

# Protokoll fra møte i kommunestyret 3. mai 2023

## **Sak 039/23 Temaplan parkering med tiltaksplan - 2. gangsbehandling**

### **Vedtak:**

Temaplan parkering tas til orientering med følgende endringer:

1. Forslag om nye tiltak skal fremmes for politisk behandling før de iverksettes.
2. Eldrerådets forslag om utredning/analyse av konsekvenser av temaplanen for eldre innbyggers livskvalitet, sosiale liv og evne til å mestre en tilværelse i egen bolig, støttes.
3. Kommunen bes arbeide for flere og gratis innfartsparkeringsplasser for biler og sykler nær knutepunkter, stasjoner og holdeplasser og at bruk av disse knyttes til gyldig billett for kollektivtransport.
4. Det ønskes ikke at kommunen skal arbeide for lovendringer som gir hjemmel til å pålegge betaling på private parkeringsplasser.
5. Det ønskes ikke å redusere incentivene for el-biler nå.
6. Parkeringstidene på kommunale parkeringsplasser kan reduseres for å få sirkulasjon på plassene.
7. Det ønskes ikke innført parkeringsavgift på utfartsparkeringsplassene utover dagens ordning hvor idrettslagene administrerer, vedlikeholder og tar en moderat avgift for parkering deler av året.
8. Kommunedirektøren bes fremme en sak om bildeling, der man blant annet fremmer et forslag til et nytt og ambisiøst mål for bildeling (for eksempel som andel av bilparken / antall reiser), samt strategi og tiltak for å oppnå dette.
9. I arbeidet med å legge til rette for bildeling bes det om at det også vurderes muligheter for bildeling med utgangspunkt i parkeringsplasser knyttet til arbeidsplass. Det legges særskilt vekt på om dette er mulig med utgangspunkt i kommunens egne arbeidsplasser.
10. Som en del av strategien bør det vurderes hvordan kommunen kan ta et tydelig initiativ overfor tilbydere av bildelingsløsninger, vel/boliger, næringsliv, utbyggere, stat/fylke/andre kommuner og andre relevante aktører for et samarbeid om å virkelig sette fart på prosessen for mer bruk av bildeling.
11.
  - a. Administrasjonen bes få vurdert om det er interesse i markedet for at næringseiendommer tilbyr parkeringsplasser til besøks-, beboer- og/eller innfartsparkering på Fornebu, f. eks knyttet til ett eller flere av områdeutbyggingene, som Flytårnet og Fornebu Sør.
  - b. Analysen bør belyse aktørenes interesse for å tilby parkeringsplasser med både kort- og langtidsleie til private, samt parkeringsplasser som kan dekke kommunens behov for innfartsparkering og parkering knyttet til offentlige tilbud (som skoler, sykehjem, folkebibliotek, kulturgate, samfunnshus, eller andre attraksjoner) – og beskrive ulike modeller for dette. Det bør også vurderes hvor stor kapasitet aktørene forventer evt. kan være tilgjengelig før og etter Fornebubanen er i drift. Svaret bør inneholde en skisse til hvordan et slikt marked kan etableres. Det

forventes at rammene for skissen er basert på konkret dialog med flere av de større aktørene, eventuelt knyttet til en eller flere av områdeutbyggingene, som for eksempel Flytårnet.

12. Det innføres ikke en moderat avgift på alle kommunens arbeidsplasser - heller ikke for elbil.
13. Det skal være tilstrekkelig antall parkeringsplasser for de ansatte ved kommunens tjenestesteder som barnehage, skole, sykehjem, boliger med bemanning osv.
14. Det bes om en egen vurdering av om det bør opprettes flere bussruter med f.eks. minibusser tilpasset arbeidsreiser og tilførsel til annen kollektivtransport. Herunder kostnadsanslag og hva som evt. kan og bør driftes av Ruter, evt. av kommunen og om slike tilbud også kan utvikles sammen med andre arbeidsgiver i samme område, både private og andre offentlige arbeidsgivere.

# TEMAPLAN PARKERING MED TILTAKSPLAN FOR BÆRUM KOMMUNE

## Forslag til 2. gangsbehandling



Foto: Alvaro Magdaleno Gomez

# 1. Ny Temaplan parkering for Bærum kommune

Bærum kommune har utarbeidet forslag til en *Temaplan parkering* med tiltaksplan. Dette med bakgrunn i Klimastrategiens målsettinger av februar 2018 og juni 2021. Kommunens klimastrategi har ambisiøse mål knyttet til klimagassutslipp og å øke andelen som reiser med kollektivtransport, sykkel og gange. En definert strategi for å nå målene er å utforme en *Temaplan parkering* som bidrar til redusert klimagassutslipp. Et delmål er å snu transporthierarkiet, og for å gjøre dette er det pekt på parkering som strategisk virkemiddel for by- og stedsutvikling.

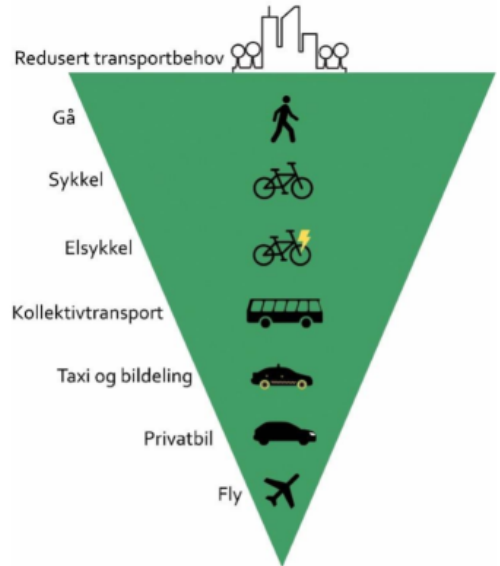
Temaplanen har fem hovedmål. Det er definert fire prinsipper som alltid legges til grunn når kommunen jobber med mobilitet og parkering. Disse skal følges for at målene skal nås. Det er også definert seks temaområder med tilhørende strategier og tiltak. Dette til sammen utgjør *Temaplan parkering*.

Strategi- og tiltakspunktene er samlet i slutten av dokumentet og det er definert når tiltakene skal gjennomføres og hvem i kommunen som har ansvar for dette.

En del av tiltakene som er foreslått i temaplanen er også tiltak i kommunens klimastrategi med handlingsplan, vedtatt i 2021. Noen tiltak, for eksempel tiltak knyttet til innfartsparkering, er foreslått annerledes her. Dette med bakgrunn i strategiens mål, dokumentert effekt av tiltak og erfaringer fra andre steder.

Alle tiltak som omhandler å fjerne parkeringsplasser vil følges opp som egne prosjekter og politiske behandling.

Arbeidet er utført av By- og områdeutvikling i samarbeid med Miljøtekniske tjenester v/ Vei og trafikk. I tillegg har Norconsult vært engasjert for å bidra i arbeidet. Arbeidet har også hatt en intern ressursgruppe i kommunen bestående av representanter fra Regulering, Varelevering i Vestkorridoren, Strategi- og utviklingsenheten, Byggesak, Sykkelprosjektet og Idrett og bad. Arbeidet har hatt en styringsgruppe bestående av kommunalsjef for Plan, miljø og kultur, kommunalsjef for Kommunaltekniske tjenester og koordinator for mobilitet. I tillegg har kommunalsjef for Samfunn deltatt. Dersom annet ikke er angitt er bildene tatt av Bærum kommune.



*Fra kommunens klimastrategi der transportmidlene er rangert etter klimafotavtrykk med lavest klimagassutslipp på toppen*





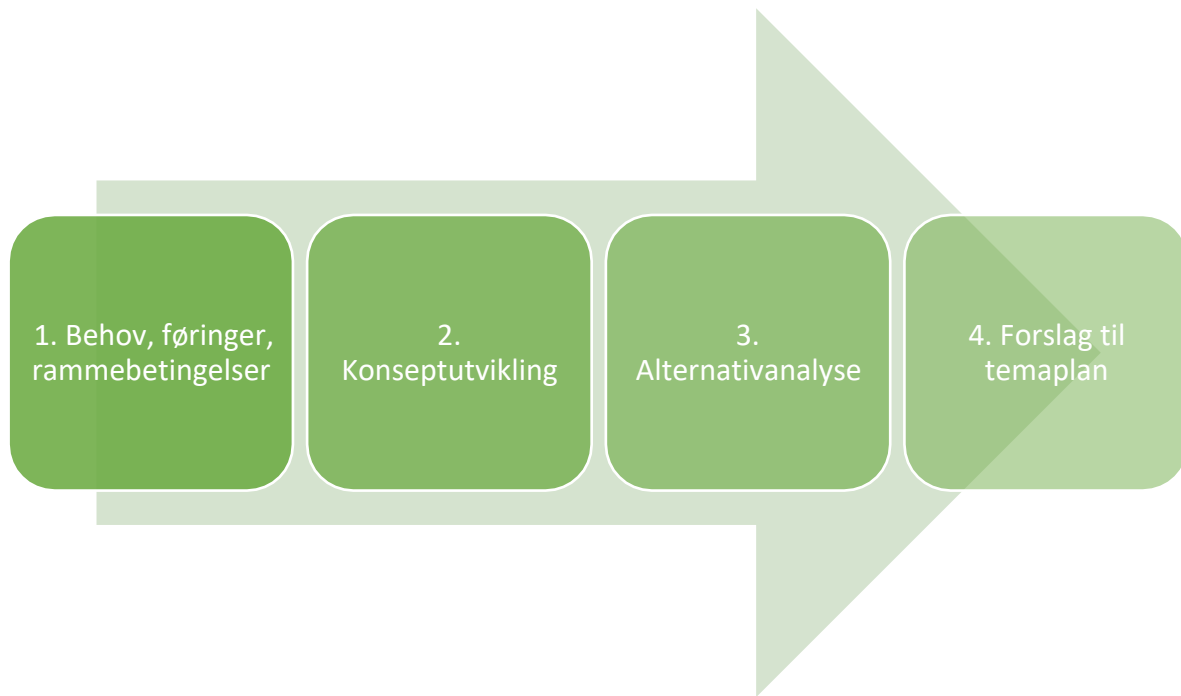
## Innholdsfortegnelse

1. <i>Temaplan parkering</i> for Bærum kommune .....	2
2. <i>Prosess og kunnskapsgrunnlag</i> .....	6
3. <i>Føringer for temaplanen</i> .....	9
4. <i>Parkering som virkemiddel til å oppnå mål</i> .....	10
4.1 <i>Parkering som virkemiddel</i> .....	10
4.2 <i>Sammenheng mellom reisevaner og parkering</i> .....	14
4.3 <i>Hvordan kan <i>Temaplan parkering</i> bidra til attraktive sentrumsområder og tettsteder</i> .....	16
5. <i>Mål for <i>Temaplan parkering</i> for Bærum kommune</i> .....	22
6. <i>Prinsipper for hvordan målene skal nås</i> .....	25
7. <i>Temaer</i> .....	25
7.1 <i>Sentrumsområder</i> .....	29
7.2 <i>Innfartsparkering</i> .....	32
7.3 <i>Utfartsparkering og parkering ved idrettsanlegg med god kollektivtilgjengelighet</i> .....	34
7.4 <i>Bolig i knutepunkter/områder med god kollektivdekning</i> .....	37
7.5 <i>Arbeidsplassparkering i områder med god kollektivdekning</i> .....	40
7.6 <i>Parkeringsvilkår for utslippsfrie biler</i> .....	43
8. <i>Strategier og tiltakspunkter samlet</i> .....	44
9. <i>Indikatorer på parkering som kommunen følges opp på</i> .....	48

## 2. Prosess og kunnskapsgrunnlag

For å komme fram til en *Temaplan parkering* for Bærum kommunen er det utarbeidet et omfattende grunnlagsmateriale. Arbeidet har i grove trekk bygget på metode for konseptvalgutredning (KVU-metodikk). Ved bruk av denne typen metodikk har man et rammeverk som muliggjør systematisk innhenting av informasjon for å kartlegge behov, utarbeide mål og vurdere hvordan ulike innretninger av strategien bidrar til måloppnåelse, samtidig som man sikrer god medvirkning. Å gjennomføre en slik prosess har vært viktig for å komme fram tiltak og strategier som er mest mulig optimale i forhold til ulike aktørers behov. Kommunen har fått god bistand fra Norconsult i arbeidet.

Figuren under viser hovedtrekkene i arbeidet.



Som en oppsummering av fase 1 er behov, føringer og rammebetingelser utarbeidet i en rapport. Den ligger tilgjengelig og heter [Parkeringsstrategi for Bærum Kunnskapsgrunnlag](#). Denne inneholder blant annet informasjon om

- Det juridiske grunnlaget for regulering av parkering
- Informasjon om befolkning og arbeidsplasser i Bærum kommune
- Informasjon om reiser og reisemiddelfordeling i kommunen
- Hvordan parkeringsmulighetene påvirker hvordan vi reiser
- Sammenhenger mellom parkering, handel og byliv
- Antall sykkel- og bilparkeringsplasser i kommunen
- Dagens parkeringsnormer i kommunen

Dette arbeidet avdekket blant annet innenfor hvilke områder kommunen kan påvirke parkeringspolitikken med størst mulig effekt.

Dette ble oppsummert i en [politisk sak](#) som ble behandlet av hovedutvalg for Miljø, idrett og kultur (MIK), Planutvalget og Formannskapet i november 2020.

Som en del av arbeidet med fase 1 var det viktig å få kartlagt hva slags behov ulike aktører har innenfor mobilitet generelt og parkering spesielt. Derfor ble det høsten 2020 gjennomført medvirkningsmøter med flere ulike grupper, blant annet representanter fra/ for:

- Syklister
- Offentlige aktører
- Kommunens velforeninger
- Utvalgte idrettsforeninger
- Helsesektoren i kommunen
- Barnehage- og skolesektoren i kommunen
- Personer med funksjonsnedsettelse

I tillegg ble det arrangert en workshop for representanter for de største arbeidsgiverne i kommunen, representanter fra handelsnæringen og utbyggere i kommunen, samt sentrale aktører innenfor mobilitet. Kommunen har også hatt intervjuer med representanter fra kommunens handelsstand og utbyggere for å få innblikk i deres behov innenfor mobilitet.



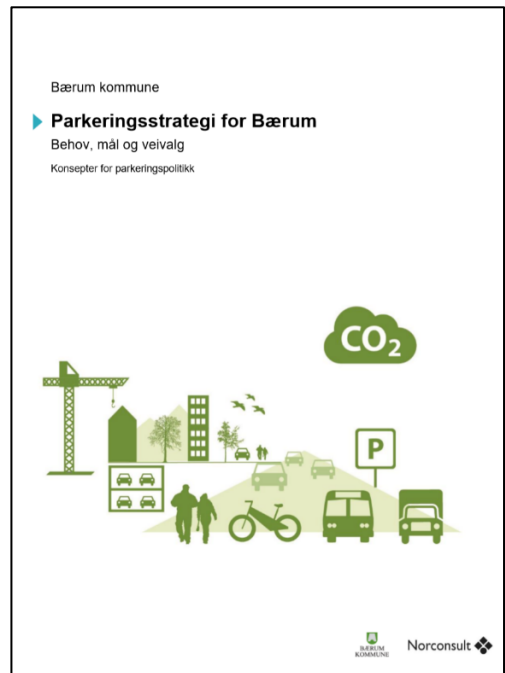
Som en del av fase 2, konseptutvikling, og 3, **alternativanalyse**, er det utarbeidet en konseptvalgutredning, en KVVU. Denne er utarbeidet av Norconsult i samarbeid med kommunen og ligger her: [Parkeringsstrategi for Bærum. Behov, mål og veivalg. Konsepter for parkeringspolitikk](#). Rapporten oppsummerer behovene knyttet til parkering som framkom i medvirkningsarbeidet. Disse behovene er også delvis synliggjort under hvert tema i dette dokumentet. Videre foreslås noen konsepter for parkeringspolitikken og de ulike konseptene vurderes opp mot mål for temaplanen. Den oppsummerer en analyse av hvordan ulike innretninger av parkeringspolitikken kan bidra til å oppnå mål innenfor transport og samfunnsutvikling. Målene har utgangspunkt i overordnede føringer og kartlegging av behov for ulike aktører i kommunen.

Forslag til en *Temaplan parkering* bygger på foreliggende kunnskapsdokumenter og innspill mottatt i høringsperioden og under medvirkningsmøter.

### **Avgrensning til andre planer**

Når det gjelder parkeringsnormer og gjennomgang av disse vil dette gjøres som en del av revisjonsarbeidet med kommuneplanens arealdel. *Temaplan parkering* foreslår altså ikke nye normer, men legger enkelte føringer for hva en revisjon av normene bør ta hensyn til. Det samme gjelder krav til kvalitet for sykkelparkeringsplasser.

Kommunes vei- og gatenormal setter krav til utforming av parkeringsplasser for bil og sykkel.



### 3. Føringer for temaplanen

Det er flere relevante føringer for arbeidet. Bærum kommune er blant annet en av avtalepartene i [Byvekstavtalen](#) som understreker en restriktiv parkeringspolitikk som et effektivt virkemiddel for å få folk til å velge andre transportformer enn bil. Gjennom byvekstavtalen har kommunen forpliktet seg til å utforme en parkeringspolitikk i tråd med føringer gitt i [Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus](#). Dette innebærer blant annet å innføre maksimale parkeringsnormer for kontor, handel og sentrum i sine kommuneplaner. Spesielt relevante føringer fra den Regionale planen er:

- R(etningslinje) 16: Innfartsparkering: Innfartsparkering i regionen skal utvikles i henhold til Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.
- A(realstrategi) 2: Utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet. En av hensiktene med å prioritere noen vekstområder, er å bygge bærekraftige steder der daglige behov kan dekkes innenfor gangavstand, samt å bygge opp under banebasert kollektivtilbud. Bykvalitet er summen av mange faktorer, men i denne sammenheng er det særlig flerfunksjonelle sentra og effektiv arealutnyttelse som understrekes.
- T2: Utvikle transportløsninger som bidrar til gange og sykling, enkle kollektivreiser og bykvalitet

Videre legger [Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040](#) føringer for utarbeidelse av temaplanen. Samfunnsdelen baserer seg på de tre bærekraftsdimensjonene som alle er relevante for temaplanen: klima- og miljømessig bærekraft, sosial bærekraft og økonomisk bærekraft. De mest aktuelle delmål og strategier herfra er:

- Bærum har tilgjengelige og inkluderende nærmiljø og møteplasser, derfor skal vi
  - være en pådriver for fleksible og tilgjengelige møteplasser, tilrettelagt for sambruk.
- Bærum kommune har et variert, konkurransedyktig og framtidsrettet næringsliv, derfor skal vi
  - sørge for gode rammevilkår som gjør det attraktivt å etablere og drive næring.
- Bærum har attraktive og urbane byer og tettsteder, derfor skal vi
  - Utvikle by og sentrumsområder med god tilgang på tjenester og tilbud, gode urbane kvaliteter og nærhet til natur og rekreasjon.
  - Legge til rette for at alle kan ha en kortreist hverdag og nærhet til hverdagsfunksjoner
- Bærum er et lavutslippssamfunn, hvor det er lett å leve klima- og miljøvennlig, derfor skal vi
  - Redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy
  - Legge til rette for at alle kan endre atferd og forbruksmønster, blant annet gjennom deling og gjenbruk

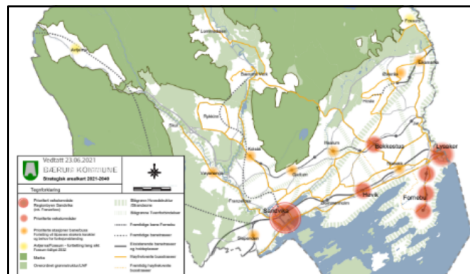




- Legge til rette for at all økning i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk.
- Legge til rette for at klima og miljøvennlig transportmidler er førstevalg

Kommuneplanens samfunnsdel inneholder dessuten en revidert arealstrategi med relevante føringer:

- Utvikle Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua med mål om at de skal bli nullutslippsområder og arena for innovative og bærekraftige klimaløsninger
- Gjøre gange, sykkel og kollektiv til det foretrukne transportmiddelet og samtidig ta høyde for fremtidens mobilitetsløsninger i arealutviklingen
- Prioritere gående, syklende og kollektiv på eksisterende veier, fremfor å bygge nytt
- Utvikle Bærum for et kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagstilbud som handel, skole, barnehage, fritids- og rekreasjonsområder og kollektiv



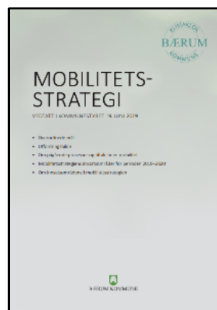
Kommuneplanens arealdel har dessuten en del juridiske føringer i forhold til parkering, og da særlig i form av normtall for parkering. Dette er primært føringer knyttet til nybygg. Arealdelen er under revisjon, noe som innebærer en mulig revidert parkeringsnorm.

Bærum kommune har nylig vedtatt Klimastrategi 2030 og videreført ambisiøse mål knyttet til klimagassutslipp og økning av andelen som reiser med kollektivtransport, sykler og går. En definert strategi for å nå målene er å utforme en *Temaplan parkering* som bidrar til redusert klimagassutslipp. Et delmål er å snu transporthierarkiet og for å gjøre dette er det pekt på at parkering som strategisk virkemiddel for by- og stedsutvikling.



Kommunens sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet har som mål å øke sykkelandelen til 20 % i områder med bymessig karakter innen 2030. I dag er denne andelen i overkant av 4 %. For å nå målsettingen er det essensielt å gjøre det mer attraktivt å sykle, og samtidig noe mindre attraktivt å kjøre bil. Parkeringstilbudet – både for sykkel og bil – er aktuelle virkemidler i denne sammenheng.

Bærum kommunes mobilitetsstrategi av 2019 understreker i stor grad allerede vedtatt kommunale mål. Strategien inneholder dessuten flere innsatsområder, som blant annet går på å videreutvikle kommunens parkeringsstrategi.





## 4. Parkering som virkemiddel til å oppnå mål

### 4.1 Parkering som virkemiddel

Det er en rekke virkemidler innenfor temaet parkering som bidrar til at parkering er et egnet tiltak for å bidra til måloppnåelse innenfor flere områder: endre reisevaner, legge til rette for syklende og gående, stimulere handelslivet og å redusere klimagassutslipp. Virkemidlene kan deles inn i tre hovedtyper:

- **Regulering/plan.** Parkeringsnormer og -bestemmelser er krav kommunen kan stille ved nybygg/endret arealbruk. Dette er tiltak som virker på lang sikt, mens allerede regulerte parkeringsplasser på privat grunn ikke kan påvirkes gjennom reguleringer.
- **Prisbaserte virkemidler.** Å sette pris på parkering er et virkemiddel som påvirker etterspørselen etter parkering på allment tilgjengelige plasser og gir incentiver for private i deres investeringsbeslutninger. Kommunen kan påvirke prisene på parkering direkte gjennom priser og vilkår på egne parkeringsplasser.
- **Indirekte påvirkning.** Kommunen kan også søke å påvirke priser og vilkår på parkeringsplasser eid av private, gjennom ulike indirekte virkemidler eller i samspill med private og statlige aktører.

Under kort redegjørelse av de viktigste: (i all hovedsak hentet fra [kunnskapsgrunnlaget](#)):

#### Eierskap til parkeringsplassene – offentlig (kommunale) eller privat?

Eiere av private plasser (utenfor gategrunn og som er godkjent) står fritt til å bestemme vilkår, herunder tidsbegrensninger og priser, for parkering på sine plasser. Offentlige myndigheter kan ikke kreve at det blir innført parkeringsavgift på private plasser, men det drives påvirkningsarbeid for å få til ny virkemidler og/ eller lovendring for å sikre hjemmel for dette – i hvert fall for private parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige. Eiere av private plasser kan i dag selv bestemme nivå og struktur på parkeringsavgiftene, samt eventuelle begrensninger i parkeringstid eller andre vilkår. Kommunen kan derimot regulere vilkårene for bruk av parkeringsplasser som er i kommunal eie. Derfor er offentlig eierskap til parkering et viktig virkemiddel for kommunen hvis den ønsker å bruke parkering som instrument i samfunnsplanleggingen.

Ved offentlig eierskap vil kommunen ha bedre muligheter for å styre bruken av plassene ut fra behov til gjeldende politiske målsettinger. Kommunen vil i større grad kunne påvirke hvem som skal kunne bruke plassene, til hvilken pris og hvor lenge. Ved privat eierskap vil markedsmessige prinsipper avgjøre priser, tidsbegrensninger osv.

Kartlegging av eierskap til parkeringsplasser i situasjonsbeskrivelsen, viser at antall plasser kommunen eier varierer fra sted til sted. Kommunen har hatt eierskap til flest plasser i Sandvika, men også her er dette tallet i ferd med å reduseres når Sandvika Øst realiseres.

## Frikjøpsordningen

Frikjøp er en ordning der kommunen gir utbygger mulighet til å inngå en avtale som fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplassene kommunene ønsker (eller tillater) mot å betale et fast beløp til kommunen for hver plass kommunen normalt vil kreve i samsvar med sin vedtatte parkeringsnorm. Frikjøpsordningen er hjemlet i Plan- og Bygningsloven § 11-9, nr. 5, jf. § 28-7, 3. ledd, og må komme frem av bestemmelser i kommuneplanen.

Frikjøpsordningen har to hensikter. Den ene er at på grunn av høy arealutnyttelse, er det ofte vanskelig, uhensiktsmessig og kostbart å dekke byggets totale parkeringsbehov på egen grunn. Frikjøp gir mulighet til å dekke parkeringsbehovet på et mer hensiktsmessig og mindre kostnadskrevenende sted enn på egen tomt. Den andre er at felles bruk av parkeringsarealer for flere virksomheter (sambruk) gjør at det totale antallet parkeringsplasser kan reduseres. Det gir mer effektiv bruk av kostbart areal. Ved å konsentrere trafikk og parkering i bestemte soner kan det dessuten bli lettere å planlegge et samlet funksjonsdyktig senterområde med god tilgjengelighet både for gående/syklende og biltrafikk.

Frikjøpsordningen forutsetter fast- eller minimumsnormer for parkering.

## Prising og tidsbegrensninger

Å avgiftsbelegge og tidsbegrense parkeringstilbudet har effekt på reisen man foretar seg. Prising har større avvisningseffekt på arbeidsreisen enn på handelsreisen, forutsatt at også tidsbegrensningen er kortere enn en vanlig arbeidsdag. Erfaringer som er gjort viser at selv en mindre avgift, kan bidra til at noen velger å benytte seg av alternative transportformer, og at de som i større grad er avhengig av å kjøre bil finner ledig plass (blant annet ved innfartsparkeringene).

Ved å sette maksimal tillatt parkeringstid viser undersøkelser at man får en større «turnover» på plassene (økt sirkulasjon) noe som kan være positivt for det lokale næringslivet (i motsetning til når en bil opptar en plass hele dagen). Det kan dog gi noe mer biltrafikk, men samtidig gjøre det mer attraktivt å benytte seg av andre reisemidler.

## Bildeling/ bilpool og parkering

Det foregår en rask utvikling når det gjelder elektrifisering, digitalisering og automatisering av bil- og busstransport. Mobilitet ved bruk av elsykkel, sykkeldeling og elektriske sparkesykler, gjerne i kombinasjon med kollektivtransport, gjør nye reisevalg til erstatning for privatbilen mer attraktive. Bildeling betyr at privatpersoner eller bedrifter deler et antall biler som eies av en profesjonell aktør eller av privatpersoner. Man leier bil for kortere eller lengre tid.

Bildeling kan løses på en rekke forskjellige måter, blant annet internt i et sameie (stasjonsbasert), til bruk i en bedrift og/ eller at ordningen er åpen for allmennheten (fri flyt). Det er likevel en fordel om det er en viss tetthet av kunder for å være tilstrekkelig attraktiv. Betalingen/ medlemskap gjøres gjerne i form av et abonnement, eller at prisen varierer ut fra bruk (kjørelengde, varighet, biltype m.m).

Studier viser at bildeling gir samlet mindre bilbruk, og kanskje minst like viktig; arealbehovet til parkering blir mindre.

Erfaringer og informasjon gitt i intervjuer, viser at bilpooler i ulike boligprosjekter, gjerne får flere positive effekter om det utvides til en mobilitetspool. I dette ligger det at også elektriske sykler, lastesykler m.m. inngår i tilbudet.

### Maksnormer, fastnormer og minimumsnormer<sup>1</sup>

Føringer for ny parkering som bestemmelser og retningslinjer er innarbeidet i kommuneplanens arealdel og da særlig i form av normkrav. Denne strategien gir føringer for normkrav, mens de eksakte normkravene revideres som en del av arbeidet med kommuneplanens arealdel. Normkravene kan utarbeides innenfor en av betegnelsene under og/ eller i en kombinasjon av disse. Effekten av de forskjellige er noe ulik. Normene regnes gjerne ut fra m2 BRA eller annen enhet:

Minimumsnormer – primært brukt for å sikre nok parkeringsplasser og unngå overbelastning i tilgrensende områder. Kommunen krever et minimumsantall, men utbygger kan vurdere behov ut over dette. Kan resultere i for mange plasser og/ eller for lite dersom utbygger ønsker å spare inn på kostnader. Minimumsnormer brukes for sykkelparkering i Bærum.

Maksimumsnormer - det settes et tak på hvor mange parkeringsplasser et prosjekt kan tilrettelegge for. Maksimumsnormer gir kommunen et tydelig styringsverktøy, dersom man ønsker å være restriktiv i forhold til tilrettelegging for bilbruk. Må ofte ses i sammenheng med omkringliggende områder og vurdering av boligsoneparkeringer/ beboerparkering her, for å unngå at maksnormer bidrar til uønsket gateparkering i et nærområde.

Fastnormer/ absolutte normer – innebærer en fast norm som verken utbygger eller saksbehandler kan utføre skjønn eller vurdere om passer i tidspunktet prosjektet etableres. Kan likevel være svært nyttig i kombinasjon med frikjøpsordningen.

Kombinasjon av minimums- og maksimumsnorm – betyr i praksis at utbygger må anlegge plasser minimumsnormen tilsier. Samtidig sikrer kommunen at det ikke etableres flere plasser enn det kommuneplanens arealdel og reguleringsplan tilsier. Gir utbygger et visst handlingsrom, noe som også ble etterspurt i intervjuer gjort som del av temaplanarbeidet.

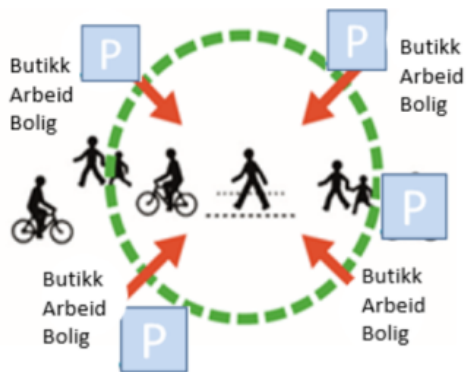
---

<sup>1</sup> TØI- rapport 1489/2016: Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus. Jan Usterud Hansen og Petter Christiansen

## Lokalisering av parkeringsplassen og sambruk

Økt avstand til parkering viser at antall bilturer reduseres. Dette kan eksempelvis sikres ved å bygge egne anlegg for boligparkering atskilt fra boligen. I TØIs tiltakskatalog ([www.tiltak.no](http://www.tiltak.no)) argumenteres det med at etablering av separate parkeringsanlegg kan ha flere formål:

- Redusere biltrafikken i byområder – fordi det blir lenger å gå til p-plassen
- Lette etterspørselspresset på gateparkering
- Løse problemer med besøksparkering i tette byområder
- Oppnå større fleksibilitet med hensyn til bruken, se [Sambruk av p-plasser](#) og [Delt eie og bruk av bil](#)
- Synliggjøre parkeringens kostnader og stimulere til lavere bilhold og en mer rettferdig fordeling av kostnadene (Jung 2011, Litman 2014).



Figur 4-1: Lokalisering av parkeringsanlegg i sentrumsranden kan gi et bilfritt sentrum. Kilde: Christiansen m.fl. 2016

I prosjekter som dette skiller gjerne parkering fra boligen, og det er kun brukerne av parkeringsanlegget som betaler for parkering. Anlegget kan kombineres med parkering for andre formål som næring, noe som igjen sikrer økt sambruk. Sambruk av parkeringsplassene vil redusere kostnadene for de bosatte fordi hver enkelt plass får en bedre utnyttelse. Sambruk innebærer f.eks. at parkeringsplasser tilknyttet bedrifter tillates brukt til fritids- eller beboerparkering på kveld og natt. Ved samlokalisering av parkeringsplasser, kan anleggene bli større og dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn flere mindre anlegg kan.

## Beboerparkering

Beboerparkering brukes i dag primært i byområder der f.eks. boligområder som grenser til innfartsparkering, opplever uønskede effekter av at det innføres avgift på innfartsparkering. Dette kan medføre at enkelte søker å finne gratis parkering i boligveier i området. Beboerparkering brukes da for å regulere muligheten for andre til å parkere gratis i «gata deres» samtidig som de selv må kjøpe en parkeringstillatelse som gjør at begrensningene ikke gjelder i samme omfang for dem selv. Tiltaket forutsetter oppfølging fra kommunens side. Både i forhold til at ordningen etterfølges, men også for å unngå at problemene forskyver seg til andre områder<sup>2</sup>.

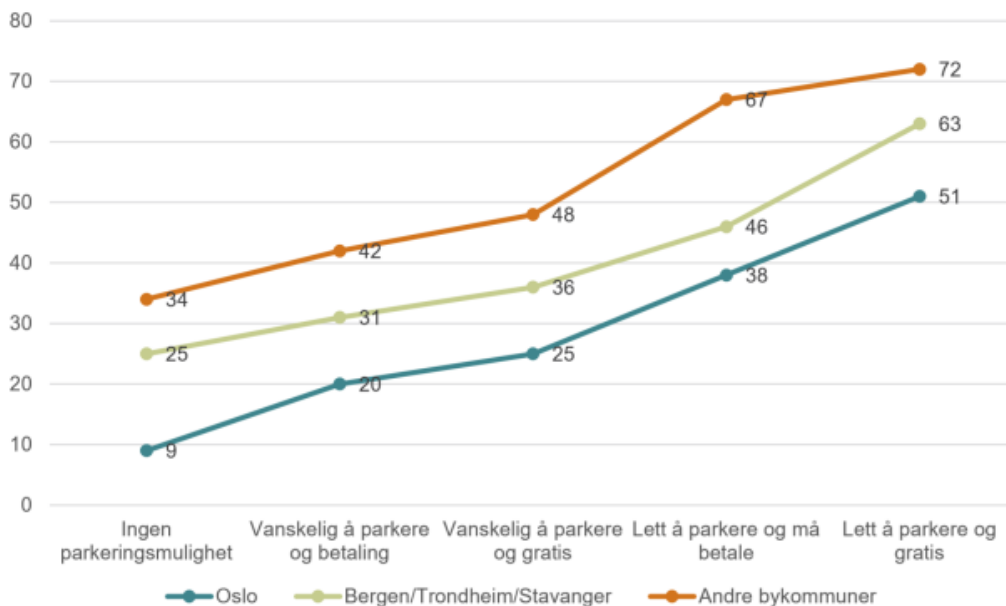
<sup>2</sup> TØIs tiltakskatalog ([www.tiltak.no](http://www.tiltak.no))

## 4.2 Sammenheng mellom reisevaner og parkering

Parkeringsmulighetene påvirker hvor mye, hvor og hvordan vi reiser, og over tid har også måten kommunen regulerer parkering på, stor betydning for byutvikling, arealbruk, transport og miljø<sup>3</sup>.

Jo lettere det er å parkere, desto mer bil kjører vi. Et uttrykk for dette er grafen under fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 over andelen som kjører bil sett i sammenheng med tilgang til parkering på arbeidsplassen. Figuren viser at mens 34 prosent av de som ikke har parkeringsmulighet på arbeidsplassen i norske mellomstore og mindre byer, benytter bil på arbeidsreisen, er denne andelen økt til 72 prosent for de som i denne undersøkelsen svarer at de har lett tilgang til gratis parkering på jobb.

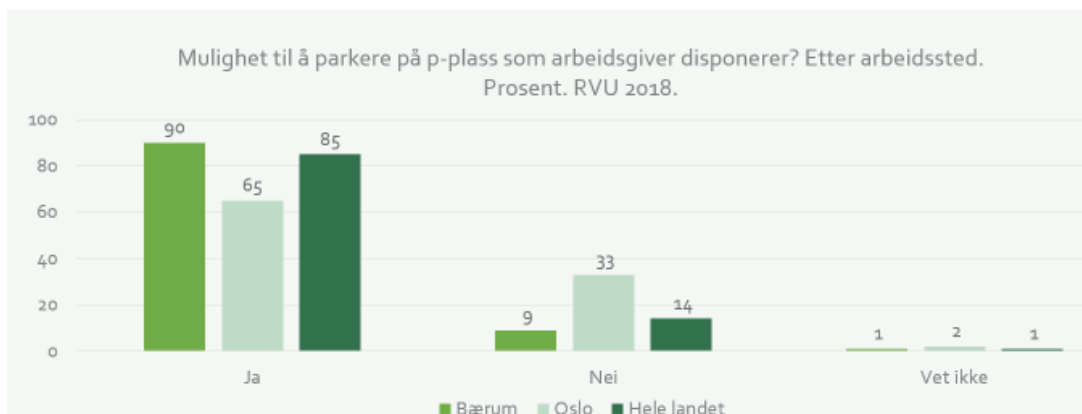
Det er gjennomført mye forskning om hvordan parkeringsmulighetene påvirker reiseatferd og valg av reisemiddel. TØI har oppsummert forskning og erfaringsbasert kunnskap under navnet «Tiltakskatalog for transport og miljø» og i dette kapitlet er hovedfunnene beskrevet<sup>4</sup>.



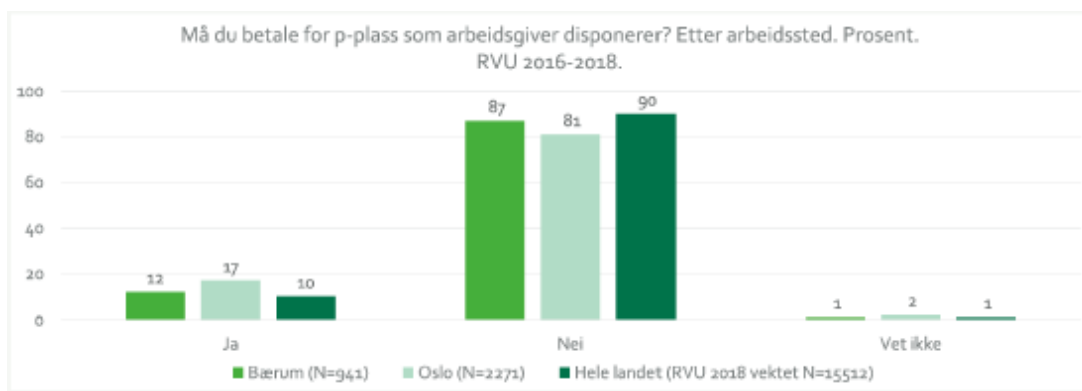
Figur viser bilandel (prosent) på arbeidsreisen etter parkeringstilgang på arbeidsplassen i norske bykommuner 2013/14. Kilde: Transportøkonomisk institutt, «Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass,» TØI-rapport 1439/2015

Arbeidstakere i Bærum har stor tilgang på parkering, – både sammenlignet med Oslo, men også med landet for øvrig. Andre faktorer som også spiller inn på valg av reisemiddel er kollektivtilbudet – både frekvens, komfort, punktlighet, pris og hvordan konkurranseforholdet mellom kollektiv og bil er.

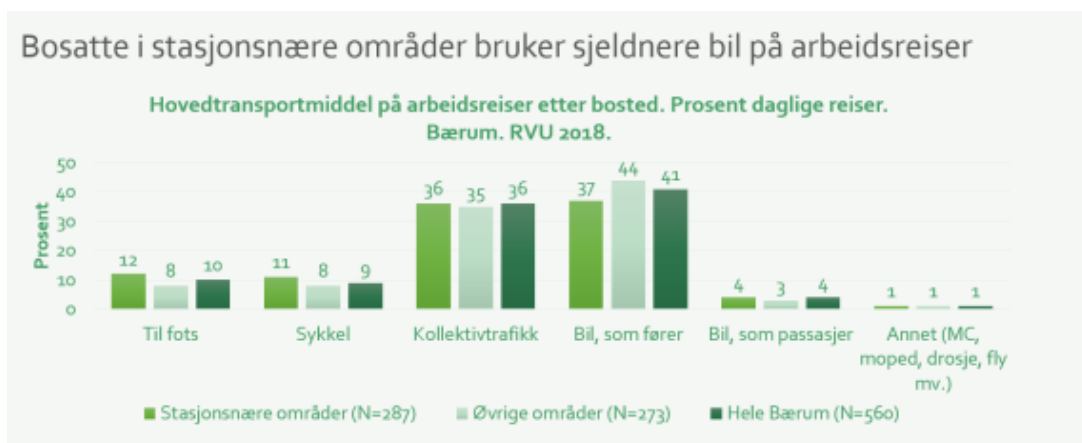
<sup>4</sup> Transportøkonomisk institutt, «Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass,» TØI-rapport 1439/2015



Parkeringsforhold ved arbeid etter arbeidssted



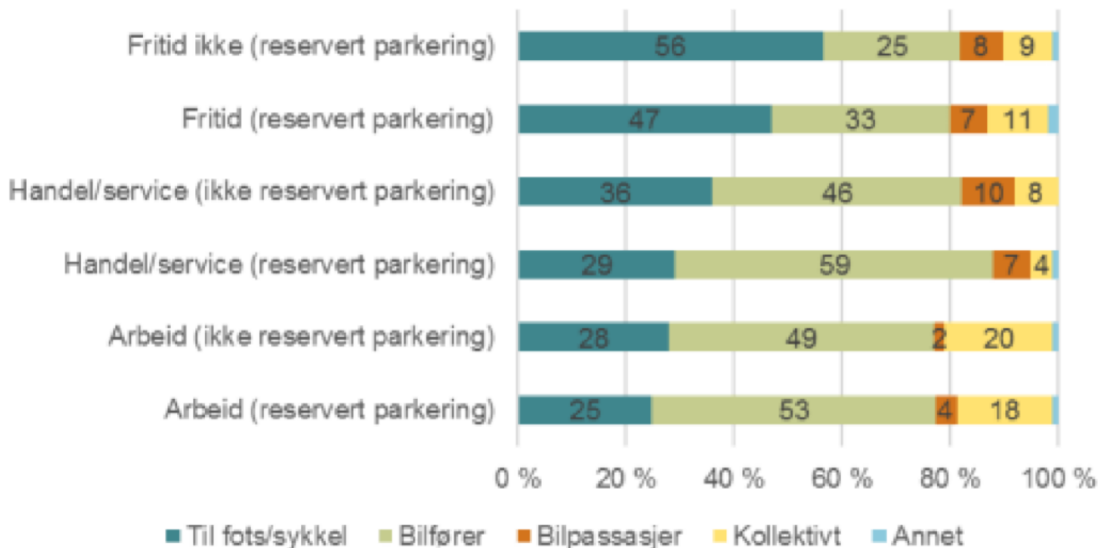
Betaling for parkering på arbeidsstedet



Arbeidsreiser, bosted og transportmiddelbruk i Bærum

Som figurene på forrige side viser, er det en liten forskjell på transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser ut fra bosted. Her er bosted sett i sammenheng med om man bor innenfor eller utenfor 10 minutters gangavstand fra skinnegående stasjon. Sykkel- og gangandelene ligger noe høyere i den grønne stolpen til venstre, enn for de øvrige områdene. Det ser ut til at forskjellen i aller størst grad er for andel reiser med bil – altså ikke med kollektiv.

Også andre reiser enn arbeidsreisene er følsomme overfor parkeringsrestriksjoner og prising av parkering. Figuren nedenfor viser hvordan reisemiddelandelene for henholdsvis fritidsreiser, handels-/servicereiser og arbeidsreiser varierer etter hvorvidt man har reservert parkering eller ikke på destinasjonen.



*Transportmiddelfordeling (prosent) til ulike reisemål for personer med og uten reservert parkeringsplass ved bosted i de tolv største norske byområdene<sup>5</sup>.*

Det er godt dokumentert at avgiftsparkering reduserer sannsynligheten for at bilen brukes. Avgiftsnivået kan tilpasses for å bidra til høyere grad av sirkulasjon, slik at det alltid vil finnes ledige plasser i et område. Dette gjør at gatene sentralt blir avlastet av trafikk som skapes av sjåførere som leter etter en ledig parkeringsplass. Tidsbegrensning reduserer også sannsynligheten for å bruke bil.

<sup>5</sup> Transportøkonomisk institutt, «Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass,» TØI-rapport 1439/201



## 4.2 Hvordan kan *Temaplan parkering* bidra til attraktive sentrumsområder og tettsteder?

Selv om det er positivt at Bærum har en høy (og stadig stigende) elbilandel – også sett i nasjonal sammenheng – tar utslippsfrie biler like mye plass på veier og i byrommet. De generer støy og utslipp av svevestøv og gir de samme uønskete arealbeslagene for nærområdene våre. Planleggingen må vektlegge gange og sykling sterkere og de attraktive byene og tettstedene kjennetegnes gjerne av at de er gangvennlige (og sykkelvennlige). Attraktive steder har gjerne høy kvalitet på arkitektur samt at møteplasser, kulturminner, - miljøer og kunst vies stor oppmerksomhet slik at det er hyggelig og interessant å oppholde seg og gå i byrommene. Attraksjonene ligger langs korte og direkte gangakser med høy tetthet av funksjoner og tilbud.

For at det skal være attraktivt å gå må omgivelsene være varierte og trivelige. Dersom det er noe vakkert eller interessant å se på reduseres den opplevde gådistansen. Forskning viser at man er villig til å gå 70 % lengre hvis omgivelsene oppleves om trygge og attraktive. Bruk av gatetrær, benker, kunst, bruk av åpne og aktive fasader osv., øker opplevelsene til en fotgjenger positivt. Fotgjengere bør i størst mulig grad skånes for motorisert trafikk og høye hastigheter. Om den motoriserte ferdsele er elektrifisert eller går på fossilt brensel har liten betydning – arealbeslaget og nærvær av et forstyrrende element i bybildet er like stort. Bredde og standard på fortau/ gangareal virker også inn på opplevelsen; det må være enkelt å krysse gater, utforming av kryss må prioritere fotgjengere og der det er mulig bør trapper, kulverter og planskilte løsninger unngås.

Eksempler på attraktive steder:



Asker Stasjon. Foto: Terje Borud, BaneNOR



*Showburgplein, Rotterdam. Foto: Kirsti Stokke Burheim*

Når det legges til rette for nabolagskvaliteter med nærhet til handel, tjenester og andre daglige gjøremål som skole og barnehage, vil transportbehovet øke mindre enn befolkningsveksten. Gode bomiljø innebærer arealer til opphold, lek, aktiviteter, gåing og sykling. Tilgang til utslippsfrie delebilordninger og mikromobilitet er også en viktig forutsetning for at flere skal kunne leve et kortreist liv og kunne foreta lengre reiser mer miljøvennlig.

Som en ekstra bonus medfører dessuten gange og sykling mindre trengsel, færre sykedager, lenger levetid, liten slitasje på veiene og minimalt med forurensning (Fra tiltak.no – tiltakskatalog for transport og miljø). Å legge til rette for gange og sykling har i flere studier vist seg å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Transport og handel er nært sammenknyttet. Ifølge RVU 2018 sto handel- og servicereiser for 28 prosent av dagligreisene i Bærum. Store kjøpesentre i Bærum konkurrerer regionalt med stor bilbasert kundemasse, mens mindre sentre retter seg mot et mer lokalt marked. Det foregår store strukturendringer i handelen med økt netthandel og en dreining i forbruket fra handel til service/tjenester/servering.

Tilgang til parkeringsplass ved målpunktet er helt avgjørende for om man velger å foreta reisen med bil eller ikke. Samtidig kan ikke parkeringstilbudet ses på isolert, men må vurderes i sammenheng med tilbud/ tiltak for ulike transportformer som helhet. Dersom en begrensning/ innstramning i parkeringstilbudet skjer uten at det samtidig gjøres mer attraktivt å sykle, gå eller ta kollektiv til målpunktet, er det en sjanse for at man heller reiser til en annen destinasjon – eksempelvis et annet handelssted.

Frykten for en slik handelslekkasje bør nok tas på alvor i Bærum, selv om undersøkelser fra andre byer som Trondheim og Oslo har vist at de som foretar handelsreisen til fots eller med sykkel, gjerne handler oftere og mindre, men legger igjen like mye og gjerne mer penger totalt. Det er ikke foretatt tilsvarende undersøkelse for Bærum. Det er likevel grunn til å anta at for områder som Sandvika som både har en handelsgate/ gågate og et konkurrerende kjøpesenter med gratis parkering innenfor kort radius, så kan det få negative konsekvenser om sentrumsparkeringen fjernes eller blir for rigid uten at tilsvarende begrensninger gjøres for parkeringstilbudet på Storsenteret. Justeringene/ skjerpelsene i en parkeringspolitikk må ikke medføre konkurser og handelslekkasje, men tilpasses situasjonen på stedet. En gylden middelvei har gjennom arbeidet pekt på at det i større grad må legges til rette for sirkulasjon av de parkeringsplassene som finnes, samt å unngå mye motorisert trafikk inn i de mest attraktive områdene for opphold og byliv.

## 5. Mål for *Temaplan parkering* for Bærum kommune

Bærum kommune skal bruke parkering som et virkemiddel for å:

- bidra til reduserte klimagassutslipp
- bidra til forbedret fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende, og for bylogistikk
- sikre mobilitet for dem som trenger å benytte bil
- legge til rette for levende handel/næring og god tettstedsutvikling
- legge til rette for effektiv arealbruk

Disse fem målene er førende for temaplanen. Målene knytter seg til overordnede målsettinger definert i kommunens Klimastrategi og Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi. De er dessuten forankret i Byveksttalen og i Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Videre har det framkommet mål ut ifra i behovskartleggingen som er gjennomført. Målene er ikke rangert. Alle målene formuleres med utgangspunkt i en framskrevet situasjon (ca. 2040) der antall bosatte og arbeidstakere i kommunen er større enn i dag. Målene utdypes på de neste sidene.

### *Temaplan parkering* skal bidra til reduserte klimagassutslipp

- Bærum har vedtatt ambisiøse mål knyttet til å redusere klimagassutslippene.
- Utslippene knyttet til transportsektoren utgjør en vesentlig del av utslippene i Bærum.
- Det vil i flere år framover fortsatt være mange biler som gir utslipp. Bygging av veier og parkeringsplasser bidrar også til klimagassutslipp.



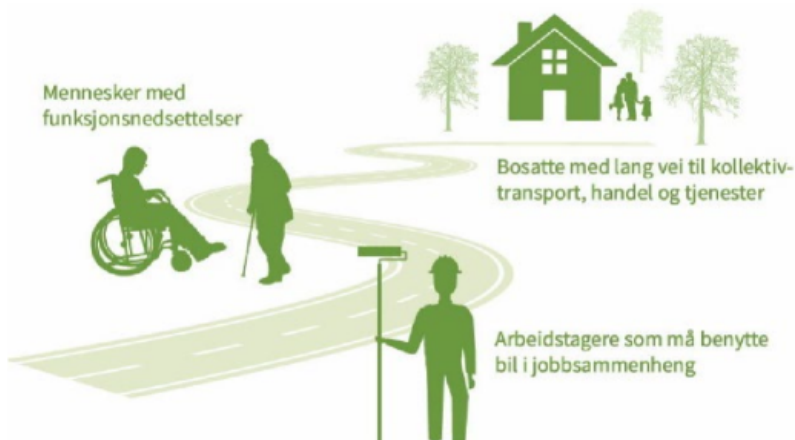
## Temaplan parkering skal bidra til forbedret fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende, og for bylogistikk

- Parkeringstiltak som bidrar til økt kollektiv, gange og sykling, eventuelt mindre behov for å reise, bidrar alle til dette målet.
- Dette målet tar opp i seg nullvekstmålet og Klimastrategiens mål om 60 % gange, sykkel og kollektiv, som begge innebærer at personbiltrafikken ikke kan øke selv om befolkningen i Bærum øker.
- Bylogistikk er avhengig av god fremkommelighet på vei, og dessuten muligheten for korttidsparkering i forbindelse med varleveranser og besøk hos kunder og brukere.



## Temaplan parkering skal sikre mobilitet for dem som trenger å benytte bil

- Noen bosatte/arbeidstakere i Bærum vil i mange tilfeller ha dårlige alternativer til å bruke bil og vil trenge bil for å gjøre daglige gjøremål. Dette gjelder eksempelvis eldre og andre som ikke anser sykkel som et attraktivt reisemiddel, personer som bor eller arbeider utenfor kollektivknutepunkt, hjemmetjenester og personer som har lang reisevei til handels- og servicetilbud. Målet tar også innover seg mennesker med funksjonsnedsettelse som kan være avhengig av bil.



### Temaplan parkering skal legge til rette for levende handel/næring og god tettstedsutvikling

- Handelsnæringen uttrykker en sterk oppfatning om at gode parkeringsmuligheter og generell mulighet til å benytte bil er viktige for handelen i Bærum. En del handelsvirksomheter anfører også godt bymiljø/gatemiljø som suksessfaktor for sin virksomhet.
- Temaplanen skal bidra til at byrommene har gode oppholdskvaliteter, og sikre bedre forhold for fotgjengere og syklister. Dette vil øke attraktiviteten for handelsmiljøene.



### Temaplan parkering skal legge til rette for effektiv arealbruk

Begrensninger i areal til parkering frigjør areal til andre formål, som boliger, parker og/ eller byrom. Dette vil også bidra til at viktig naturmangfold i større grad kan skjermes. Det kan også gi kostnadsbesparelser ved at det blir mindre behov for å bygge parkeringsanlegg.



## 6. Prinsipper for hvordan målene skal nås

For at målene i temaplanen skal nås, er det definert fire satsingsområder/prinsipper kommunen skal jobbe etter når det gjelder mobilitet og parkering. Disse prinsippene er temaoverskridende, og gjelder i forhold til all parkering uavhengig av formål og sted. Prinsippene har blitt tydeliggjort gjennom arbeidet som er beskrevet i kap. 2. Det er også definert seks tema med tilhørende strategier og tiltak. Dette til sammen utgjør *Temaplan parkering*. Temaene er beskrevet i kap. 7.

Disse prinsippene legges til grunn for arbeid med mobilitet og parkering:

### Parkering skal alltid ses sammen med andre tiltak innen mobilitet

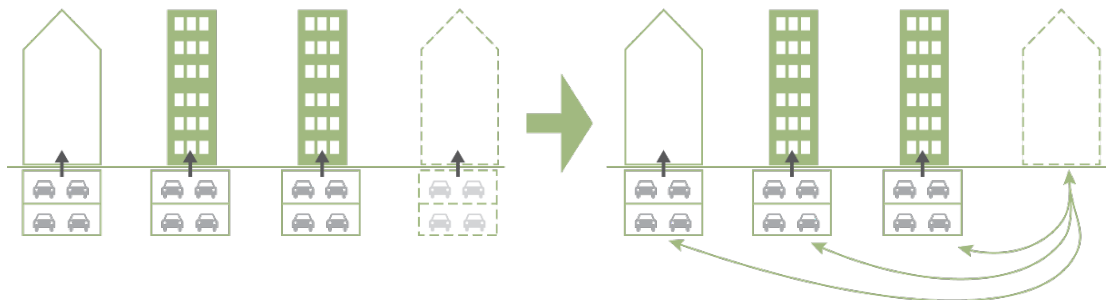
Parkering kan ikke vurderes som et enkeltstående virkemiddel, men må ses i sammenheng med området man er i; sentralitet og type område (byområde, boligområde, utfartsområde, idrettsanlegg osv.), kollektivtilbudet på stedet (frekvens, pålitelighet, pris), tilrettelegging for gange og sykkel, dagens og fremtidig planer for sykkeltilrettelegging, eksisterende parkeringssituasjon og nærhet til overordnet veinett.





## Eksisterende parkeringsareal skal utnyttes bedre

80 prosent av de bygningene som skal være i bruk i 2050 er allerede bygget. Tiltak bare rettet mot nybygg gir derfor liten effekt uten at det samtidig rettes tiltak mot eksisterende parkeringsplasser. Disse er ofte bygget ut fra p-normer for bil som har vært høyere enn i dag, og har færre sykkelparkeringsplasser enn det dagens norm krever. Dette setter krav til større grad av samhandling på tvers av grunneiere, og det offentlige og private.



## Kommunen skal sikres plass/kapasitet til fremtidens behov for sykkelparkering, mikromobilitet og bylogistikk og legge til rette for fleksibilitet

Mobilitetsbehov og -løsninger er i stadig endring. Det er en stadig større økning i kombinerte reiser, og denne trenden ser ut til å fortsette. Tilbudet må være sømløst for å være attraktivt. I sentrale områder med god kollektivdekning er det også en tendens til at flere velger å bosette seg med kun én parkeringsplass tilgjengelig eller ingen. Til gjengjeld ønsker å man å sikre seg muligheten til å bruke bil innimellom eller andre motoriserte kjøretøy som mc/ moped. Gjennom sambruk av parkeringsplasser, endring av bruk av areal gjennom døgnet (for eksempel bilparkering bolig om natten, sykkelparkering om dagen) eller tilrettelegging for deleordninger, kan dette bli mer attraktivt. Dette kan blant annet oppnås gjennom bruk av avtaler. Dette sikrer i større grad en fleksibel bruk av arealer også for endringer i fremtiden – f.eks å omgjøre én bilparkeringsplass til parkering for flere sykler, mopeder osv. Med mikromobilitet menes en rekke små, lette kjøretøy som kjører i hastigheter under 25 km/t og inkluderer elsykler m.m.



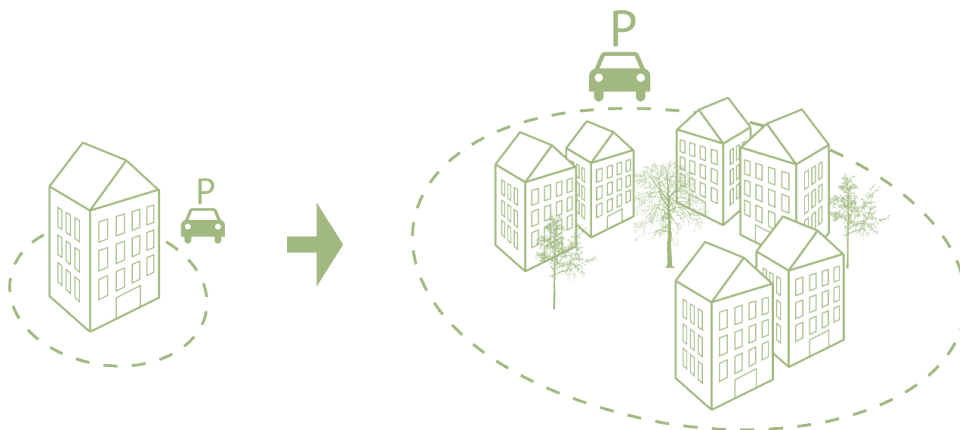
På sikt kan en slik tilrettelegging gi positive synergieffekter i form av mulighet for økt utnyttelse på tomta, enklere å tilrettelegge for sambruk av p- plassene, økt avstand mellom bolig og parkering (og derav mindre intern bilkjøring), bedre overvannshåndtering osv.

Det skjer også store endringer innen mikromobilitet, og det forventes store endringer innenfor bylogistikk og måten vi gjør innkjøp på (mer nettbasert handel). Kommunen skal sikre rause og fleksible byrom som tar høyde for en slik utvikling.

Ved etablering av nye parkeringsplasser bør disse få en utforming/ et belegg som bidrar til fordrøying av overvann (bruk av permeabelt dekke).

### Parkering skal ses i et større bilde med utgangspunkt i områder/bydeler, fremfor enkelttomter

De positive synergieffektene nevnt over, er et godt eksempel på konsekvenser av å se parkering i et større bilde med utgangspunkt i områder framfor enkelttomter. Da er det enklere å legge til rette for større grad av sambruk, deleordninger, og samlet sett gi en bedre utnyttelse av plassene. Utbyggere har som en del av arbeidet med temaplanen etterspurt denne muligheten i form av ønsker om større fleksibilitet knyttet til å finne de gode løsningene som bidrar til å redusere bilbruk.



### Virkemidler for de ulike temaer

For å nå målene er det behov for å tilpasse virkemiddelbruken til ulike steder og tema. Temaene er valgt ut ifra innspill som har kommet gjennom medvirkningsarbeidet hvor flere aktører har uttrykt hva slags behov de har innenfor mobilitet og parkering spesielt. De er også valgt ut ifra hvor kommunen har en mulighet til å påvirke parkeringspraksisen. I kommende kapittel er dette synliggjort for følgende temaer:

- Sentrumsområder
- Innfartsparkering
- Boliger i knutepunkter/ områder med god kollektivtilgang
- Arbeidsplassparkering i områder med god kollektivdekning
- Utfartsparkering og parkering ved idrettsanlegg med god kollektivdekning
- Parkeringsvilkår for utslippsfrie biler

## 7. Temaer

### 7.1 Sentrumsområder <sup>6</sup>

Attraktive byer og tettsteder kjennetegnes av mye liv i gatene, gode uteoppholdsarealer, handel og utadrettede funksjoner. Mennesker skal kunne bevege seg enkelt til fots og på sykkel, uten forurenset luft og støyende trafikk. Særlig viktig er fravær av motoriserte kjøretøy og arealeffektive transportløsninger som oppnås ved å tilrettelegge for syklister og gående. Likevel er det å reise med bil på handleturer naturlig for mange. Ønske om å begrense biltrafikken kan gjøres ved å begrense antallet parkeringsplasser. Samtidig er parkeringsmulighetene viktige for at handelen skal tiltrekke seg kunder.



Parkerings situasjonen i Bærums senterområder er i dag svært ulik. I noen senterområder, som Fornebu, er alle de allment tilgjengelige plassene for bilparkering i privat eie og tilknyttet kjøpesenteret Fornebu S. Andre steder som på Bekkestua og i Sandvika er det noe gateparkering med tidsbegrensning og avgift (regulert av det offentlige), i tillegg til større allment tilgjengelige parkeringsplasser/p-hus. Av disse er en mindre andel i offentlig eie, mens majoriteten er i privat eie. Felles for parkeringsplassene tilknyttet kjøpesentre er at det i de fleste tilfeller er gratis å parkere i én til tre timer.

I sentrumsområdene er en del parkering forbeholdt personer med funksjonsnedsettelse. I medvirkningsmøter har det kommet fram at det varierer geografisk om det er ledig plass eller ikke. Det er mest ledig på dagtid. Flere mener dette parkeringstilbudet er noe underdimensjonert, spesielt ved sykehus og helsetilbud (Bærum sykehus, men også andre sykehus og helsetilbud som for eksempel apotek og sykehjem).

<sup>6</sup> Sentrumsområder slik de er definert i kommuneplanens senterstruktur.



*Gateparkering i Sandvika med tidsbegrensing og avgift*

Når det gjelder sykkelparkeringsplasser i sentrum finnes det en del i tilknytning til kjøpesentre, butikker, men samtidig foregår en del ureglementert sykkelparkering som kan tyde på at antall plasser ikke er tilstrekkelig og/ eller at avstanden fra sykkelparkering til målpunkt kan oppfattes som for lang. Kvaliteten på sykkelparkeringene varierer dessuten en del både i forhold til om de er under tak eller ikke, tilpasset ulike typer sykler som f.eks. lastesykler osv.

I kjøpesentrene skjer varelevering til varemottak integrert i bygningene. Til butikker utenfor sentrene skjer varelevering i gate eller på gatetun/gangareal. Gjennom undersøkelser blant transportører og næringsdrivende for å kartlegge varelevering i Sandvika, uttaler samtlige aktører at de opplever utfordringer i forbindelse med vareleveringen<sup>7</sup>. Selv mindre næringsdrivende kan oppleve å ha opptil flere daglige vareleveringer.

Som en del av arbeidet med temaplanen er det kartlagt behov knyttet til parkering i sentrumsområder. I kartleggingen har følgende kommet fram:

- Ønskelig med et parkeringstilbud for bil som er tilpasset/underordnet bylivet, med gode løsninger for gående og syklende, og minimal bruk av arealer på overflaten til bilparkering.
- For å sikre tilfredsstillende avvikling av buss- og varetransport, er det viktig å begrense personbiltrafikken. God styring av parkeringstilbudet er viktig for å unngå uønsket trafikk i byene og tettstedene.
- For å nå målene om flere gående, syklende og kollektivreisende, må det suppleres med ulik type sykkelparkering nær målpunkt med ulik kvalitet. Det er og behov for ordninger for sykkelpool/sykkeldeling.
- Bruken av bildelingsordninger vil øke i tiden fremover og det er viktig hvor p-plasser for bildeling plasseres.

<sup>7</sup> <https://www.baerum.kommune.no/aktuelt/klimastotte-til-utredning-av-varetransport-i-by>

- Behov for enda mer sambruk av parkeringsplasser.
- Viktig at HC-parkering er plassert så nært målet som mulig og at det ikke er terskler. Det må være god informasjon om hvor disse parkeringsplassene er, gjerne digitalt, slik at turene kan planlegges på forhånd.
- Bilparkering er viktig for sentrumshandelen, og det er behov for løsninger som oppleves som konkurransedyktige sammenlignet med parkering på kjøpesentrene. Bilparkering er avgjørende for å tiltrekke seg kunder.
- De nære omgivelsene kan bli mer trafiksikre når bilen ikke får parkere overalt. Dette kan oppnås ved å samle parkeringen i randsonen av sentrum, reservere parkering til bosatte, reservere parkering til nullutslippsbiler eller benytte avgift for å styre bruken.

## Tiltak og strategier i sentrumsområder

Med bakgrunn i temaplanens mål, erfaringsdata og behovskartlegging omkring mobilitet og parkering i sentrumsområder er det pekt ut følgende tiltak og strategier.

### Strategier og tiltak

Lokalisere bilparkering i hovedsak i P-hus i utkanten av sentrumskjernen. Før nye plasser etableres, vurdere sambruk med allerede etablerte parkeringsplasser. Sikre økt grad av sambruk ved nyetablering av plasser

Drive påvirkning inn i ulike prosesser som kan sikre virkemidler/ lovendring kommunen ikke har i dag – for eksempel hjemmel til å pålegge betaling på private parkeringsareal minst tilsvarende parkering på kommunal grunn

Omfanget av overflateparkering /gateparkering reduseres for å gi plass til byliv, HCParkering, mikromobilitet og nødvendige arealer til varelevering. Det vurderes samtidig å begrense varelevering til å skje innenfor gitte tider i døgnet.

Gjennomgå kommunens egne plasser og se om det er flere plasser som kan omdisponeres til MC/ moped

Sikre et parkeringstilbud for HC ved viktige målpunkt

Mer restriktive vilkår (pris/makstid) på gateparkering. Fortsatt relativt lave priser i p-hus, men makstid.

Kort vei til sykkelparkering av god kvalitet til et variert tilbud av sykler ved alle målpunkter.



Begrensning av areal til bilparkering i gater og på terreng, og i større grad lokalisere bilparkering til p-hus vil bidra til mer effektiv arealbruk.

Prioritering av parkering for sykkel/mikromobilitet foran bilparkering i sentrumsområdene, vil gi positive effekter for målet om å forbedre mobiliteten for gående, syklende, kollektivreisende, og bylogistikk. Dette vil også ha effekt på de direkte klimagassutslippene.

Reduksjon i omfang av gateparkering/overflateparkering for bil vil bidra til bedre plass for gående og syklende, samt gi bedre fremkommelighet for kollektivtransport og bylogistikk lokalt i tettstedene. Det vil også bidra til mindre biltrafikk inn i senterområdene og derav øke attraktiviteten. Ved å beholde noe gateparkering kan de som må, bruke bilen.

Gateparkering kan være positivt for enkelte handelsvirksomheter, samtidig som det i stort omfang kan skape utfordringer knyttet til å legge til rette for gående og syklende, samt varelevering. Å legge bedre til rette for varelevering/bylogistikk vil kunne gi bedre forhold for transportørene og bedre forhold knyttet til trafiksikkerhet.

En økning i avgifter på parkering vil på de stedene det gjelder, kunne bidra til redusert etterspørsel etter bilparkering, og muliggjør at arealene kan benyttes til andre formål. Det har dog liten betydning om det kun er kommunalt eide parkeringsplasser som avgiftsbelegges dersom allment tilgjengelige privat eide parkeringsplasser har mer gunstige betingelser for bilkjører. Å være pådriver for økt virkemiddelbruk og/eller en lovendring er derfor lagt inn som tiltak i listen over, for å gi kommunen hjemmel til å pålegge betaling på private parkeringsareal minst tilsvarende parkering på kommunal grunn.

Økt antall og bedre kvalitet på sykkelparkering vil være positivt for handelen og tettstedsutviklingen da det legger bedre til rette for at de som ikke bruker bil kan benytte seg av handels- og servicetilbud.



*Otto Sverdrups plass, foto Bærum kommune*



## 7.2 Innfartsparkering

Innfartsparkering er i utgangspunktet et tiltak som skal gjøre det lettere å reise med kollektivtransport for de som bor langt unna en holdeplass.

Det er gratis innfartsparkering for bil på alle T-banestasjoner i Bærum, mens det er betaling for kollektivreisende på parkeringsplasser ved jernbanestasjonene. Kartlegginger viser at en relativt høy andel av dem som benytter innfartsparkeringene i Bærum bor innenfor gangavstand (1 kilometer) eller sykkelavstand (3 kilometer) fra T-banestasjonene. I gjennomsnitt har ca. 35 prosent av dem som benyttet innfartsparkeringene på T-banen i Bærum mindre enn én kilometers reiseavstand (luftlinje) fra hjemmet<sup>8</sup>. Andelen bosatte innen tre kilometer er ca. 70 prosent.

Det er gjort flere evalueringer av innfartsparkeringsplasser som har fått prising. Blant annet har TØI gjort en evaluering<sup>9</sup> av effektene av at Bane NOR innførte en månedspris på 250 kroner på innfartsparkeringen på 15 jernbanestasjoner, deriblant Slependen og Blommenholm. For Blommenholm gikk den typiske kjørelengden (median) til parkeringsplassen opp fra 2,4 til 3,2 kilometer, samt at det ble flere biler med barnesete (fra 17 til 24 prosent). For Slependen stasjon var det en signifikant økning av andel biler med barnesete. Evaluering av disse stasjonene og de andre som var med i evalueringen viste at:

- avgiftsøkningen har ført til en mer hensiktsmessig bruk av parkeringsplassen med flere barnefamilier og folk som bor i større avstand fra stasjonen.
- å avgiftsregulere parkeringsplassene frigjør plass og gjør det lettere å bruke tilbudet for dem som ankommer senere på dagen (for eksempel barneforeldre).

Flere av innfartsparkeringene langs T-banen tiltrekker seg bosatte til dels ganske langt unna, blant annet fra Bærums Verk, Lommedalen og Rykkinn. Mange har altså et busstilbud som ligger nærmere bostedet, men velger likevel å kjøre, til innfartsparkeringen. Pris- og sonestruktur i kollektivtilbudet bidrar til dette, ved at mange ønsker å kjøre bil frem til sone 1 med de rimeligste kollektivbillettene. T-banetilbudet ligger i sin helhet innenfor sone 1. Dette betyr at hadde de samme menneskene benyttet bussen, ville de betalt for to soner. Det er derfor stor etterspørsel etter innfartsparkering på T-banestasjonene i Bærum. Det må jobbes videre med å endre sonestrukturen for kollektivtransport.



<sup>8</sup> [TØIrapport 1749/2020: Innfartsparkering og betaling. Før- og etter analyser av jernbanens innfartsparkeringsplasser](#)

<sup>9</sup> [TØIrapport 1749/2020: Innfartsparkering og betaling. Før- og etter analyser av jernbanens innfartsparkeringsplasser](#)



Innfartsparkering i tettsteder kan være problematisk fordi parkeringen konkurrerer om areal som er verdifullt for by-/tettstedsutvikling og fordi kollektivtilgangen kan være god på slike steder. Dette ser vi flere eksempler på i Bærum for eksempel på Gjønnes, Slependen, Jar, Haslum, Eiksmarka og Kolsås. Tilbudet genererer dessuten flere bilreiser, som kunne vært foretatt med gange og/ eller sykkel.

Som en del av arbeidet med temaplanen er det kartlagt behov hos flere aktører:

- Velforeninger peker på at innfartsparkeringsplasser langs T-banen «misbrukes» av de som bor nær stasjonen og at det bør vurderes tiltak som sikrer at de med et reelt behov kan bruke bilen til innfartsparkeringen. Velene vurderer også kapasiteten ved innfartsparkeringsplassene langs Kolsås som utilstrekkelig, og at det er vanskelig å finne ledig plass. De ønsker at kommunen vurderer en mer effektiv bruk av plassene gjennom for eksempel avgift. Usikkerheten om hvorvidt det vil være ledige plasser på innfartsparkeringen utgjør et hinder for å bruke kollektivtransport.
- Velforeninger spilte inn at bruk av innfartsparkering bør reserveres dem som har kjøpt kollektivbillett.
- De offentlige transportaktørene mener det bør innføres avgift på innfartsparkering for å sørge for at de med reelt behov bruker plassene.
- Bør være godt med HC parkeringsplasser ved innfartsparkeringsplassene. Mange som ikke bruker rullestol, men som har ulike typer funksjonsnedsettelse er gående.
- Det er videre etterspurt at temaplanen også omfatter parkering for motorsykler og mopeder som i stadig større grad elektrifiseres. Disse inngår egentlig inn under definisjonen motoriserte kjøretøy på samme måte som bil, men krever mindre arealer f.eks til parkering.



*Kolsås stasjon*

Med bakgrunn i temaplanens mål, erfaringsdata og behovskartlegging omkring innfartsparkeringsplasser er det pekt ut tiltak.

## Strategier og tiltak

Effektivisere bruken av allerede eksisterende p- plasser langs T-banen.

- Det vurderes hvor det evt bør etableres flere parkeringsplasser for innfartsparkering. Dette bør fortrinnsvis vurderes for stasjoner som ikke inngår i et senterområde.
- Andre steder vil det være aktuelt å omgjøre noen bilparkeringsplasser til parkeringsplasser for MC/ moped og mikromobilitet. Vurderingene bør gjøres i lys av den teknologiske utvikling man ser innen mobilitet som f.eks elektrisk mikromobilitet.

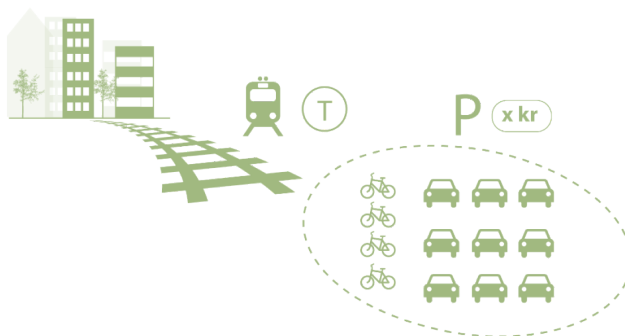
Følge opp evt. fremmedparkering i områdene rundt innfartsparkeringen.

- Det iverksette en pilotordning for beboerparkering<sup>10</sup>. Aktuelle steder er Lysaker og Stabekk, samt på Bekkestua hvor dette er en utfordring
- Vurdere parkering forbudt

Det jobbes videre med å endre sonestrukturen og /eller billettssystemet for kollektivtransport

Jobbe for å etablere sykkelparkeringsplasser av variert type og høy kvalitet, blant annet ved å tilby låsbare plasser/bokser

Bidra til å etablere pakkeløsninger for mobilitet og prioritere areal til delbilordninger, pakkebokser, ulike type sykkel og sparkesykkeltilbud



Å øke antall p-plasser for innfartsparkering vil trolig føre til mer internkjøring i kommunen, som ikke er et mål. Å avgiftsbelegge dagens innfartsparkeringsplasser langs T-banen vil ut ifra erfaring og tidligere evalueringer av prising redusere etterspørselen, og bidra til at de som bor innenfor gang- og sykkelavstand til stasjonen heller vil gå eller sykle. Særlig dersom det samtidig legges til rette for flere og bedre sykkelparkeringsplasser.

Ved en mindre avgift på parkeringsplassene viser dessuten erfaring at det bli større sannsynlig for å finne en parkeringsplass senere på dagen og dette vil for eksempel gi en fordel til en del barnefamilier som må reise seinere på morgenen.

Areal til innfartsparkering konkurrerer med formål som boligbygging eller annen by/tettstedsutvikling. Dette konkurranseforholdet varierer mellom stasjonene, avhengig av de lokale forholdene. Ved de fleste stedene er det et slikt konkurranseforhold. Arealkonflikten kan begrenses ved å bygge i høyden eller under bakken, men kostnadene ved dette kan bli betydelige.

<sup>10</sup> Boligsoneparkering innebærer at beboere i området unntas fra nærmere angitte restriksjoner – for eksempel parkeringsavgift.

### 7.3 Utfartsparkering og parkering ved idrettsanlegg med god kollektivdekning

Om lag én av tre av de daglige reisene bæringene foretar seg er fritids- og følgereiser. Det dreier seg eksempelvis om reiser til Vestmarksetra for en skogstur og/ eller at man følger barnet til fotballtrening på Nadderudhallen. Bilandelen for disse reisene er høy – særlig for omsorgs- og følgereisene (77%). Der den gjennomsnittlige omsorgs-/følgereisen ikke er så lang, ligger fritidsreisen i øvre sjikt i forhold til gjennomsnittlig avstand.

Utfartsparkering er som regel ikke avgiftsbelagt i dag, men for noen steder kan idrettslag få tillatelse til å kreve parkeringsavgift og beholde inntektene enkelte steder ved inngangen til Marka i helgene. På Kadettangen og ved Storøyodden er det parkeringsautomater med tre timers begrensning. Generelt er det dårlig med sykkelparkeringer ved utfartssteder og kollektivtilgjengeligheten varierer. Det å innføre en mindre avgift vil ha størst effekt der det foreligger reelle valgmuligheter for alternativ transport (bra kollektivtilbud f.eks.).

Idrettsanleggene har stor variasjon i forhold til hvor de tilreisende kommer fra. Brukerne kan både være lokale innbyggere med kort reisevei og folk fra hele Stor- Oslo, avhengig av hva slags idrettsaktivitet som finnes på stedet (jo mindre «vanlig», jo større omland og /eller cuper og samlinger kan generere mange tilreisende fra et større omland). Videre har idretten selv oppgitt at foreldreengasjement – det at foreldrene følger til trening og blir under treningen – har stor betydning for hvorvidt barnet/ ungdommen fortsetter med sin aktivitet. Det er allerede satt i gang noen sambruksløsninger eksempelvis mellom parkering ved skole og idrettsanlegg, som kan videreutvikles. Skolen bruker parkering på dagtid og idrett på kveldstid. For idrettsanlegg som ligger i nærheten av større arbeidsplasser og/ eller høyfrekvent kollektiv (Nadderud Idrettspark som eksempel), vil en mindre avgift kunne være insitamentet til at arbeidstakere ikke parkerer på disse når de skal på jobb (ta banen f.eks.) og kunne frigjøre en del kapasitet.

Medvirkningsprosessen kartla følgende behov knyttet til parkering ved utfartssteder og idrettsanlegg:

- Som en konsekvens av den forventete befolkningsveksten, antas trykket på utfartsområdene å øke. Dette trykket bør i størst mulig grad kunne dekkes av kollektiv, sykkel og gange noe som krever økt tilrettelegging og prioriteringer. Ønskelig med flere sykkelparkeringsplasser og gode/ direkte sykkelveier til utfartsområdene.
- Det er behov for et visst antall parkeringsplasser ved idrettsanlegg – for forflytningshemmede og/ eller de som reiser langt. Det bør likevel innføres en avgift som ikke er så høy.
- Behov for flere og bedre sykkelparkeringsplasser ved idrettsanleggene.



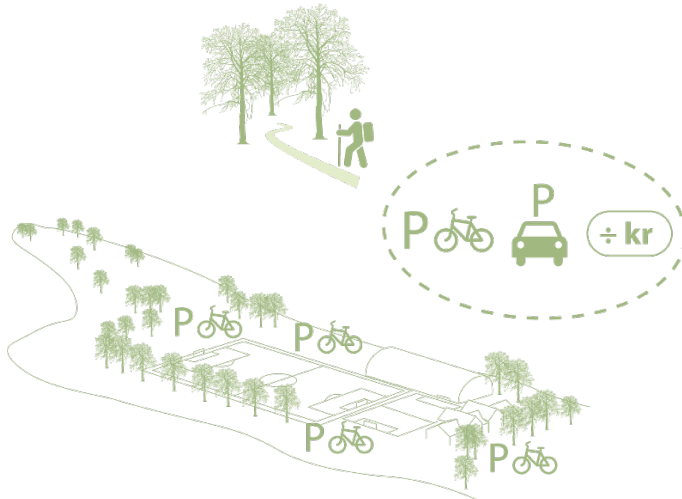
Inngangsparti Nadderudhallen



Parkeringskaos Kadettangen. Foto: Budstikka

### Strategier og tiltak

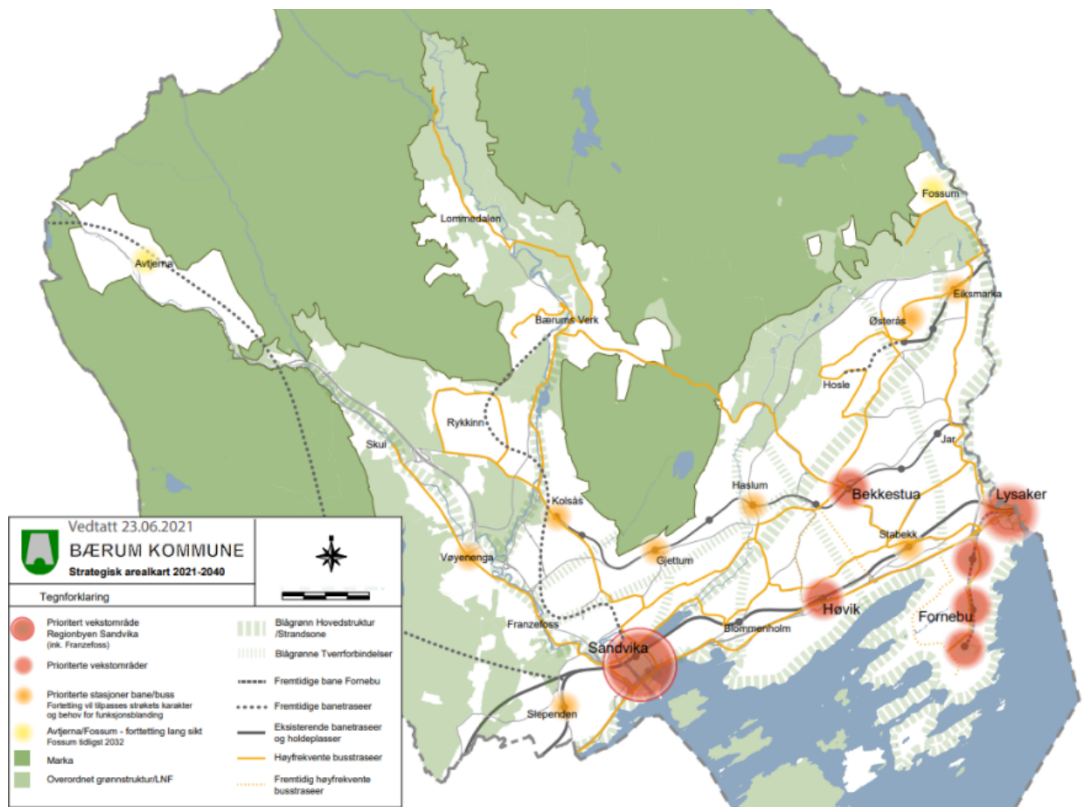
- Innføre en lav avgift på utfartsparkeringsplasser. Tilrettelegge med sykkelparkeringsplasser av høy kvalitet.
- Innføre en maks tid for gratis parkering ved større og kollektivnære idrettsarenaer. Sikre gode sykkelparkeringsplasser ved inngangsdører og ved de ulike anleggene (baner eksempelvis)



Å innføre en maks tid for gratis bilparkering i kombinasjon med flere sykkelparkeringsplasser av høy standard, vil ha effekt på måloppnåelsen i strategier. Aller størst effekt har det i forhold til bedret fremkommelighet for gående, syklende, kollektiv og bylogistikk i form av marginalt mindre biler på veiene. Flere vil trolig samkjøre til idrettsanlegg når de skal være der over lengre tid. Det vil forebygge at p-plassene brukes til for eksempel arbeidsplassparkering. I tillegg vil det blir bedre lokalmiljø i områder med mye utfartsparkering.

## 7.4 Bolig i knutepunkter/områder med god kollektivdekning

Dette temaet omfatter boligområder i senterområder som Sandvika, Bekkestua og Fornebu, og boliger lokalisert ved kollektivknutepunkter.



Arealstrategisk kart

Majoriteten av den forventete boligveksten skal de kommende årene ifølge kommunens arealstrategiske føringer, skje i/ved prioriterte vekstområder og stasjoner, hvor kollektivtilgjengeligheten er god. Det legges opp til en utvikling med flere senterområder med høy grad av funksjonsblanding, for å bidra til å nå målet om å utvikle Bærum for et kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagstilbud som handel, skole, barnehage, fritids- og rekreasjonsområder og kollektiv.

Gjeldende parkeringsnorm for bolig er i dag fastnorm for bil og minimumsnorm for sykkel. For nye boliger vil revidert parkeringsnorm for bil og sykkel kunne bidra til en endring i transportmiddelfordelingen i ønsket retning. Det må samtidig sikres tilgang til delebilordninger og tilbud innen mikromobilitet, for at ikke en redusert parkeringsnorm skal gi uønskete virkninger som «fremmedparkering» i omkringliggende villaveier. Krav om mobilitetsplan ved etablering av nye boliger vil kunne klargjøre behovet for tilrettelegging av ulike transportformer for at overordnede målsettinger skal innfris. Mobilitetsplanen bør blant annet redegjøre for hvordan sambruk av parkeringsplasser, behov for delebilsordninger osv kan implementeres i boligprosjekt av en viss størrelse.

Kommunen kan dessuten være enda mer «fremoverlent» å legge til rette for at bolig og parkering planlegges og selges separat, og at parkeringsnormen kobles til områdenivå framfor en enkelt tomt. Erfaringer fra andre steder har vist at seksjonering av parkeringsplasser bidrar til at flere velger å ikke ha tilgang til egen parkering<sup>11</sup>, men heller å benytte seg av deleordninger ved behov (som da bør tilbys som et supplement). Ordningen forutsetter en mobilitetskartlegging av området som en del av planleggingen. Erfaringen viser at dette gjerne er enklere i litt større boligprosjekter, det krever et høyt ambisjonsnivå for prosjektet og det forutsetter gjennomført forventningsavklaring hos kjøperne.

For eksisterende boliger (ofte småhus) – gjerne med flere biler og parkeringsplasser - vil det i større grad være parkeringsdekningen ved målpunktet - i kombinasjon med hvor gange- og sykkelvennlige omgivelsene er- som vil bidra til å endre reisemiddelfordeling.

I behovskartleggingen med ulike parter (både utbyggere, velforeninger og offentlige instanser), ble det lagt vekt på følgende under temaet boligparkering:

- Flere utbyggere mener at behovet for bilparkering har gått ned de siste årene, og at stadig flere boligkjøpere tilpasser seg en livsstil uten behov for egen bil. Det oppleves at «godt voksne» beboere i større grad etterspør bilparkeringsplasser enn yngre. Det er eksempler på at yngre i Bærum velger bort egen p-plass, f.eks. på Bekkestua der kollektivdekningen er god. Pris per parkeringsplass er høy – antar at denne vil nærme seg 700 000 kr<sup>12</sup>.
- Antagelse om at parkeringsbehovene vil endre seg mye i tiden fremover. Behovet vil knytte seg særlig opp mot utnyttelsen av mobilitetspakker og hvor langt boligene er lokalisert fra T-banestasjon.
- Behovet for bilparkering endrer seg over tid og varierer fra prosjekt til prosjekt. Flexibilitet i forhold til parkeringsnormer er etterspurt – både mulighet til å endre etter hvert som prosjektet utvikler seg, men også i forhold til målgruppen det bygges for. I parkeringsworkshop ble det foreslått at parkeringsplasser bør næringsseksjoneres for å legge til rette for flexibilitet for fremtiden.
- Behov for mer og bedre sykkelparkeringsplasser i allerede etablerte områder.
- Utdringer med krav til overdekket sykkelparkering i forhold til utnyttelse og kostnader.
- Utdringer med fremmedparkering i boligområder nær kollektivstasjoner (omtales nærmere under innfartsparkering)

### Strategier og tiltak

Pilotere to boligprosjekter i sentrale områder der parkeringsplassene ikke tilhører den enkelte beboer, men seksjoneres som næringsareal og eies av et sameie eller lignende. Ordningen forutsetter maksnorm på parkering (kan kombineres med fra min til maks)

Kreve mobilitetsplaner for planer og prosjekter av en viss størrelse – boligprosjekter over 1 000 m2 BRA.

Foreslå reduserte parkeringsnormer for sentrale og kollektivnære boliger og knytte normkravet til områdenivå. Før nye plasser etableres, vurderer sambruk med allerede etablerte parkeringsplasser. Sikre økt grad av sambruk ved nyetablering av plasser

Sette krav om bilpool/ mobilitetspool i nye boligprosjekter

Sikre arealer til service for sykkel; vask/ reparasjonsareal, oppbevaring av ekstrautstyr eller lignende, for større boligprosjekter.

<sup>11</sup> Erfaringer fra Furubakken – prosjekt i Bryn, Oslo.

<sup>12</sup> 2020 kroner





Reduksjon av p- norm for bil i kombinasjon med krav om mobilitetsplan i nye boligprosjekter, vil over tid kunne bidra til å redusere biltrafikken og derav også klimagassutslippene. Mobilitetsplan i kombinasjon med bilparkering på områdenivå kan dessuten bidra til at det kreves tiltak som i neste omgang bidrar til økt attraktivitet i områdene. Dette igjen kan gjøre at flere benytter seg av gange/ sykkel/ kollektiv i kombinasjon med deleordninger for bil.

Seksjonering av parkeringsplasser vil kunne synliggjøre den reelle kostnaden en parkeringsplass har, og bidra til at terskelen for å eie egen bil i kollektivnære områder øker. At ikke hver boenhet har egen p-plass knyttet til boligen kan dessuten gi en mer effektiv bruk av den enkelte parkeringsplass gjennom døgnet. Antageligvis vil det kreve stor grad av fleksibilitet i forhold til hvordan eksempelvis et kjellerareal benyttes – en mulighet kan være at en større andel av arealet benyttes til sykkelparkering på sommeren.

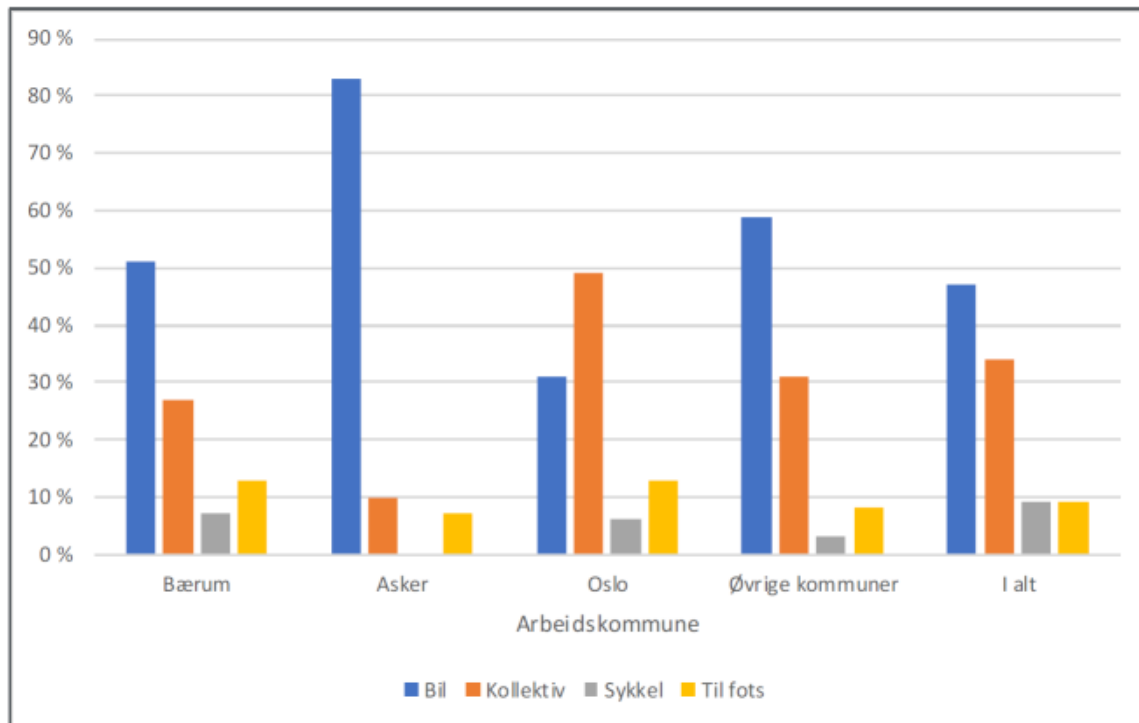
De mer restriktive tiltakene, er først og fremst ment for de som har gode muligheter for å sykle, gå eller kjøre kollektivt på flere av reisene de foretar seg. Dette vil også bidra til at de som faktisk er nødt til å kjøre (grunnet helse, arbeidssituasjon og/ eller bosted) sikres bedre fremkommelighet på veinettet.

Når det gjelder foreslåtte tiltaks effekt på handel og god tettstedsutvikling, er det grunn til å anta at tiltakene har størst effekt lokalt i forhold til mindre biltrafikk og mer gange og sykkel. Dette vil gi steder det er hyggelig å oppholde seg.



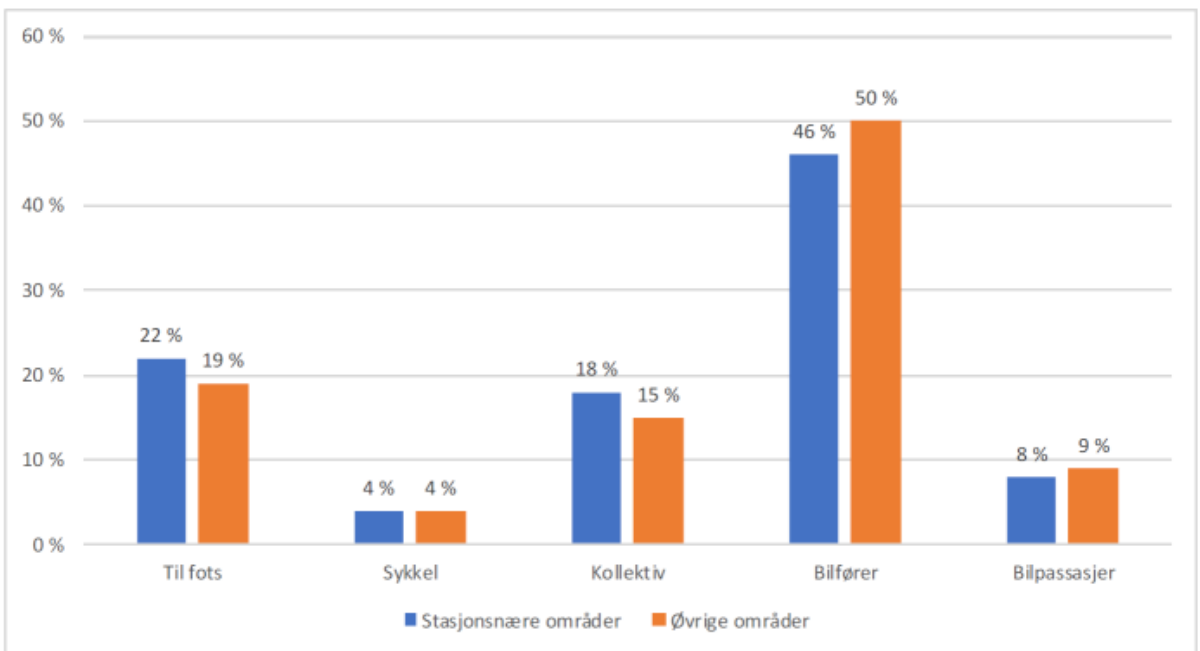
## 7.5 Arbeidsplassparkering i områder med god kollektivdekning

20 % av alle reisene bæringene foretar seg er arbeidsreiser. Ca. halvparten av de som bor i Bærum, jobber i Bærum og om lag 90 % av bæringene har tilgjengelig parkeringsplass på arbeidsplassen. 4/5 av disse har tilgang på gratis parkering. Tilgang på parkering på arbeidsplassen har stor betydning for om man kjører bil eller bruker andre transportmidler til jobb. Tilgang til parkering på arbeidsplassen varierer for de ulike områdene i kommunen – der Fornebu har den laveste andelen.



*Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser for bosatte i Bærum. %- vis andeler av antall reiser*

Der bilandelen for de Oslorettede arbeidsreisene er lav (ca. 30 %), utføres i overkant av 60 % av de interne arbeidsreisene internt i kommunen med bil. Andelen varierer innad i kommunen, med lavere bilandel for de som jobber i områder som Fornebu og Lysaker og høyere for de som arbeider utenfor senterområdene. Forskjellene har blant annet sammenheng med lav parkeringsdekning på arbeidsplasser sentralt i Oslo og at det for mange er et effektivt og pålitelig kollektivtilbud (bane og tog) på de Oslorettete og mer sentrale reisene. Videre kan bompenger i kombinasjon med (for mange) lave utgifter til kollektiv bidra til å øke konkurransevnen for kollektivreisene mot Oslo.



Reisemiddelfordeling for bosatte i henholdsvis stasjonsnære områder og andre områder i Bærum. %- vis andeler av alle reiser

I forbindelse med gjennomførte medvirkningsopplegg, ble følgende vektlagt i forhold til arbeidsplassparkering og behov:

- Det bør være mulig å parkere på jobben dersom man er avhengig av bil enten i jobb eller av private årsaker, men det bør være avgiftsbelagt.
- Arbeidsgivere bør legge til rette for at det er enklere å reise miljøvennlig:
  - God sykkelparkering
  - Mikromobilitet/ deleordninger som sikrer enkel transport til/ fra stasjonen
- Ved næringsparkene er ikke kollektiv et reelt alternativ. Her bør man ikke begrense parkering før et bedre sykkel- og kollektivtilbud er på plass.

Kommunen er selv en stor arbeidsgiver og kan gå foran som et godt eksempel når det gjelder å tilrettelegge for mer gange, sykkel og kollektiv til arbeidsplassen. Særlig for de mer sentrale områdene som Sandvika. Det er viktig at det finnes et reelt transportalternativ, der man ønsker å iverksette tiltak som gir mindre bilkjøring. At kommunen «feier for egen dør» innledningsvis, kan gi ekstra styrke i forhold til å påvirke private arbeidsgivere til å følge etter.

Også her vil tiltakene variere mellom nye og eksisterende arbeidsplasser.

## Strategier og tiltak:

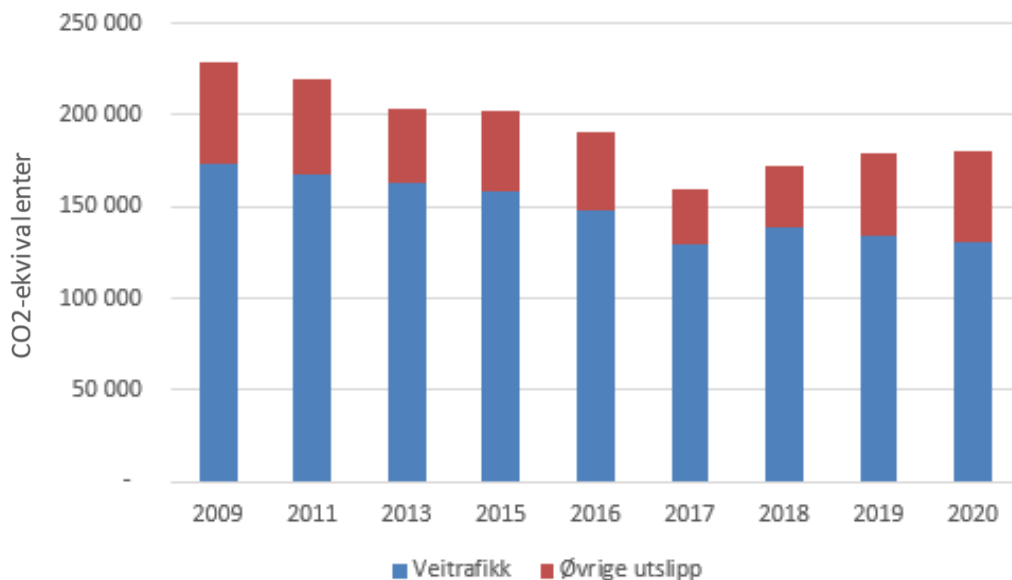
- Før nye plasser etableres, vurderer sambruk med allerede etablerte parkeringsplasser. Vurdere mer restriktive parkeringsnormer enn i dag og sikre økt grad av sambruk ved nyetablering av plasser
- Sette krav om å tilrettelegge for sykkelparkering med høy standard ved nye arbeidsplasser. Mer tilgjengelig og kortere avstand enn til bilparkeringsplasser. Det skal tilrettelegges for fasiliteter som garderobe- og dusjfasiliteter samt mulighet for renhold/ reparasjon av sykler.
- Tiltak for eksisterende kommunale arbeidsplasser
  1. Innføre en moderat avgift på alle kommunens arbeidsplasser – også for elbiler
  2. Tilrettelegge for sykkelparkering med høy standard ved kommunale arbeidsplasser. Mer tilgjengelig og kortere avstand enn til parkeringsplasser for bil. Det skal tilrettelegges for fasiliteter som garderobe- og dusjfasiliteter samt mulighet for renhold/ reparasjon av sykler.
  3. Vurdere ulike belønningsordninger som oppmuntrer kommunens egne ansatte til å sykle, gå eller kjøre kollektivt til jobb.
- Oppfordre til å lage mobilitetsplaner for (større) eksisterende arbeidsplasser. Kommunen begynner med egne arbeidsplasser i Sandvika. Kommunikasjonsstrategi/ samhandling mot store private arbeidsgivere/ handelsvirksomheter/ eiendomsaktører
- Ta initiativ til samarbeid med kommunen, Viken Fylkeskommune, Ruter, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og arbeidsgivere for å redusere personbiltrafikken gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise med kollektivtransport til og fra jobb<sup>14</sup>.

Selv om reduserte parkeringsnormer på sikt har god måloppnåelse innenfor flere av målene, er det tiltak som gjennomføres på eksisterende arbeidsplasser som vil ha størst effekt på måloppnåelsen. Dette gjelder både innenfor fremkommelighet for kollektiv og mindre rushtidsforsinkelser og i forhold til reduksjon av klimagassutslipp. Reduksjon i biltrafikk muliggjør dessuten mer levende gateliv der gange og sykkel får økt plass. Handelen vil også kunne tjene på dette, siden tiltakene ikke primært er rettet mot handelsreisende, men de som handler på vei til/ fra jobb.

## 7.6 Parkeringsvilkår for utslippsfrie biler

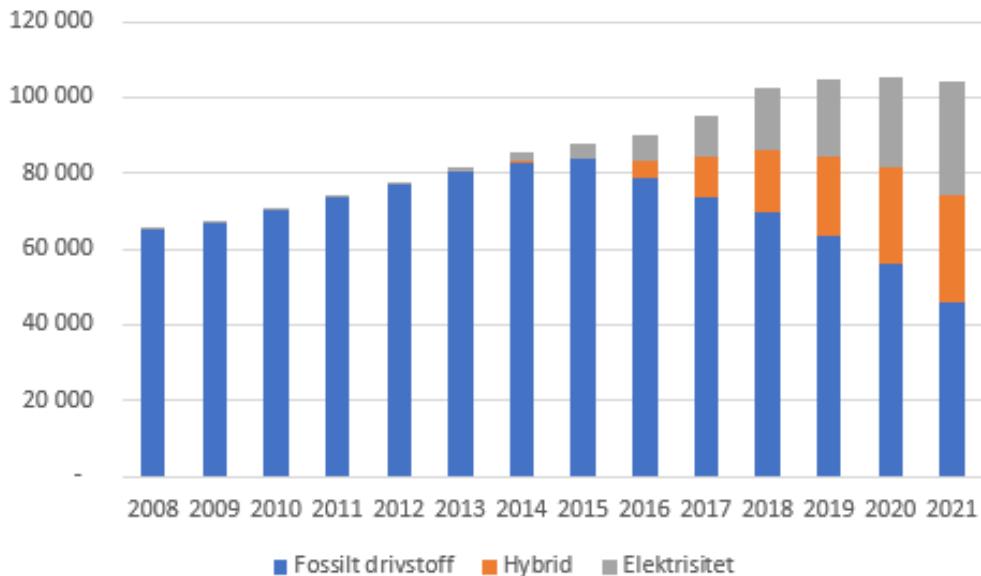
Ett av målene som temaplanen skal bygge opp under, er reduserte klimagassutslipp i Bærum. I 2018 var Bærum utslipp av klimagasser 172 000 tonn, hvorav om lag 82 prosent, kom fra veitrafikken. Utslippene i Bærum har i perioden 2009-2018 gått ned med 20 prosent, eller i gjennomsnitt 2,4 prosent per år.

En økende andel elbiler og ladbare hybridbiler, sammen med økende innblanding av biodrivstoff, er grunnene til at utslippene har gått ned. I Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029 presenterte regjeringen Solberg følgende måltall for kjøretøy: Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) fra 2025.

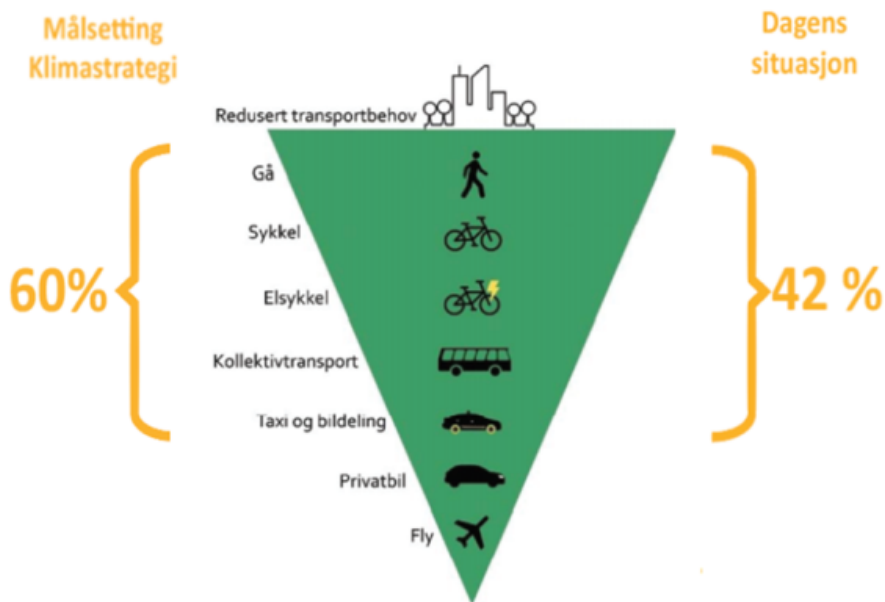


Utslipp av klimagasser i 2020 i Bærum kommune. Kilde: Miljødirektoratet

Samtidig som elbilandel øker, jobber kommunen og andre aktører for at klimastrategiens mål med 60% andel som går sykler, eller kjører bil skal nås.



Antall registrerte personbiler i 2021 i Bærum. Kilde: SSB



Figur 3 Klimastrategiens mål med 60% andel som går sykler, eller kjører bil skal nås.

I Bærum i dag har utslippsfrie biler gratis parkering på kommunale parkeringsplasser på gateplan og i kommunale parkeringshus, men er underlagt de generelle tidsbegrensningene. Kommunale plasser på gateplan finnes i Sandvika, på Bekkestua og Stabekk. I private parkeringshus og på private parkeringsplasser er det ingen forskjellsbehandling. Til sammenligning er det avgift i våre nabokommuner<sup>15</sup>.

Det er godt dokumentert at avgiftsparkering reduserer sannsynligheten for at bilen brukes<sup>16</sup>. Ved å avgiftsbelegge kommunale parkeringsplasser også for elbiler vil kommunen stimulere til mindre bilkjøring i sentrumsområdene våre. Å gå fra gratis parkering til å måtte betale maks 50% takst for en stor del av bilparken vil kunne øke sirkulasjonen av plassene, spesielt der det er lang maksimal parkeringstid. Dette vil være til fordel for handelsstanden som kan få flere kunder som reiser med bil. Dette vil også bidra til mer attraktive sentrumsområder. Det foreslås å forsøke dette for de kommunale parkeringsplassene som har en tidsbegrensning på en hel dag. I forsøksordningen må det også undersøkes hvordan en avgift påvirker handelen.



Bilde fra googlemaps

### Strategier og tiltak

Iverksette en pilotordning for halv pris for elbiler på kommunale parkeringsplasser

Høyere parkeringspris for elbiler vil trolig gi mer sirkulasjon av p-plassene, noe som er til fordel for handelen. Det kan også gi mindre press på areal i tettsteder og på den måten bidra til mer effektiv arealbruk i disse områdene. Det kan bidra til noe langsommere elektrifisering av bilparken.

<sup>15</sup> <https://elbil.no/elbil-fordeler/parkering/>

<sup>16</sup> [Parkeringsstrategi for Bærum. Behov, mål og veivalg. Konsepter for parkeringspolitikk](#)

## 8. Tiltakspunkter samlet

Alle aksjonspunkter arbeides med ut ifra de fire prinsippene for hvordan mål skal nås, redegjort for i kap. 6

Tiltak	Ansvar	Hvordan	Når?
<b>Sentrumsområder</b>			
Før nye plasser etableres, vurderes sambruk med allerede etablerte parkeringsplasser. Lokalisere bilparkering i hovedsak i P-hus i utkanten av sentrumskjernen sikre økt grad av sambruk ved nyetablering av plasser	Plan- og bygningstjenesten, Vei- og trafikk, Sykkelprosjektet Eiendom og Byprosjekter	-Jobbes med i planarbeid og utbyggingsprosjekter kontinuerlig  -Tas inn i kommuneplanens bestemmelser	Kontinuerlig
Omfanget av overflateparkering /gateparkering reduseres for å gi plass til byliv, mikromobilitet og nødvendige arealer til varelevering. Det vurderes samtidig å begrense varelevering til å skje innenfor gitte tider i døgnet.  Gjennomgå kommunens egne plasser og se om det er flere plasser som kan omdisponeres til MC/ moped	Plan- og bygningstjenesten, Vei- og trafikk	-Prosjekt: vurdere omdisponering av 10 sentrale overflateparkeringsplasser per sentrumsområde i kommunen i 2022. Vurdere muligheter og behov for å styre vareleveranser innenfor gitte tidsintervaller.	Prosjekt i 2023
Sikre et parkeringstilbud for HC ved viktige målpunkt	Plan- og bygningstjenesten, Vei- og trafikk, Eiendom og Byprosjekter	Jobbes med i planarbeid og utbyggingsprosjekter kontinuerlig	Kontinuerlig
Mer restriktive vilkår (pris/makstid) på gateparkering. Fortsatt relativt lave priser i p-hus, men makstid.	Tekniske tjenester v/ Vei- og trafikk.	-Prosjekt	2023 og vurderer årlig
Kort vei til sykkelparkering av god kvalitet til et variert tilbud av sykler ved alle målpunkter	Plan- og bygningstjenesten, Vei- og trafikk, Eiendom og Byprosjekter gjennom planarbeid og utbyggingsprosjekter	Arbeides med kontinuerlig  Tiltak skal følges opp av sykkelprosjektet.	Kontinuerlig  2023-2025
Drive påvirkning inn i ulike prosesser som kan sikre virkemidler/ lovendring kommunen ikke har i dag – for eksempel hjemmel til å pålegge betaling på private parkeringsareal minst tilsvarende parkering på kommunal grunn	Kommunalsjef for samfunn	Sette fokus på utfordringen i ulike relevante fora	2023 og framover



Innfartsparkering	Ansvar	Hvordan	Når?
<p>Effektivisere bruken av allerede eksisterende p- plasser langs T-banen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det vurderes hvor det evt bør etableres flere parkeringsplasser for innfartsparkering. Dette bør fortrinnsvis vurderes for stasjoner som ikke inngår i et senterområde.</li> <li>• Andre steder vil det være aktuelt å omgjøre noen bilparkeringsplasser til parkeringsplasser for MC/ moped og mikromobilitet. Vurderingene bør gjøres i lys av den teknologiske utvikling man ser innen mobilitet som f.eks elektrisk mikromobilitet.</li> </ul>	Vei- og trafikk	Prosjekt	2023
Følge opp evt. fremmedparkering i områdene rundt innfartsparkeringen	Ansvar: Vei- og trafikk. Bærum tar initiativ til et samarbeid med Viken. Dette er et tiltak som krever ekstra ressurser.	Iverksette en pilotordning for beboerparkering <sup>17</sup> Aktuelle steder er Lysaker og Stabekk, samt på Bekkestua hvor dette er en utfordring. -Vurdere parkering forbudt.	2023
Det må jobbes videre med å endre sonestrukturen og/eller billettsystemet	Kommunalsjef for samfunn	-Sette fokus på utfordringen i ulike relevante fora	2023 og fremover
Jobbe for å etablere sykkelparkeringsplasser av variert type og høy kvalitet, blant annet låsbare plasser/bokser.	Sykkelprosjektet langs T-banen	-Utarbeide en plan for behov og omfang. Sikres økonomisk gjennom handlingsplan for sykkel	Tiltak skal følges opp av sykkelprosjektet.
		Påvirkningsarbeid med bane NOR.	Arbeides med løpende
Bidra til å etablere pakkelsninger for mobilitet og prioritere areal til delbilordninger, pakkebokser, ulike type sykkel og sparkesykkeltilbud	Vei- og trafikk og sykkelprosjektet	-Initiativ til samarbeid med Ruter, bane NOR og private aktører	2023

<sup>17</sup> Boligsoneparkering innebærer at beboere i området unntas fra nærmere angitte restriksjoner – for eksempel parkeringsavgift.

<b>Utfartsparkering og parkering ved idrettsanlegg med god kollektivtilgjengelighet</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Hvordan</b>	<b>Når?</b>
Innføre en avgift på utfartsparkeringsplasser	Idrett og bad	Prosjekt	2023
Utfartsparkering: Tilrettelegge med sykkelparkeringsplasser av høy kvalitet	Sykkelprosjektet	Utarbeide en plan for behov og omfang. Sikres økonomisk gjennom handlingsplan for sykkel	Arbeides med kontinuerlig
Innføre en maks tid for gratis parkering ved større og kollektivnære idrettsarenaer	Miljøtekniske tjenester v/ Vei og trafikk o/eller idrett og bad	Prosjekt i samarbeid med idrettslag og foreninger	2023
Idrettsanlegg: Sikre gode sykkelparkeringsplasser ved inngangsdører og ved de ulike anleggene (baner eksempelvis)	Miljøtekniske tjenester v/ vei og trafikk og/eller idrett og bad.	Utarbeide en plan for behov og omfang. Sikres økonomisk gjennom handlingsplan for sykkel	Arbeides med løpende og tiltaket følges opp i handlingsplan for sykkel.
<b>Boligområder i sentrum eller kollektivnært</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Hvordan</b>	<b>Når?</b>
Pilotere to boligprosjekter i sentrale områder der parkeringsplassene ikke tilhører den enkelte beboer, men seksjoneres som næringsareal og eies av et sameie e.l.	Samarbeid mellom plan og byggesak/ seksjonering	Pilotprosjekt – teste ut egnet framgangsmåte. Prosjektet vil antagelig gå over flere år, blant annet grunnet krav til prosess – fra plan til bygging (Plan- og bygningsloven).	Definere prosjekt i 2023
Kreve mobilitetsplaner for planer og prosjekter av en viss størrelse – boligprosjekter over 1 000 m2 BRA	Samarbeid mellom plan og byggesak	Forankring og definisjon av hva denne skal inneholde defineres i kommuneplanens arealdel	2023
Foreslå reduserte parkeringsnormer for sentrale og kollektivnære boliger og knytte normkravet til områdenivå. Før nye plasser etableres, vurderes sambruk med allerede etablerte parkeringsplasser. Sikre økt grad av sambruk ved nyetablering av plasser	Plan- og bygningstjenesten	Innarbeides i bestemmelser til kommuneplanens arealdel og deretter i påfølgende planarbeid.	2023
		Metodikk for normkrav knyttet til områdenivå gjennomføres som eget (mindre) prosjekt	2023
Sette krav om bilpool/ mobilitetspool i nye boligprosjekter	Samarbeid mellom plan og byggesak	Forankring i kommuneplanens arealdel og oppfølgende planer	2023
Sikre arealer til service for sykkel; vask/ reparasjonsareal, oppbevaring av ekstrautstyr eller lignende, for større boligprosjekter	Plan- og bygningstjenesten	Forankring i kommuneplanens arealdel og oppfølgende planer	2023

Arbeidsplassparkering	Ansvar	Hvordan	Når?
Før nye plasser etableres, vurdere sambruk med allerede etablerte parkeringsplasser. Vurdere mer restriktive parkeringsnormer enn i dag og sikre økt grad av sambruk ved nyetablering av plasser	Plan- og bygningstjenesten	Innarbeides i bestemmelser til kommuneplanens arealdel og deretter i påfølgende planarbeid.	2023
Sette krav om sykkelparkering med høy standard ved nye arbeidsplasser. Mer tilgjengelig og kortere avstand enn til parkeringsplasser for bil. Det skal tilrettelegges for fasiliteter som garderobe- og dusjfasiliteter samt mulighet for renhold/ reparasjon av sykler.	Plan- og bygningstjenesten	Innarbeides i bestemmelser til kommuneplanens arealdel og deretter i påfølgende planarbeid.	2023
Tiltak for eksisterende kommunale arbeidsplasser  1. Innføre en moderat avgift på alle kommunens arbeidsplasser – også for elbiler 2. Tilrettelegge for sykkelparkering med høy standard ved kommunale arbeidsplasser. Mer tilgjengelig og kortere avstand enn til parkeringsplasser for bil. Det skal tilrettelegges for fasiliteter som garderobe- og dusjfasiliteter samt mulighet for renhold/ reparasjon av sykler 3. Se på ulike «belønningsordninger» som oppmuntrer kommunens egne ansatte til å sykle, gå eller kjøre kollektivt til jobb.	1. Miljøteknisk 2. HR og Miljøteknisk 3. HR	Prosjekt etableres for å gjennomgå dagens løsninger, behov for tiltak og egnede belønningsordninger	2023
Oppfordre til å utarbeide mobilitetsplaner for (større) eksisterende arbeidsplasser. Kommunen begynner med egne arbeidsplasser i Sandvika.	HR i samarbeid med Miljøtekniske tjenester	Kommunikasjonsstrategi/ samhandling mot store private arbeidsgivere/ handelsvirksomheter/ eiendomsaktører-	2023
Ta initiativ til samarbeid med kommunen, Viken Fylkeskommune, Ruter, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og arbeidsgivere for å redusere personbiltrafikken gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise med kollektivtransport til og fra jobb. Hjem- jobb – hjem.	Kommunikasjon hovedansvar	HR, kommunikasjon, Miljøtekniske tjenester og andre offentlige og private aktører	2023
Utslippsfrie biler	Ansvar	Hvordan og når	Når?
Iverksette en pilotordning for halv pris for elbiler på kommunale parkeringsplasser	Miljøteknisk tjenester v/ vei og trafikk	Endres ved neste revisjon av parkeringsavgiftene i kommunen	I løpet av 2023

## 9. Indikatorer på parkering som kommunen følges opp på

I handlingsprogrammet til [regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus](#) er det en sentral oppfølgingsoppgave å lage et felles system for å måle om utviklingen i regionen og i de enkelte kommunene er i tråd med planen. Dette er utarbeidet<sup>19</sup>, og følgende indikatorer dreier seg om parkering og normer:

### Parkeringsnormer bolig

- Endring i type parkeringsnormer for bolig
- Nivå og innretning på parkeringsnorm for bolig, etter boligtype og kommune

### Parkeringsnormer næring

25. Endring i type parkeringsnormer for næring i Oslo og Akershus

26. Nivå og innretning på parkeringsnorm for kontor og handel i kommunene

Ved oppfølging [byveksttalen](#) blir kommunen i tillegg målt på følgende indikatorer:

- Antall p-plasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder
- Andel offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter med tidsbegrensning eller avgift
- Andel arbeidstakere med fast oppmøte sted som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassen som har begrenset tid (1-3 timer)

Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte.

De nevnte indikatorene er altså noe Bærum kommune skal måles på jevnlig. Hvordan kommunen bidrar til å følge opp inngåtte forpliktelser, kan i neste instans ha betydning for tildeling av midler.

---

<sup>19</sup> [https://viken.no/\\_f/p1/iece645c5-9ff5-4620-ae9a-868f86f465c3/indikatorrapport-oslo-og-akershus\\_web\\_des-20.pdf](https://viken.no/_f/p1/iece645c5-9ff5-4620-ae9a-868f86f465c3/indikatorrapport-oslo-og-akershus_web_des-20.pdf)