning mellom bil og et kollektivt transportmiddel. I noen tilfeller kan det også være et møtested for folk som praktiserer kameratkjøring.

Innfartsparkering ses vanligvis i tilknytning til arbeidsreiser (pendling), men tilbudet kan i de fleste tilfeller benyttes uansett reiseformål. Selv om et tilbud ikke er fullt utnyttet i dag, vil ikke det bety at det ikke finnes latent etterspørsel. Brukere av en innfartsparkeringsplass vil alltid ønske å være sikker på at det finnes ledig plass når han/hun ankommer med bil. Derfor betyr ikke en situasjon der det finnes noen få ledige plasser at tilbudet har tilsvarende ledig kapasitet.

Norske og utenlandske studier av bruk av innfartsparkeringsplasser viser at brukerne ønsker å føle seg trygge og at bilen kan stå trygt. God tilrettelegging, belysning og overvåking er viktige stikkord. Det bør også være relativt korte gangavstander. Mange ønsker også at det skal finnes ulike former for service og handlemuligheter i forbindelse med en reise til eller fra innfartsparkeringstilbudet.

Dersom det mangler et parkeringstilbud i tilknytning til en terminal eller en holdeplass, vil alternativet ofte være å benytte bilen til hele reisen, men dette valget er igjen avhengig av kollektivtilbudet og parkeringsmulighetene ved bestemmelsesstedet. Dersom et manglende innfartsparkeringstilbud er av mer permanent karakter, vil folk tilpasse sine reisemønstre på mer varig basis. Derfor vil innfartsparkering naturlig utgjøre et viktig element i en regional politikk som omfatter både parkering og arealbruk. En rekke aktører kan samarbeide og bidra til et utvidet innfartsparkeringstilbud som må ses i sammenheng med parkeringspolitikken for øvrig.

## 3. Sammenstilling av kommunenes informasjon

### 3.1 Enebakk

*Parkeringspolitikken* knyttes i hovedsak til normer som angir minimum antall parkeringsplasser i reguleringsplaner. Parkeringspolitikken er ikke tatt opp i forbindelse med kommuneplanarbeidet i kommunen og den ses ikke i sammenheng med nasjonal eller fylkeskommunale planer.

Det gis uttrykk for at de normene som brukes er generelle og basert på erfaring. Det angis krav om to bilplasser ved eneboliger og en og en halv plass for leiligheter. Det knyttes ikke til leilighetens størrelse eller type. For andre typer bebyggelse skal det være et "tilfredsstillende" antall plasser. Det oppgis ikke om det finnes noe spesielt grunnlag for de krav som stilles til parkeringen.

Det har ikke vært noen diskusjon i kommunen om parkeringspolitikken kan være et virkemiddel for å påvirke arbeidstakeres reisemåte til arbeid. Administrasjonen har diskutert om det er behov for å forbedre mulighetene for innfartsparkering langs busstraseene mot Lillestrøm og Oslo.

Det finnes ingen politikk eller retningslinjer for å tilrettelegge for sykkelparkering.

*Organisering og drift av parkeringen.* Enebakk har ikke noen egen forvaltning eller ansatte med ansvar for parkering. Teknisk etat har ansvaret for å drifte de plassene kommunen har ved rådhuset i Kirkebygda.

Det finnes ingen avgiftsbelagte plasser i kommunen og følgelig heller inntekt fra parkering.

*Innfartsparkering.* Det er ikke registrert noen formelt tilrettelagte innfartsparkeringsmuligheter langs busstraseer mot Oslo og Lillestrøm. Likevel er det antatt at det er mange som benytter seg av mulighetene veilommer, skogsvei-avkjøringer og lignende.

Langs Rv 155 fra Ytre Enebakk til Ski grense er det et stort antall (flere hundre) parkeringsplasser, blant annet i Gran industri/næringsområde på grensen mot Ski.

Langs Rv 120 fra Ytre Enebakk til Rælingen grense er det spredte muligheter til å sette fra seg en bil på veilommer, skogsveiavkjøringer og lignende. I tillegg er det en gruset plass med plass til ca. 20 biler ved avkjøringen til Burstad, plass til ca. 50 biler på plass ved gatekjøkken/hagesenter 2 km øst for Mjær ungdomsskole.

*Registreringer av parkering i tettsteder.* De registrerte plassene er i hovedsak på kommunal eiendom og tilgjengelig både for ansatte og besøkende. Tabellene viser at fordelingen av plasser i Kirkebygda og Flateby er relativt lik, mens det i Ytre Enebakk er en mer jevn fordeling mellom private og offentlig eide parkerings-

plasser. De fleste plassene er likevel tilgjengelige for alle. Kartet viser de registrerte parkeringsplassene i kommunens administrative tettsted, Kirkebygda

Kommune: ENEBAKK

Sted: YTRE ENEBAKK

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	120	137
Reservert	0	27

Sum: 284

Kommune: ENEBAKK

Sted: KIRKEBYGDA

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	240	67
Reservert	0	0

Sum: 307

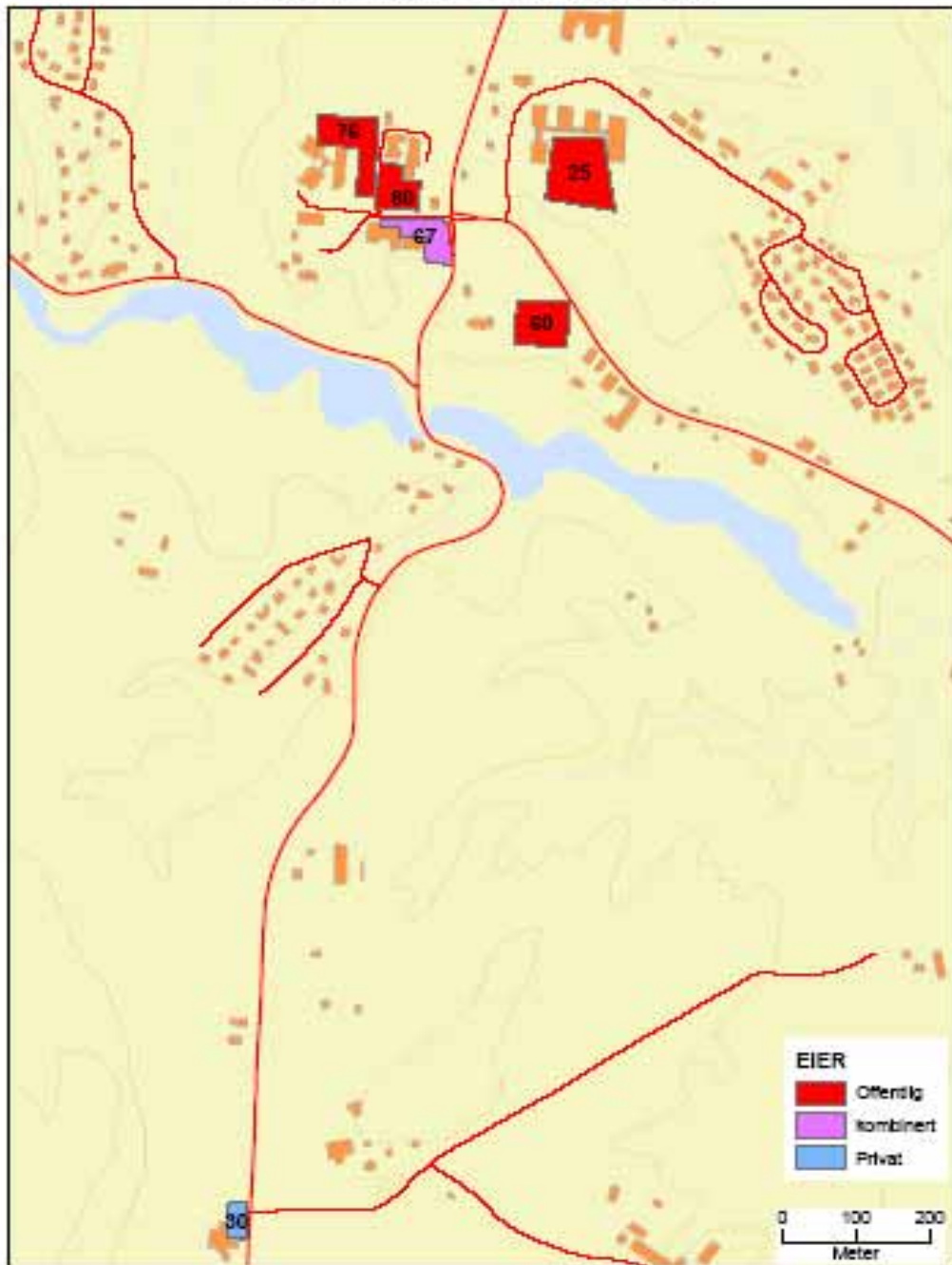
Kommune: ENEBAKK

Sted: FLATEBY

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	130	60
Reservert	0	0

Sum: 190

### Parkeringsplasser i Kirkebygda



TØI-rapport 778/2005

## 3.2 Frogn

*Parkeringspolitikken* er forbundet med minimumsnormer som ble fastlagt i kommuneplanens arealdel fra 11.02.2002. Planbestemmelse III i kommuneplanene angir retningsgivende normer. Det skal være to bilplasser per boligenhet. En frikjøpsordning med hjemmel i PBL §69 har vært vurdert, men er ikke fulgt opp. Det knyttes ikke linjer til nasjonale eller fylkeskommunale planer/retningslinjer.

Det er i tillegg vedtatt en egen parkeringsordning for Drøbak sentrum gjeldende fra 01.01.2004.

Det er ikke angitt at man har noe spesielt kunnskaps- eller erfaringsgrunnlag for fastsettelse av normene. Kommunen har ingen bestemmelser for lokalisering eller utforming av parkeringsplasser, ingen retningslinjer knyttet til spørsmål om innfartsparkering og ikke retningslinjer knyttet til spørsmålet om sykkelparkering.

Det har ikke vært diskutert om parkeringspolitikken kan være et virkemiddel for å påvirke reisemåten til arbeidet.

Sykkelparkering har ikke vært tatt opp som eget tema

*Organisering og drift av parkeringen.* Kommunalteknisk enhet har ansvar for parkeringsordningen i Drøbak sentrum, der det er mye avgiftsparkering. Inntektene (overskuddet?) har vært tenkt benyttet til trafikksikkerhetstiltak og investering i nye parkeringsplasser. Dette er ikke blitt fulgt opp.

Det er ansatt en betjent i full stilling til å overvåke og håndheve bruken av de kommunale plassene. Man har ikke noe samarbeid med eierne av de private plassene. Trafikkbetjenten håndhever derfor bare de kommunale plassene.

Det finnes både kommunale og private avgiftsplasser i Drøbak sentrum. Kommunen har 8 automater. Det er innført ordninger som ivaretar fastboendes behov for parkering. Mange av veiene rundt Drøbak har parkeringsrestriksjoner.

Kommunen har god oversikt over bruken av plassene gjennom månedlig registrering av inntektene.

*Innfartsparkering.* Det er registrert at det i praksis finnes en del steder der det foregår innfartsparkering i kommunen. I hovedsak knyttes bruken til bussen mellom Drøbak og Oslo.

Det er bare ved Seiersten, nord for Frogn rådhus, at det er formelt utbygde plasser til dette formålet (44 plasser). I tillegg er det ca. 185 parkeringsplasser i Seierstensområdet, hvorav 50 er reservert private. Øvrige kommunale plasser er uten restriksjoner.

Det finnes også 30 plasser som er i sambruk med Ullerud treningsfelt. I utgangspunktet er ikke disse plassene beregnet på innfartsparkering. Det fremgår av tabellen på neste side at 30-40 plasser ved Dylrøkke (Drøbak City) beslaglegges daglig av personer som tar bussen videre. Ved nordenden av Årungen er det seks uformelle plasser på et gruset areal. Det påpekes muligheter for et mindre antall plasser ved Nettet, Måna, Bakker bru og Horgen.

*Registrering i tettsteder.* Det er foretatt registreringer i Drøbak sentrum og på Dylrøkke ved Drøbak City. Tabellene viser plassene i Drøbak er jevnt fordelt

mellom kommunen og private eiere, og at de fleste plassene er tilgjengelige for besøkende. Nesten alle kommunale plasser og de fleste private plassene er avgiftsbelagt.

Ved Dyrlykke er det flere plasser enn i Drøbak og alle er privat eiet, men offentlig tilgjengelig uten avgift.

Kartet på neste side viser at plassene i hovedsak er konsentrert til tre større arealer og at to av disse er knytte til kai-/bryggeområder.

Kommune: FROGN

Sted: DRØBAK SENTRUM

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	260 (med avgift) + 27 (uten avgift)  287	84 (med avgift) + 8 (max. 45 min.) + 34  126
Reservert	0	110

Sum: 523

Kommune: FROGN  
CITY

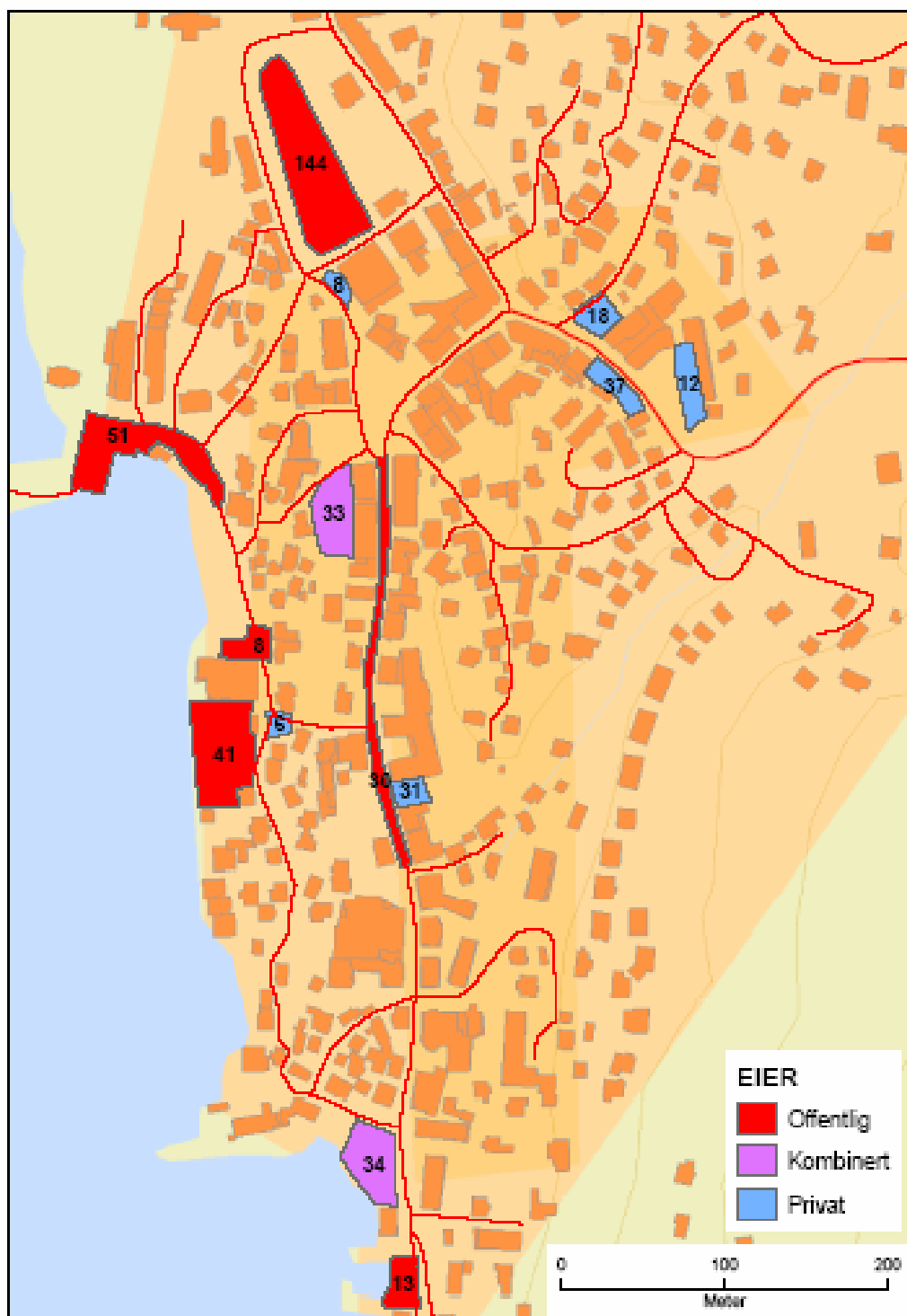
Sted: DYRLØKKE/DRØBAK

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	0	750*
Reservert	0	0

\*20-40 av disse i bruk som heldags innfartsparkering iflg. senterleder. Ingen avtale knyttet til dette.

Sum: 750

### Parkeringsplasser i Drøbak sentrum



TØI-rapport 778/2005



### 3.3 Nesodden

*Parkeringspolitikken* er fastsatt bare i form av normer (minimum). Disse har primært vært knyttet til boligformål. Administrasjonen ser at det er behov for at normene blir revidert. Dette ble drøftet i forbindelse med kommuneplanarbeidet i 1999 uten at det ble fattet noe vedtak.

Det er politisk enighet om at det skal tilrettelegges for kollektiv matetrafikk til Tangen brygge. Tilrettelegging for innfartsparkering langs øst- og vestsiden samt avgiftsparkering på Tangen Brygge er viktige elementer i en slik politikk.

Administrasjonen tok i 2003 opp spørsmålet om ytterligere avgiftsparkering for å øke kommunenes inntekter (økonomisk handlingsplan) uten at det fikk politisk tilslutning.

Parkeringspolitikk er ikke knyttet til nasjonale eller fylkeskommunale vedtak og retningslinjer. Det har ikke vært diskutert om man skal benytte parkeringstiltak for å påvirke ansattes reisemåte til arbeidet. Kommunalt ansatte har reserverte plasser ved Rådhuset.

Kommunen har ikke sett det aktuelt å fokusere på retningslinjer for sykkelparkering. Det er ofte korte avstander og bratte bakker til busstraséene.

*Organisering og drift av parkeringen.* Ansvar er delt mellom teknisk etat som har ansvar for drift/vedlikehold og administrasjonsavdelingen som drifter ordningen ved hjelp av en betjent i 50 % stilling. Private selskaper er engasjert til å håndheve parkeringsbestemmelser på private plasser (f.eks. Rimi Skoklefall).

Inntektene fra avgiftsparkeringen på Tangen Brygge er ikke øremerket for spesielle formål. Det er ikke registrert at det finnes privat avgiftsparkering.

Det er innført parkeringsrestriksjoner på en rekke boligveier i kommunene. Det dreier seg særlig om veier nær badestedene.

*Innfartsparkering.* Plassene langs øst- og vestsiden av Nesodden er lokalisert strategisk i forhold til takstsonene i SL-systemet. Kommunen eier alle plassene.

Det ble foretatt tellinger av bruken av innfartsparkeringsplasser i 2003. Denne informasjonen har vi ikke fått. Den følgende oversikten begrenses til å angi det faktiske tilbudet.

Tangen Brygge må i seg selv anses som innfartsparkering. Det er tilrettelagt avgiftsplasser for 143 biler. For øvrig oppgis det at det finnes følgende plasser (til sammen ca. 265 plasser) tilrettelagt for innfartsparkering uten avgifter eller tidsbegrensning:

#### **Plasser langs Nesoddens østside:**

15 plasser ved Munkestien barnehage (v/ avkjøring til Hellvik)

10 plasser ved Berger stadion (det er potensiale for mange flere)

20 plasser ved Skoklefall kapell (Plassen uten avgift eller tidsbegrensning og er uformelt tatt i bruk til innfartsparkering)

50 plasser ved KIWI Løes

Det er oppgitt at det i tillegg planlegges 20 plasser ved Skoklefall og 10 nye plasser ved Fjordvangen.

Ved RIMI Skoklefall er det 44 plasser uten avgift, men med tidsbegrensning på 2 timer.

**Nesoddens vestsida:**

30 plasser ved Flaskebekktjernet

30 plasser ved Varden

10 plasser ved Alværn, To Vest

*Registrering i tettsteder.* Det er bare foretatt registrering av antall plasser ved Tangen senter. Tabellen viser at alle er privat eiet og i hovedsak reservert til kundeparkering med tidsbegrensning (maksimum 3 timer).

Kartet illustrerer at det samlet sett er relativt stort areal som beslaglegges til parkering.

Kommune: NESODDEN

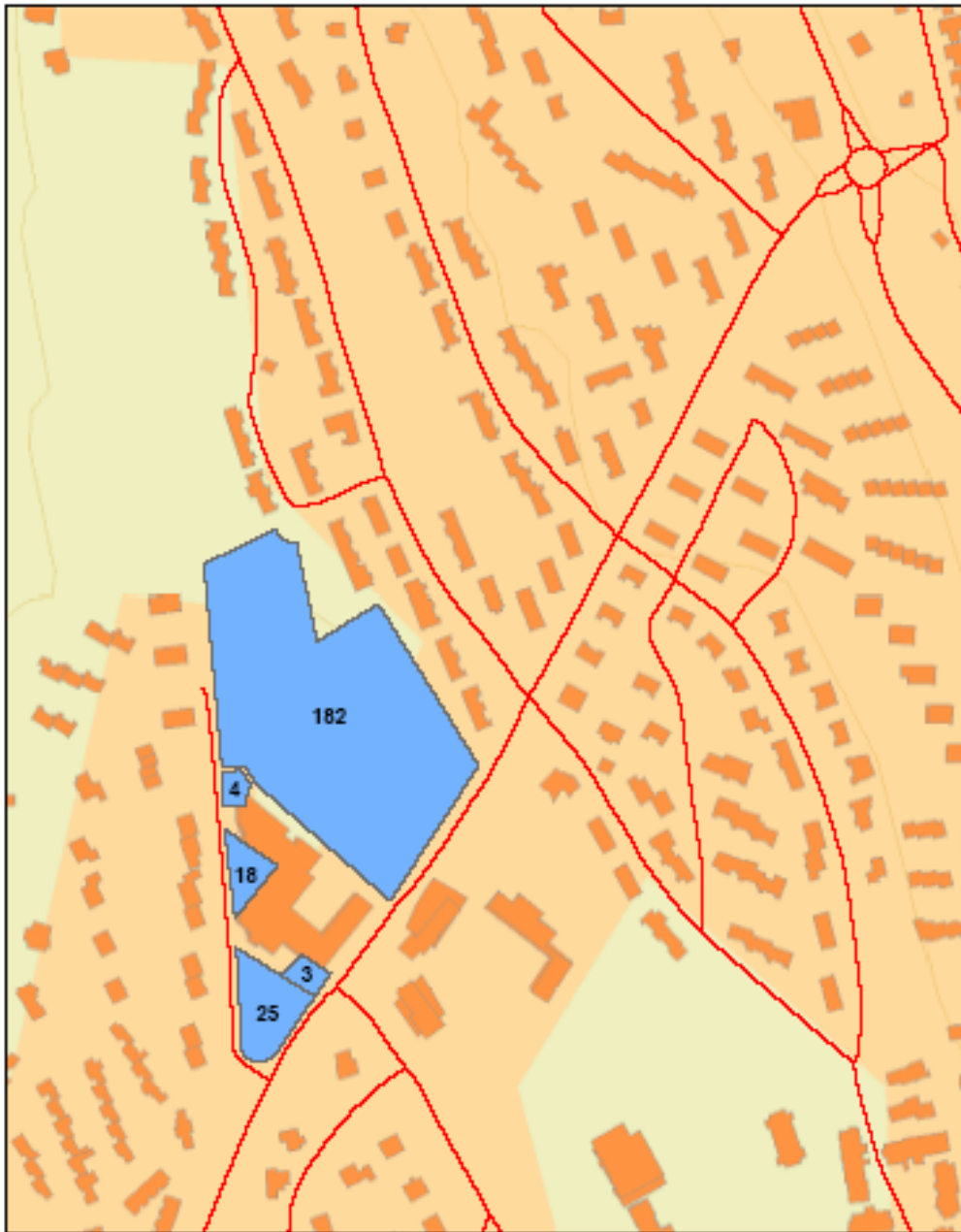
Sted: TANGEN SENTRUM

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	0	197*+ 25 222
Reservert	0	10 (politiet og privat bedrift)

\* kundeparkering, max 3 timer

Sum: 232

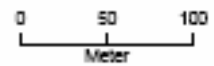
### Parkeringsplasser i Tangen sentrum



TØI-rapport 778/2005

#### EIER

- Offentlig
- Kombinert
- Privat



### 3.4 Oppegård

*Parkeringspolitikken* knyttes til normer i henhold til Plan- og bygningslovens §69. Kommunens parkeringsnorm (minimum) ble stadfestet som vedtekt den 31.08.1990. Det er utarbeidet et forslag til reviderte normer, men disse er ennå ikke behandlet. Normene dekker både bolig- og næringsformål.

Ved behandling av reguleringsplaner for sentrum, er det lagt opp til lavere parkeringsdekning enn normen tilsier. Parkeringspolitikk er for øvrig ikke tatt i tilknytning til overordnet planlegging i kommunen. Det vises til at normen refererer til nasjonale eller fylkeskommunale planer/retningslinjer. Dette er ikke utdypet.

Kommunen har ikke noen politikk for å påvirke ansattes reisemåte til arbeidet ved å begrense parkeringstilbudet. Kommunalt ansatte får gratis parkering ved Rådhuset.

Oppegård kommune har tatt opp spørsmålet om å innføre krav til sykkelparkering. Forslag til ny parkeringsvedtekt tar opp dette.

*Organisering og drift av parkeringen.* Eiendomsavdelingen har ansvaret for forvaltning og drift av kommunens parkeringsplasser, men den praktiske forvaltningen er satt bort til et privat selskap. Kommunen har derfor ikke noen ansatte til å overvåke parkeringen.

Fordi kommunen ikke håndhever og drifter parkeringen selv, har man heller ikke noen inntekt fra dette. Gebyr ilagt ved overtredelser på kommunens grunn går til privat selskap. Parkeringsavgift er bare innført på en privat plass i sentrum.

*Innfartsparkering* kan også anses å omfatte tilrettelegging for sykkelbruk. I Oppegård kommune er det oppgitt følgende plasser (i stativ):

30 sykkelplasser ved Oppegård stasjon

36 sykkelplasser ved Myrvold stasjon

65 sykkelplasser ved Kolbotn stasjon

Oppegård kommune har ikke retningslinjer eller målsettinger knyttet til innfartsparkering med bil. Det finnes likevel en rekke innfartsparkeringsplasser knyttet til jernbanestasjonene. Følgende innfartsparkering uten avgift eller restriksjoner for øvrig oppgis å finnes i kommunen:

59 plasser ved Oppegård stasjon. (Det finnes også 41 plasser med tidsbegrensning (1 time) ved stasjonen) samt 8 reserverte (private) plasser

48 plasser ved Myrvoll stasjon

10 plasser ved Solbråtan stasjon (samt 20 private for besøkende).

*Registrering i tettsteder.* For tre tettsteder i Oppegård kommune (Kolbotn sentrum, Greverud senter og Sofiemyr senter er antall parkeringsplasser registrert. Alle tre stedene dreier det seg i stor grad om parkeringstilbud i tilknytning til kjøpesentre. I Kolbotn er plassen jevnt fordelt på offentlig og privat eie, men det er et klart skille på i hvilken grad plassene er tilgjengelige for besøkende. De fleste kommunale plassene er reserverte, de private er tilgjengelige for besøkende, men er avgiftsbelagt eller regulert gjennom maksimal parkeringstid.

Kommune: OPPEGÅRD

Sted: KOLBOTN SENTRUM

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	67 + 11 (max. 2 timer) 78	204 + 27 (max. 1 time) + 210 (max. 2 timer) + 23 (mot betaling 464
Reservert	147	131

Sum: 820

Kommune: OPPEGÅRD

Sted: GREVERUD SENTER

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	0	140 (max. 2 timer)
Reservert	0	0

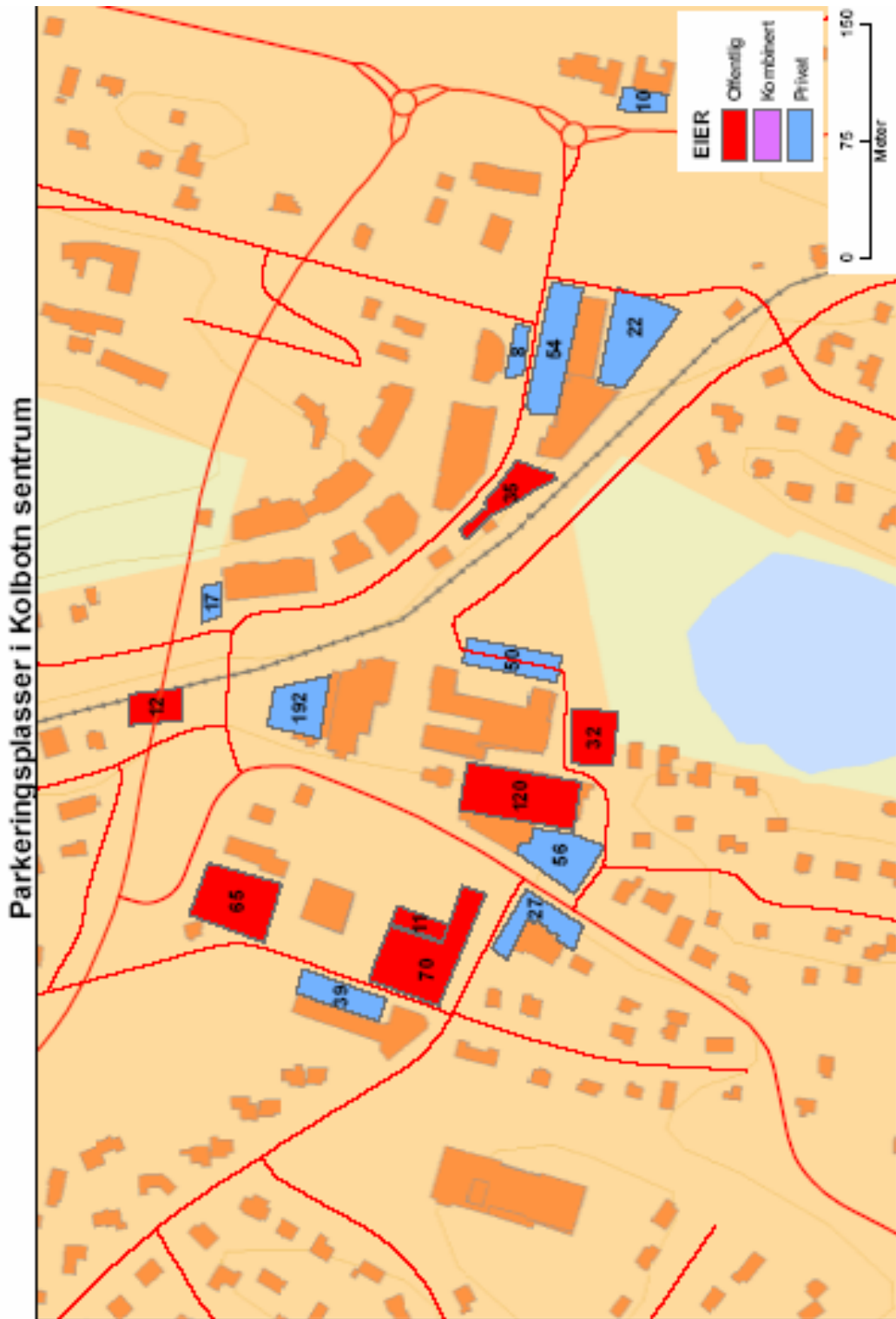
Sum: 140

Kommune: OPPEGÅRD

Sted: SOFIEMYR SENTER

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	0	177 (max. 2 timer)
Reservert	0	0

Sum: 177



TØI-rapport 778/2005

### 3.5 Ski

*Parkeringspolitikk.* Kommunen har en bevisst parkeringspolitikk for sentrum. Den er ikke beskrevet utover at det er innført avgiftsparkering. Gjeldende norm fra 1966 gjelder for bolig og er ikke differensiert (1,25 plass per bolig).

Det sies at det praktiseres *strengere* krav for boligprosjekter utenfor sentrum enn det vedtekten fra 1966 krever<sup>2</sup>. Kommunen anser selv normen (vedtekten) for å være for unyansert og da spesielt når det gjelder forretning og kontor. Parkeringspolitikken har primært blitt tatt opp til politisk diskusjon i forbindelse med utviklingen i Ski sentrum, men har ikke blitt drøftet i sin helhet. Vedtekten fra 1966 blir spesielt utfordret i enkeltsaker. Ett sentrumskvartal har fått lavere krav enn normen tilsier, mens Ski storsenter har fått anlegge 3-4 ganger så mange plasser som vedtekten krever.

Kun ansatte med behov for bruk av bil i tjeneste får parkeringskort for gratis bruk av kommunale parkeringsplasser. Slike plasser anses som et begrenset gode. Derved påvirkes trolig muligheten for ansatte til å bruke bil til arbeidet, men det sies ikke om det er uttrykk for en bevisst kommunal politikk å begrense parkeringsmulighetene.

Ski kommune har ingen retningslinjer rettet mot innfartsparkering, men man er gått inn i en avtale mellom mange involverte parter for å få til det eksisterende tilbudet ved jernbanestasjonen. Der kan pendlere med månedskort få en oblat som gir mulighet for å parkere uten å betale avgift. Denne er ellers på kr 40 per dag.

Kommunen har ikke retningslinjer for tilrettelegging for sykkelparkering. Det er likevel tilrettelagt for sykkelparkering ved både Ski, Langhus og Vevelstad stasjon.

*Organisering og drift av parkeringen.* Ansvar for forvaltning og drift av parkeringsplassene er lagt til et eget parkeringskontor som ble opprettet på 80-tallet. Kontoret, som har 3 ansatte (leder og 2 betjenter), er tilknyttet økonomiavdelingen. Inntektene fra parkering er ikke øremerket til spesielle formål.

I Ski sentrum er det en omfattende ordning med avgiftsparkering. Denne håndheves av kommunen selv. Det er også privat avgiftsparkering i Ski. Det er parkeringsrestriksjoner på boligveier rundt Ski sentrum.

Det utføres ikke systematiske parkeringsundersøkelser. Man baserer seg på at betjentene kjenner situasjonen godt.

Det er ikke etablert noe samarbeid med eiere av private parkeringsplasser.

*Innfartsparkering.* Selv om ikke kommunen har en klar politikk knyttet til innfartsparkering, er det opprettet en rekke opparbeidete plasser og da primært ved jernbanestasjonene.

Også for sykkel er det et stort tilbud. Det er ikke opplyst i hvilken grad plassene er fullt utnyttet:

---

<sup>2</sup> Dette må trolig tolkes som at det kreves flere plasser enn det normen tilsier.

500 sykkelplasser ved Ski stasjon  
 35 sykkelplasser ved Langhus stasjon  
 170 sykkelplasser ved Vevelstad stasjon

For bilparkering er det oppgitt følgende antall opparbeidete bilplasser:

430 plasser ved Ski stasjon  
 155 plasser ved Vevelstad Stasjon. (Det finnes også 118 plasser tilknyttet idrettsanlegget ved Langhushallen og 18 plasser reservert barnehage)  
 En plass ved Sværsvann benyttes også til mer uformell innfartsparkering

*Registrering i tettsteder.* Olav Thon-gruppen (Ski storsenter) eier og drifter flest parkeringsplasser i Ski (1600 plasser). Disse plassene er fordelt på to parkeringshus i tilknytning til storsenteret. Kundene tilbys opp til 3 timer gratis parkering.

**Kommune: SKI**

**Sted: SKI SENTRUM**

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	967 (med avgift) <sup>1</sup>	1805 <sup>2</sup>
Reservert	15	492 <sup>3</sup>

Sum: 3279

<sup>1</sup> Inkluderer 430 innfartsparkeringsplasser ved Ski jernbanestasjon (gratis for brukere med månedskort og avtale).

<sup>2</sup> Omfatter kundeparkering med og uten avgift ulike steder i Ski samt 1400 plasser i to parkeringshus i tilknytning til Ski storsenter. Disse er avgiftsfrie for kunder i inntil 3 timer.

<sup>3</sup> Inkluderer 200 plasser avsatt i parkeringsanleggene til ansatte i Ski storsenter

**Kommune: SKI**

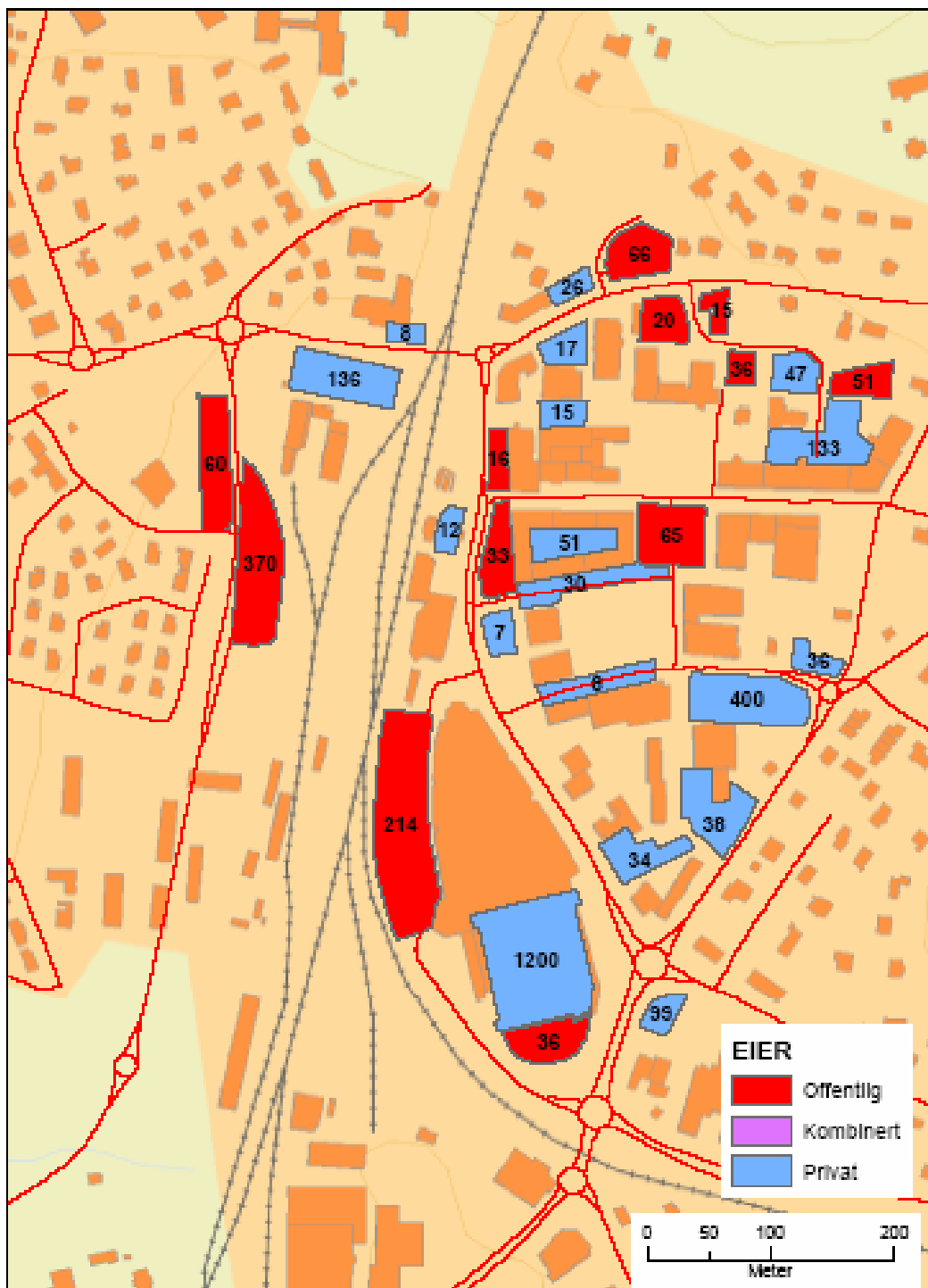
**Sted: SIGGERUD**

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	40	63
Reservert	0	28

Sum: 131



## Parkeringsplasser i Ski sentrum



TØI-rapport 778/2005

### 3.6 Vestby

*Parkeringspolitikk.* Parkering har ikke vært ansett å utgjøre et eget politikkområde i Vestby kommune. Det har vært ansett som et ”teknisk spørsmål”. Politikken kommer derfor bare til uttrykk gjennom minimumsnormene som knyttes til de fleste reguleringsplaner (to plasser per enebolig, en til leilighet, vurdert for andre formål). Det har vært enkeltsaker i Vestby sentrum der frikjøp har inngått (dispensasjoner).

Kommunens administrasjon vurderer om innarbeidet norm skal vedtekstfestes (PBL §69).

Parkeringspolitikk er ikke tatt opp i forbindelse med kommuneplaner mv., men diskuteres i forbindelse med kommunens arbeid med økonomisk handlingsplan.

Det opplyses at ansatte i kommunen har 12 reserverte plasser ved Rådhuset og at det ikke har vært diskutert om parkeringspolitikk skal være et virkemiddel for å påvirke ansattes transportmåte.

*Organisering og drift av parkeringen.* Ansvar for parkeringsspørsmål er lagt til kommunalteknisk avdeling, teknisk etat. Det gjelder både drift og vedlikehold, men også utredningsarbeid knyttet til ny parkeringsordning i Son.

I Son er det en spesiell situasjon som gjør at spørsmål om avgiftsparkering har blitt tatt opp. Næringslivet ønsket dette i 1999 fordi båtbrukerne beslagla mye kapasitet. Kommunen fulgte ikke opp den gangen. Spørsmålet er tatt opp igjen våren 2004 i forbindelse med økonomisk handlingsplan (for å øke kommunens inntekter). Eventuelle inntekter fra parkering vil ikke bli øremerket, men bli en del av den samlede ”kommunekassa”. En parkeringsplan for Son vil innebære at antallet plasser blir redusert. (se tabell nedenfor).

Kommunen har ikke ansatte som kan håndheve og overvåke parkeringen. Man vil søke samarbeid med Ski kommune for eventuell drift og vedlikehold av avgiftsordningen i Son.

Det finnes ikke private avgiftsplasser i kommunen, og det er ikke noe spesielt samarbeid med eiere av private parkeringsplasser.

*Innfartsparkering.*

36 sykkelplasser ved Vestby stasjon

30 sykkelplasser ved Sonsveien stasjon

200 plasser ved Sonsveien stasjon. Dette er en relativt ny stasjon og innfartsparkeringsplass i tilknytning til E6. Plassene er avgiftsfrie og uten tidsbegrensning:

Det er opprettet en ny innfartsparkering ved Vestby stasjon. Ifølge kommunen synes denne å bli mye brukt. Tabellen nedenfor indikerer at det kan dreie seg om ca. 180 av Jernbaneverkets plasser.

*Registreringer i tettsteder.* Det er utført registrering av antall parkeringsplasser i Vestby sentrum og Son. Dette representerer to forskjellige former for bebyggelse og utfordringer når det gjelder parkering.

Kommune: VESTBY

Sted: VESTBY SENTRUM

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	263 (VK)+ 185 <sup>1</sup> (JBV) 448	242
Reservert	12 (kommunalt ansatte)	42 (ansatte og kunder)

<sup>1</sup> 61 av jernbanelinjes plasser (øst for jernbanen) har maksimum parkeringstid 24 timer, 5 plasser er korttid for levering/henting v/ stasjonen

Sum: 744

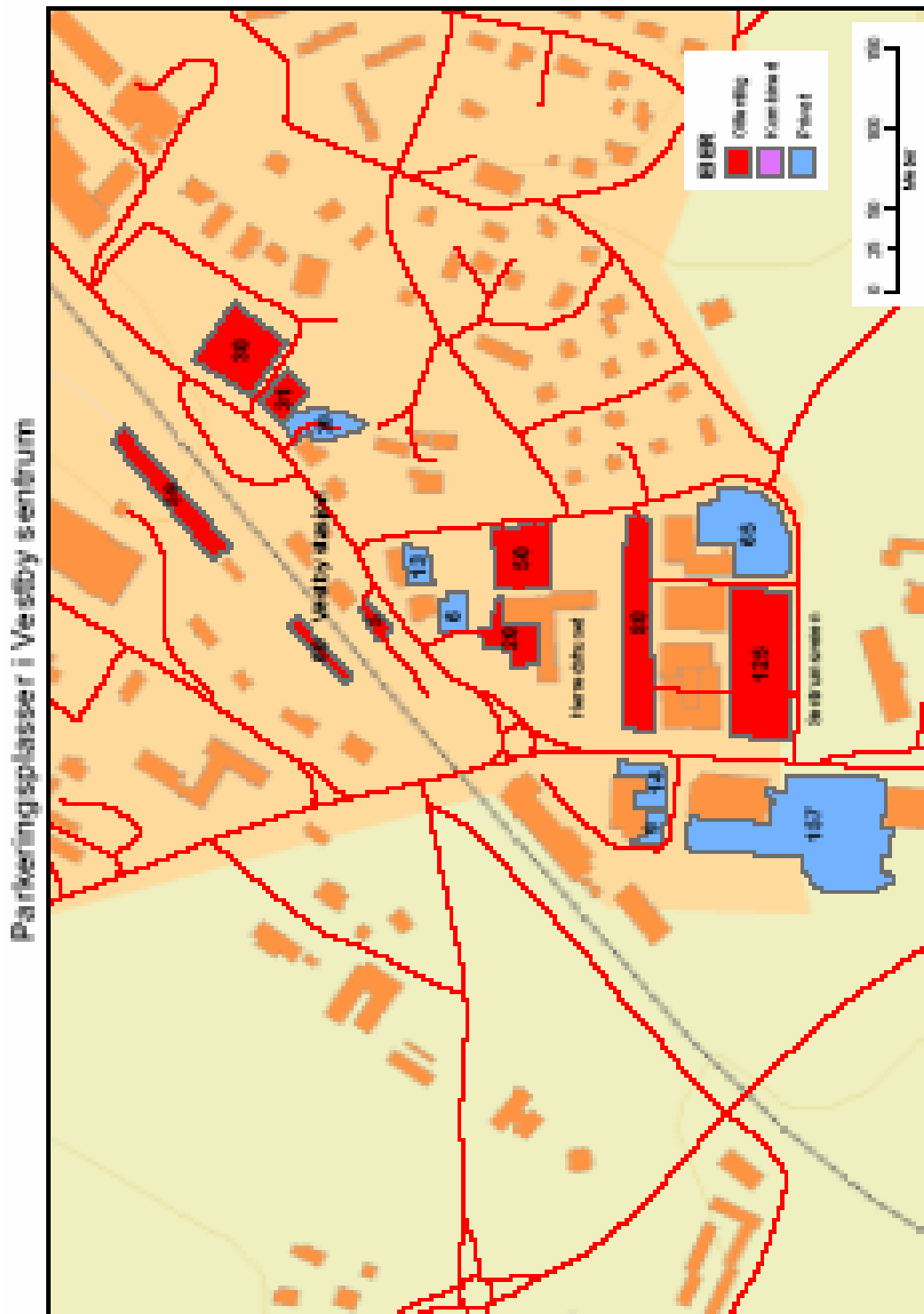
Kommune: VESTBY

Sted: SON SENTRUM

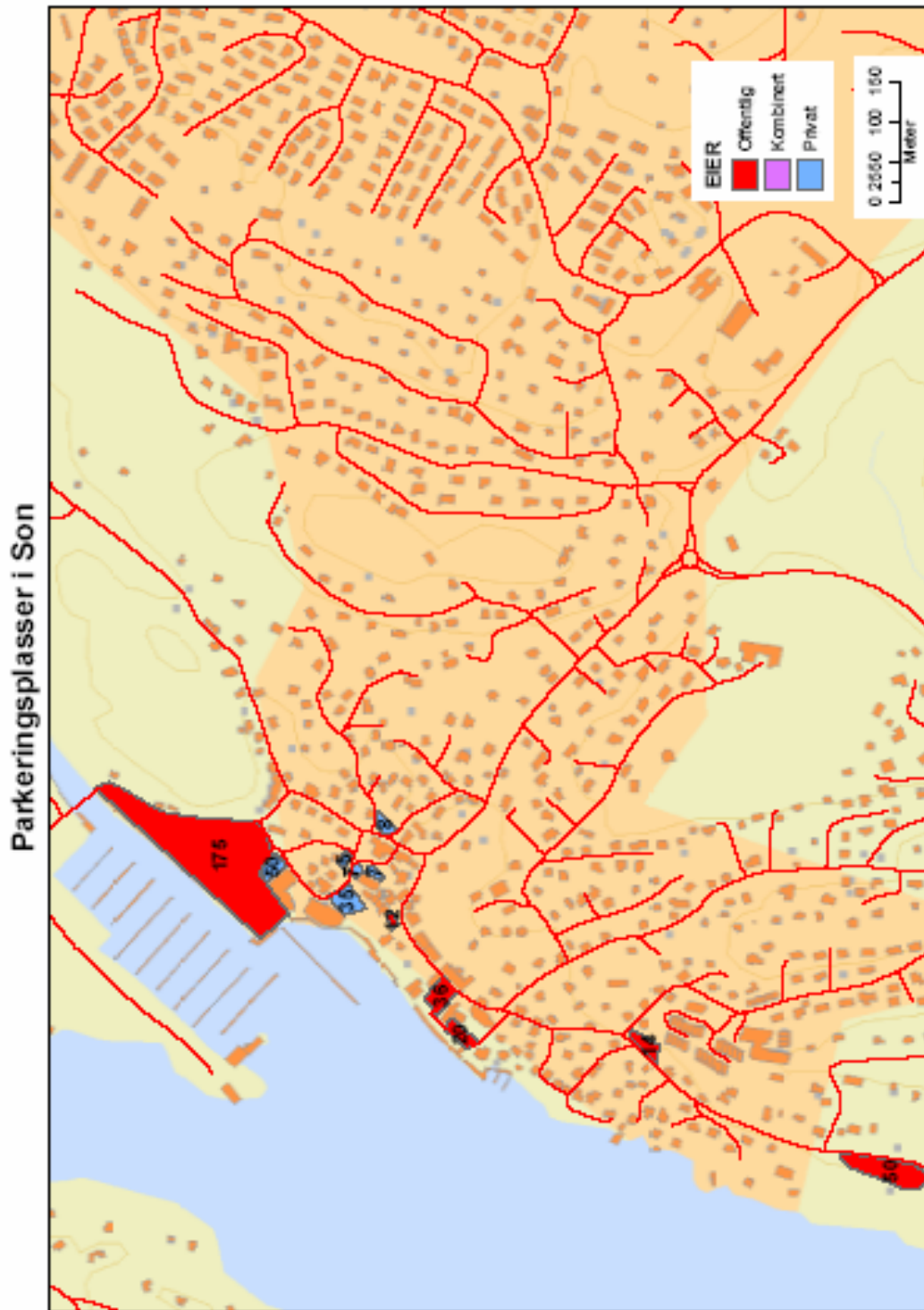
	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	295 <sup>1</sup>	112
Reservert	0	0

<sup>1</sup> Dette vil relativt snart kunne bli endret til samlet ca. 184 plasser ved utbygging av Son havn Nord og opparbeiding av bilfritt Son torg

Sum: 407



TØI-rapport 778/2005



TØI-rapport 778/2005

### 3.7 Ås

*Parkeringspolitikk.* Gjeldende parkeringsnormer, fastsatt i 1984 med basis i PBL., gir føring for behandling av reguleringssaker. Normen er knyttet opp mot kommuneplanen gjennom bestemmelser for omfang og utforming av bebyggelse. Det kreves to plasser per boenhet i ene- og tomannsbolig, en plass per hybelleilighet/generasjonstilbygg.

Man har gitt mulighet for frikjøp i Ås sentrum, men det benyttes lite i praksis.

Parkeringspolitikken er ikke knyttet opp mot nasjonale eller fylkeskommunale planer. Det har ikke vært aktuelt å påvirke kommunalt ansattes reisemåte til arbeidet. Det sies at det er blitt en slags enighet om at parkering skal være gratis og uten begrensning i kommunen.

Man har ikke retningslinjer for tilrettelegging for sykkelparkering eller innfartsparkering.

*Organisering og drift av parkeringen.* Det er ingen særskilt organisering av dette temaet, men teknisk etat (kommuneingeniøren) har ansvar for å drifte kommunens plasser i Ås.

Det finnes ikke avgiftsparkering i kommunen og det er ingen ansatte med oppgave å overvåke bruken av plassene. Det er ikke innført parkeringsrestriksjoner på boligveier og det har heller ikke vært noe samarbeid med eiere av private plasser.

*Innfartsparkering.* Ås kommune har ikke noen politikk rettet mot sykkel- og innfartsparkering, men det finnes likevel tilbud av denne type i kommunen:

241 sykkelplasser ved Ås jernbanestasjon.

For biler er det stort sett funnet uformelle plasser som trafikantene selv har funnet frem til, eller at andre aktører har lagt til rette for muligheten til å sette fra seg bilen og reise kollektivt videre. Noen av de plassene som nevnes nedenfor kan derfor også bli brukt som møtested for ”kameratkjøring” videre.

Det er ikke oppgitt å være spesiell innfartsparkering ved Ås jernbanestasjon, men det er rimelig å anta at en vesentlig del av de 546 offentlige plassene uten restriksjoner i Ås sentrum kan benyttes til formålet. Kartet viser at ca. 260 plasser ligger i umiddelbar tilknytning til stasjonen.

Langs E6:

Cirka 20 plasser ved Korsegårdkrysset. Parkeringsavgift betales på Shellstasjonen. (Plassene brukes trolig av reisende med Flybussen/Timesekspress Østfold).

5 plasser ved Rv 156 (X Kjærnesveien). (Uformell plass).

Langs E18:

Cirka 15 plasser v/ Hydro-Texaco i Nygårdskrysset.

Langs E6/E18:

Et stort antall plasser uten restriksjoner ved Tusenfryd.

Cirka 10 plasser under E18-brua nord for Tusenfryd. (Uformell, plass)

Et areal ved Årungselva/Neset er regulert til innfartsparkering uten å være opparbeidet

*Registrering i tettsteder.* I Ås sentrum er parkeringen jevnt fordelt mellom offentlige og private eiere. De fleste plassene også offentlig tilgjengelige, og noen få har restriksjon knytte til maksimal parkeringstid.

Vinterbro handelspark er tatt med for å vise at det er forskjell i parkeringstilbud i det eldre tettstedsenteret og et nytt eksternt, kjøpesenter i samme kommune.

Kommune: ÅS

Sted: ÅS SENTRUM

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	546 + 15 (max. 2 t.)  561	366 + 13 (max. 30 min.) + 20 (max. 2 t.) =  399
Reservert	0	124

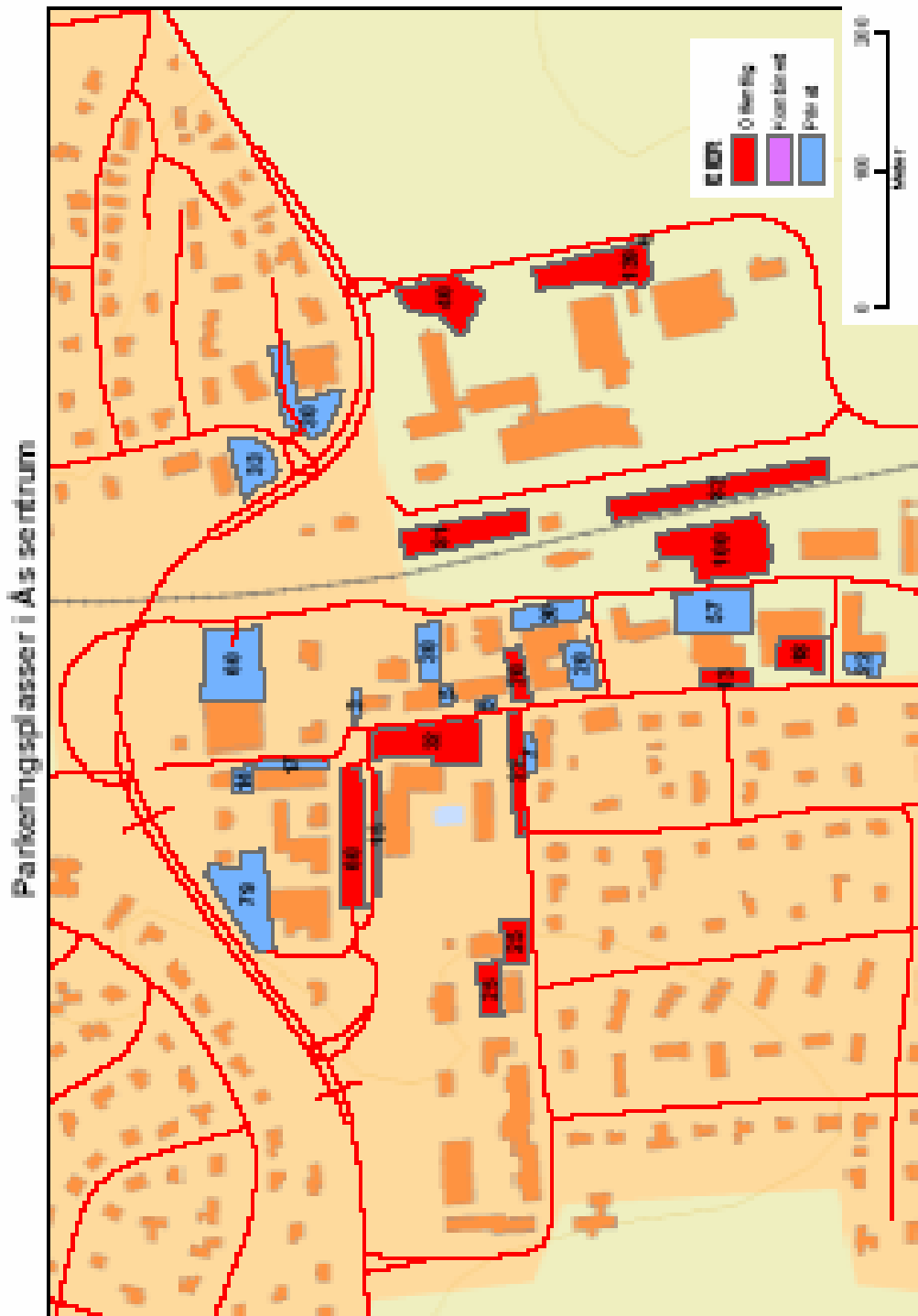
Sum: 1084

Kommune: ÅS  
HANDELSPARK

Sted: VINTERBRO

	Offentlig eiet (på gategrunn/utenfor gategrunn)	Privat eiet (på tomt, i kjeller, i parkeringsanlegg)
Offentlig tilgjengelig	0	1450
Reservert	0	0

Sum: 1450



TØI-rapport 778/2005



## 4. Oppsummering

### 4.1 Hovedpunkter fra informasjonen

#### 4.1.1 Parkeringspolitikk

Kommunene ble stilt to sett spørsmål. Det første dreide seg om parkeringspolitikk, mens det andre dreide seg om forvaltning og drift av parkeringsplassene i kommunen.

Hensikten med spørsmålet om *parkeringspolitikk* var blant annet å få avdekket hvorvidt kommunene ser parkering i sammenheng med andre politikkområder og overordnede nasjonale eller fylkeskommunale målsettinger. Det kom ikke opplysninger som tyder på at dette var tilfelle.

Parkeringspolitikken har i liten grad blitt tatt opp i forbindelse med kommuneplanleggingen ut over at enkelte viste til at normene var fastlagt i kommuneplanen. Det er ikke opplyst at parkering noe sted er tatt opp som virkemiddel i forbindelse med målsettinger angitt i overordnede planer (kommune(del)planer. Det er derfor nærliggende å konkludere med at parkering vanligvis behandles som et isolert spørsmål knyttet til enkeltsaker (byggeprosjekter) i kommunene. Parkeringspolitikk tas derfor ikke opp som et virkemiddel i andre sammenhenger, som for eksempel å styre bilbruken, begrense arealbeslaget eller å påvirke utbygges eller næringsdrivendes lokaliseringvalg i den enkelte kommunen.

Parkeringspolitikken er begrenset til et spørsmål om minimumsnormer med grunnlag i Plan- og bygningslovens §69. Til dels er det lenge siden normene har vært revidert, men et par av kommunene arbeider med dette. Fordi det dreier seg om minimumsnormer, kan utbyggere og kommunen i den enkelte byggesak bli enige om økt parkeringsdekning hvis man ser behov for det. Utbygger kan derved ofte øke antall plasser hvis etterspørselen øker.

Vanligvis er normer veiledende, slik at det er mulig også å redusere kravet til antall plasser i det enkelte prosjekt. Ingen har gitt informasjon som viser at man ønsker å se flere prosjekter i sammenheng for derved å redusere samlet parkeringskrav eller legge til rette for sambruk av plassene (til flere formål). Det ser altså ut til at kommunene i de fleste tilfeller ønsker at etterspørselen etter parkering skal dekket i forbindelse med hver enkelt byggesak enten det gjelder bolig, næring eller annet formål.

De følgende punktene gir en grov syntese av svarene fra de sju kommunene:

- Kommunene kan i liten grad gi informasjon om hva som er grunnlaget for de normene som brukes
- Frikjøp nevnes av et par av kommunene, men dette har ikke hatt nevneverdig omfang i praksis

- Ingen av kommunene har retningslinjer for utforming eller lokalisering av parkeringsplasser
- Ingen av kommunene har diskutert om man skal forsøke å påvirke ansattes reisemåte til arbeidet ved å benytte parkeringspolitikken som virkemiddel
- Ingen av kommunene har svart på spørsmålet om hvordan man behandler forslag om utvidet parkeringstilbud i tilknytning til eksisterende bygningsmasse
- Sykkelparkering har ikke vært noe eget tema til nå. De kommunene som arbeider med nye normer vurderer å ta opp krav om sykkelparkering
- Innfartsparkering tas i liten grad opp av kommunene

#### 4.2.2 Forvaltning og drift

Følgende punkter gir hovedinntrykk fra spørsmålene om forvaltning og drift av parkeringsplasser i Follokommunene:

- I den grad det finnes avgiftsparkering i kommunene, har man valgt å la inntektene gå inn i det generelle budsjettet. Ingen har øremerket inntekten til parkeringsformål, miljøtiltak eller andre trafikkformål
- Ingen av kommunene har gjennomført undersøkelser som gir oversikt over bruken av parkeringsplassene
- Det er ikke gitt eksempler på at kommuner har etablert samarbeid med eiere av private parkeringsplasser for å samordne tilbudet til brukerne

Det er trolig flere grunner til at spørsmålet om forvaltning av parkeringsplasser og håndhevelse av parkeringsbestemmelser ikke synes å være et viktig tema i de fleste kommunene. Mange steder er det få kommunale parkeringsplasser og disse plassene er ofte uten noen for restriksjoner. Hvis det ikke er innført kommunal avgiftsparkering og det ikke er åpenbare gap mellom tilbud og etterspørsel etter parkering, er det heller ikke vesentlig grunn for kommunene til å ansette eget personale til å følge opp parkeringen.

Sentralt i Oppegård kommune (Kolbotn) benyttes en privat aktør til overvåking og kontroll. Ski kommune har tre ansatte med parkering som hovedoppgave. Også i Frogn (Drøbak) utøver kommunen kontroll av parkeringen ved at en ansatt benytter 50 % av arbeidstiden til dette.

I enkelte kommuner har man tatt opp muligheten for å innføre avgiftsparkering for å skaffe kommunen økte inntekter. Uten et relativt stort antall plasser og klare begrensninger på alternative muligheter, kan det kanskje bli vanskelig å sikre et overskudd. Inntektene må også ses i sammenheng med kostnadene knyttet til anlegg, drift og overvåking av parkeringsplasser med betalingssystemer. Også tomtkostnadene (alternativ bruk) av arealet må tas i betraktning. På den annen side kan avgiftene være en måte å få demonstrert at parkering kanskje ikke bør være gratis for brukerne av sentrale arealer.

#### 4.1.3 Registreringene av parkeringstilbudet

I byer og større tettsteder vil ofte mange parkeringsplasser være i lukkede anlegg (garasjer, kjellere). Det kan derfor være vanskelig å få en tilfredstillende oversikt. En registrering av parkeringstilbudet i tettstedene i Follo kan derimot bli ganske pålitelig. Kartene viser antall plasser, eierskap (privat eller offentlig) og deres lokalisering for hvert tettsted i Follo. Det fremgår av kartene at samspillet mellom bygningsmasse og parkeringsplasser varierer mye. Parkeringen synes å dekke en stor del av tettstedsarealene i Ski og Kolbotn. Disse stedene er det også underjordiske anlegg og store parkeringshus. Et stort parkeringstilbud (mange plasser) sentralt i tettstedene kan bidra til at trafikken på sentrale gater og veier blir så stor at det innebærer en miljøbelastning for sentrumsnære boligområder.

Den kommunevise presentasjonen i kapittel 3 tyder på at det største tettstedet, Ski, skiller seg ut på flere måter. Det gjelder både antall plasser samlet sett, andelen av plassene som er avgiftsbelagt og omfanget av innfartsparkering. En følge av dette er trolig at lokale veier har relativt stor trafikk selv om mange av kommunens innbyggere bor innenfor en rimelig gang- eller sykleavstand.

Også tettstedene med eldre bebyggelse, Drøbak og Son, skiller seg noe ut. Blant annet er en stor andel av de registrerte parkeringsplassene lokalisert i randen av den tette sentrumsbebyggelsen. I Drøbak er mye av parkeringen avgiftsbelagt. Dette vurderes også i Son.

Hvert tettsted må vurderes for seg. En sum av parkeringstilbudet i alle tettsteder i en kommune sier likevel lite om det samlede tilbudet i kommunen. Dette har også sammenheng med hvem som eier plassene og eventuelle begrensinger på hvem som benytte plassene.

Hvis vi ser bort fra det store antallet plasser som er knyttet til de store kjøpesentrene, viser tallene at kommunene har kontroll over en relativt stor andel av plassene som er offentlig tilgjengelige i mange av tettstedene (kvadrant I i matrisen diskutert i kapittel 2.3). Dette kan eventuelt forklares ved at det i flere av tettstedene er blitt anlagt et så stort antall plasser i forhold til etterspørselen at verken private aktører eller kommunale myndigheter har sett behov for å legge restriksjoner på bruken av parkeringsplasser (reservere dem til eget bruk eller spesielle formål). Kolbotn rådhus synes å være et unntak i denne sammenheng, men vi ser ikke bort fra at det kan være andre unntak av denne typen.

Klassifiseringen av parkeringsplassene i Follo varierer likevel mye mellom kommunene. Fordi Nesodden bare er ført opp med tall for Tangen sentrum, finner vi ingen offentlig eide plasser, men hvis man tar med innfartsparkering mv., antas situasjonen å kunne bli annerledes

De stedene hvor man har et større kjøpesenter med et betydelig antall parkeringsplasser, vil andelen som er privat eiet øke betydelig (for eksempel Ski sentrum, Vinterbro). Hovedinntrykket blir likevel at det i nærmest alle tettstedene/sentrene er flere privat eide enn offentlig eide parkeringsplasser.

Innfartsparkering (*Park & Ride*) dreier seg om både tilfeldige plasser nær buss- og holdeplasser langs veiene i regionen og formelt opparbeidete anlegg ved jernbanelokasjoner. I noen grad vil slike plasser også tjene som møteplasser for kameratkjøring. Det er derfor vanskelig å få en fullstendig oversikt både over tilbudene og hvor omfattende bosattes bruk av innfartsparkering faktisk er.

Vi har gått ut fra at det i hovedsak er for reiser med målpunkt sentralt i Oslo at det er aktuelt med innfartsparkering i Follo. Derfor kan innfartsparkering knyttes til både jernbane-, båt- og bussforbindelser. På Nesodden er innfartsparkering etablert som en nærmest nødvendig del av kollektivtilbudet for bosatte som skal benytte båt til Oslo. Fordi det ikke er plass til et stort antall parkeringsplasser ved fergeleiet, er det etablert et tilbringersystem med buss der det finnes parkeringsmuligheter ved flere av holdeplassene.

Vi ønsket i utgangspunktet å få kartlagt steder i kommunen (også utenfor tettstedene) som blir benyttet til innfartsparkering. Dette viste seg vanskelig fordi det utenfor tettstedene finnes plasser som ikke er opparbeidet. Uten direkte intervjuer kan man heller ikke vite hva som er formålet med parkeringen de ulike stedene. En pålitelig kartlegging av innfartsparkeringsplasser utenfor jernbanestasjoner og formelt opparbeidete plasser ville derfor bli vanskelig. Vi har i stedet valgt å beskrive en form for ”registrering” under hver kommune.

Som grunnlag for videre arbeid med å tilrettelegge for innfartsparkering, bør man også vite hvem som benytter plassene. Det kan være kommunenes egne bosatte, men det kan også være tilfelle der folk har kjørt relativt lange avstander for så å reise kollektivt den siste strekningen.

Det er vanskelig å vite hvordan man skal registrere et sykkelparkeringstilbud, fordi sykler lett kan hensettes på offentlige steder uten at det er satt opp egne stativ for formålet. De oppgitte tall for sykkelparkering forutsettes å beskrive hvor mange sykler det er plass til i utplasserte stativer på arealer som er offentlig eller privat eiet og tilgjengelig for allmenn bruk.

Foreløpig har ingen av kommunene normer for sykkelparkering ved nye utbyggingsprosjekter for bolig eller næring. Det er ikke blitt opplyst at noen av kommunene har en bevisst strategi eller retningslinjer for tilrettelegging for sykkel ved knutepunkter, stasjoner mv. Likevel viser registreringene at det er opprettet en del formelle sykkelparkeringsplasser. Disse finnes i hovedsak ved jernbanestasjonene.

## 4.2 Problemstillinger for videre arbeid med parkering

### 4.2.1 Det er forskjeller mellom kommunene

Kommunene i Follo representerer et stort spenn i folketall (Ski har nesten tre ganger så mange bosatte som Enebakk), areal (Ski har et areal som er rundt fire ganger større enn Oppegård), tettheter (det bor nesten 16 ganger så mange per km<sup>2</sup> i Oppegård som i Enebakk) og utbyggingsmønster. Det er også store variasjoner når det gjelder tilgjengelighet/avstander til ulike servicetilbud samt transporttilbudet internt i kommunen og til et større arbeidsplassmarked i Oslo.

Kommunene Frogn, Nesodden og Enebakk er i motsetning til de fire andre kommunene ikke direkte knyttet til jernbanen, som er et viktig tilbud for den radielle transporten i retning Oslo, men de har alternative pendlertilbud (buss og båt).

Tabellen på neste side viser noe av disse forskjellene. Vi har også stilt opp antall arbeidsreiser ut av kommunene (antall pendlere). Vi har ikke stilt opp hvor arbeidsreisene fra den enkelte kommune går, men det er rimelig å regne med at de

fleste har målpunkt i Oslo. Mens det bare er ca. 5-6% av de bosatte i Ås som pendler til arbeid i en annen kommune, er andelen vesentlig høyere i de andre kommunene og nær 1/3 av de bosatte i Enebakk. En senere studie av pendlingsmønsteret kan gi grunnlag for en utredning av behovet for å tilrettelegge for innfartsparkering i den enkelte kommune og tilpasning av det kollektive rutetilbudet.

Oversikten over antall bosatte per kvadratkilometer sier ikke noe om hvor tett bosettingen er i kommunene der bebyggelsen finnes. Det kan like gjerne være en indikasjon på hvor mye friareal, landbruksareal, mv. som finnes i kommunen og at det kan være lengre transportavstander i en kommune som dekker et relativt stort areal. Antall bosatte og tettheten kan ha betydning for både servicenivå og tilgjengeligheten til ulike tilbud uten å måtte bruke bil, men det har også sammenheng med bosettingsmønsteret og nærhet til tilbud i andre kommuner.

*Kommunefakta for Follokommunene per 01.01.2004. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)*

Kommune	Befolkning	Areal (km <sup>2</sup> )	Bosatte/km <sup>2</sup>	Arbeidsreiser ut av kommunen
Enebakk	9 233	232	39,8	2971
Frogn	13 153	87	151,2	3388
Nesodden	16 074	60	267,9	4251
Oppegård	23 343	37	630,9	3148
Ski	26 588	165	161,1	3052
Vestby	12 834	133	96,5	3096
Ås	14 323	102	140,4	806
SUM	115 548	816	141,6	

TØI-rapport 778/2005

#### 4.2.2 Hva er utfordringene?

Undersøkelsen som er dokumentert her, skulle primært beskrive dagens situasjon. Vi spurte ikke om det var utfordringer innenfor parkeringspolitikken som måtte løses eller om man hadde utfordringer innenfor andre politikkområder der parkeringstiltak kunne være viktige virkemiddel for å nå målene. Nasjonale myndigheter har i ulike sammenhenger pekt på denne muligheten. Det gjelder både i miljøpolitikken, bypolitikken og samferdselspolitikken.

Dette er spørsmål som bør tas opp i videre behandling av parkeringspolitikken i Follokommunene, og i noen grad forventes det trolig at kommunene gjør dette. Parkeringspolitikk er et kommunalt ansvar. På den annen side har nasjonale myndigheter pekt på flere tiltak der det er nødvendig også med initiativ på nasjonalt nivå. Det gjelder for eksempel arbeid med juridiske og skattemessige forhold som grunnlag for å få til en *regional parkeringspolitikk*, en *tvunget frikjøpsordning* og tilrettelegging for muligheten for å *avgiftsbelegge (skattlegge) "private" parkeringsplasser* (dvs. primært plasser som tilbys gratis til ansatte som benytter bil til arbeidsplassen).

Også tidligere undersøkelser har vist at parkering ikke har vært noe sentralt politisk tema i norske kommuner. I hvert fall ikke utenfor storbyene. Parkering har heller ikke blitt sett som et virkemiddel i forhold til andre politikkområder.

I den grad parkering tas opp politisk, er det gjerne i tilknytning til spørsmål om parkeringsnormer og da med sikte på å sørge for at det **utenfor** gater og veier blir anlagt et tilstrekkelig antall plasser til å dekke etterspørselen. Det er i hovedsak i bykommunene at det har blitt diskutert om det skal være avgift eller ikke på sentralt lokaliserte parkeringsplasser og om man skal benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel for å begrense bilbruken.

Etter at private plasser er godkjent i henhold til regulerings- eller bebyggelsesplan, vil det være vanskelig for en kommune å påvirke hvordan og til hvilke formål de brukes. På den annen side kan det knyttes bestemmelser til slike plasser i forbindelse med saksbehandlingen, men man kan vanskelig gjøre dette i ettertid uten en frivillig avtale med eier.

Parkering kan med andre ord ses som et todelt politikkområde:

- i) planlegging av nye plasser (plan- og bygningsloven)
- ii) forvaltning og håndhevelse av regler knyttet til eksisterende plasser som kan kontrolleres av kommunen

Kommunenes muligheter er i dag knyttet til regulering av antall nye plasser, hvor de skal være, hvordan de skal utformes, hvem som skal kunne bruke dem osv. Dess større andel av parkeringsplassene som eies eller kontrolleres av kommunen, dess større er muligheten for også å kunne endre ulike bestemmelser i fremtiden.

Parkering kan være en betydelig inntektskilde for kommunene. Det kan derfor diskuteres om det en god fremtidsrettet politikk å overlate en stadig større del av dette markedet til private aktører - og samtidig miste kontrollen over virkemidlet.

Alle kommunene i Follo ligger innenfor pendlingsområdet til Oslo. En betydelig andel av de mange arbeidsreisene ut av hver kommune vil derfor ha målpunkt i Oslo. Trafikksituasjonen på innfartsveien og parkeringspolitikken i Oslo vil derved ha betydning for transportmiddelvalg for pendlerreisene. En regional transportpolitikk vil innebære at alle kommunene i regionen samarbeider om å gjennomføre tiltak som påvirker reisemønster og transportmiddelvalg i samsvar med overordnede målsettinger.

Kommunenes utfordringer kan for eksempel knyttes til tre temaer:

1. Konkurransen med nabokommuner og Oslo om arbeidsplasser og handel.
2. Hvordan tjenester kan bli tilgjengelige for bosatte og arbeidsgivere i egen kommune uten at de skal være avhengig av å måtte bruke bil for å nå dem?
3. Et ønske om å skape attraktive og trivelige tettsteder i kommunen. Dette innebærer at også lokalisering og utforming av parkeringstilbudene må tas opp.

Hvis ikke kommunene tar opp disse og andre temaer knyttet til parkeringspolitikken, vil det trolig innebære en vekst for eksterne kjøpesentre som er lett

tilgjengelig med bil og som tilbyr rikelig med (gratis) parkering, en svekkelse av kollektivtransporttilbudet og dårligere tilgjengelighet til ulike tilbud for dem som ikke kan eller ønsker å benytte bil. Samtidig innebærer det betydelige arealbeslag. Alternativt kan en regional parkeringspolitikk være et virkemiddel for å motvirke uønsket utvikling og bidra til måloppfyllelse på en rekke områder.

Et videre arbeid med kommunal og regional parkeringspolitikk kan ta utgangspunkt i målsettinger på andre politikkområder og så vurdere i hvilken grad parkeringspolitikken kan bidra til å nå disse målene. Dette gjelder for eksempel miljø (forurensning, støy), trafikksikkerhet, arealbruk/utbyggingsmønster mv. Et viktig spørsmål er om kommunene ønsker å tilrettelegge for en økning i bilbruken eller å bidra til å begrense veksten i samsvar med nasjonale målsettinger.

Som alternativ til konkurransen i det første punktet kan det være rasjonelt med et samarbeid og enighet over kommunegrensene om en ønsket utvikling. Løsningen vil i alle tilfelle dreie seg om å se arealbruken og parkeringspolitikken i sammenheng. Kan kommunene bruke disse politikkområdene mer kreativt og konstruktivt som virkemiddel for å nå egne, regionale og nasjonale målsettinger på ulike områder? Blant annet kan det diskuteres om store parkeringsarealer sentralt i et tettsted er en god måte å disponere verdifulle arealer på. Både i lokal og regional sammenheng kan en bevisst og koordinert satsing på innfartsparkering bli et viktig virkemiddel.

Det finnes tidligere registreringer av antall innfartsparkeringsplasser og undersøkelser om bruken av plassene i Follo. Disse undersøkelsene er ikke oppdatert. Som grunnlag for å utarbeide en regional strategi for å utvikle dette tilbudet, er det rolig behov for et bedret plangrunnlag. Dette gjelder både fremtidig etterspørsel og prinsipper for lokalisering av tilbudet. Det gjelder også spørsmålet om ansvar for drift av plassene og om brukerne skal belastes for dette.





## **VEDLEGG 1**

### **Spørsmålene som ble stilt til kommunene**

## **1. Hva er kommunens gjeldende parkeringspolitikk og hvilke målsettinger ligger til grunn for denne politikken?**

- 1.1 I hvilken sammenheng ble parkeringspolitikken tatt opp og vedtatt?  
Er den fastsatt i tilknytning kommuneplan eller kommunedelplan?  
Er parkeringspolitikken klart knyttet til andre politikkområder ( f eks samferdsel, areal, miljø)?  
Vises det til nasjonale eller fylkeskommunale planer/retningslinjer?
- 1.2 Hva slags retningslinjer har administrasjonen for sin behandling av parkeringsspørsmål i utbyggingssaker?  
Har kommunen vedtatt parkeringsnormer for ulike typer prosjekter?  
Hva er bakgrunnen eller grunnlaget for disse normene?  
Har kommunen retningslinjer for hvordan parkeringsplasser skal lokaliseres eller utformes?  
Hvordan behandles forslag om nye parkeringsplasser i tilknytning til eksisterende bebyggelse/virksomhet?
- 1.3 Har parkeringspolitikken vært et tema for politisk diskusjon eller blitt justert i løpet av de siste 4-5 årene? (for eksempel siden foregående kommuneplan).
- 1.4 Har det blitt diskutert om kommunen skal påvirke ansattes reisemåte til arbeidet gjennom parkeringspolitikken?
- 1.5 Har kommunen noen retningslinjer knyttet til innfartsparkering?
- 1.6 Finnes det eller er det aktuelt å lage retningslinjer for sykkelparkering knyttet til ulike arealbruksformål?

Svarene på spørsmålene bør suppleres med kopi av planer, sakspapir, mv som kan gi utfyllende informasjon og vise i hvilken sammenheng temaet har vært tatt opp. Fyldig dokumentasjonen vil redusere behovet for oppfølgende spørsmål.

## **2. Hvordan organiseres oppfølgingen av kommunens parkeringspolitikk?**

- 2.1 Hvordan har man organisert forvaltning og drift av de parkeringsplassene kommunen har ansvar for? (etat, avdeling, foretak, mv)
- 2.2 Er inntektene fra eventuell avgiftsparkering øremerket til spesielle formål?
- 2.3 Er det ansatt eget personell til å lede arbeidet med parkering?  
Er det ansatt eget personell til å overvåke bruken av parkeringsplassene eller håndheve begrensninger (tid, kjøretøytype, plasser reservert for bevegelseshemmede, varelevering, osv.)?
- 2.4 Er det innført avgiftsparkering i noen del av kommunen? Er det kommunen selv eller private aktører som håndhever dette? Er det private avgiftsplasser i kommunen?
- 2.5 Er det innført parkeringsrestriksjoner på boligveier rundt tettstedet?
- 2.6 Er det utført registreringer av bruken av de ulike parkeringsplassene (belegg) for å kunne vurdere i hvilken grad det er samsvar mellom tilbud og etterspørsel?
- 2.7 Har kommunen etablert samarbeid med eiere av private parkeringsplasser for å få til en samordnet parkeringspolitikk i det enkelte tettsted? Hva går i så fall dette samarbeidet ut på?

## **3. Kartleggingen av dagens parkeringstilbud i tettsteder.**

## **4. Kartlegging av eksisterende innfartsparkering ved stasjoner/holdeplasser/terminaler utenfor angitte tettsteder.**

## Sist utgitte TØI publikasjoner

Tittel	TØI Publikasjon
Bompengeringen i Tønsberg. Inntekter i forhold til finansieringsplanen.	775/2005
Logistikk-løsninger, kostnader og CO2-utslipp ved returtransport av drikkevareemballasje	771/2005
Effekter av hovedvegutbygging i Bergen og Oslo	770/2005
Vern av kollektivtransportens ansatte mot vold, trusler og ran. Veileder	769/2005
Lettbaner - europeiske erfaringer	764/2005
Internet - en effektiv metode for å ta reda på trafikanternas preferenser? Sammanfattningsrapport	763/2005
Persontransport i norske byområder Utviklingstrekk, drivkrefter og rammebetingelser	761/2005
Ungdom og transportmiddelbruk. En sammenfatning av undersøkelser i Norden	760/2005
Stykkogodsterminaler i Norge Strukturer og nøkkeltall	758/2005
Vegpakke Drammen. Mellomundersøkelse av bomiljøet 1998 til 2003.	757/2004
Næringsstruktur og utvikling i godstransport	756/2004
Kvalitetssikring av prosjektet " Bybanen i Bergen"	755/2004
Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier	754/2005
Gjesteundersøkelsen 2004	753/2004
Ulykker med moped og lett motorsykkel	749/2004



## **Transportøkonomisk institutt**

### **Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

## **Transportøkonomisk institutt**

Stiftelsen Norsk senter  
for samferdselsforskning  
P.b. 6110 Etterstad  
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

[www.toi.no](http://www.toi.no)