



PARKERINGSSTRATEGI
FOR
BÆRUM KOMMUNE

Vedtatt i kommunestyret 29. januar 2014

Innhold

| | |
|---|-----------|
| 1. INNLEDNING | 5 |
| 1.1 Bakgrunn | 5 |
| 1.2 Mål og avveininger i parkeringsstrategien | 6 |
| 1.3 Parkeringsvirksomheten som aksjeselskap | 7 |
| 2. OPPSUMMERING AV PARKERINGSSTRATEGIEN | 7 |
| 3. BAKGRUNN OG KOMMUNENS ROLLER..... | 9 |
| 3.1 Bakgrunn | 9 |
| 3.2 Kommunens roller..... | 9 |
| 3.2.1 Rollen som reguleringsmyndighet..... | 9 |
| 3.2.2 Rollen som trafikkmyndighet..... | 10 |
| 3.2.3 Parkering som trafikkregulerende tiltak..... | 10 |
| 3.3 Dagens parkeringstilbud i Bærum..... | 10 |
| 4. OVERORDNEDE FØRINGER | 11 |
| 4.1 Nasjonal transportplan og klimameldingen..... | 11 |
| 4.2 Parkeringslov..... | 11 |
| 4.3 Parkeringsforskrift..... | 11 |
| 4.4 Fylkeskommunens arbeid med innfartsparkering | 12 |
| 4.5 Utviklingen av samferdselsinfrastrukturen i Bærum | 12 |
| 4.6 Bærum kommunes overordnede planprosesser..... | 12 |
| 4.6.1 Kommuneplan 2013 – 2030 | 12 |
| 4.6.2 Energi- og klimaplan for Bærum kommune 2013 – 2017..... | 12 |
| 4.6.3 Parkeringsnormen..... | 13 |
| 5. BÆRUM KOMMUNES PARKERINGSSTRATEGI | 13 |
| 5.1 Nye parkeringsnormer..... | 13 |
| 5.2 Sentrumparkering | 14 |
| 5.2.1 Sandvika..... | 15 |
| 5.2.2 Bekkestua | 17 |
| 5.2.3 Stabekk | 17 |
| 5.2.4 Bærums Verk..... | 17 |
| 5.2.5 Lysaker..... | 18 |
| 5.2.6 Fornebu..... | 18 |
| 5.3 Arbeidsparkering | 18 |
| 5.4 Boligparkering..... | 18 |
| 5.5 Innfartsparkering | 19 |
| 5.6 Utfartsparkering | 22 |
| 5.7 Kundeparkering | 22 |
| 5.8 Sykkelparkering | 23 |
| 5.9 Andre tiltak..... | 23 |
| 6. LADING AV ELEKTRISK MOTORVOGN..... | 24 |
| 6.1 Bakgrunn | 24 |
| 6.2 Gjeldende politikk for elektriske motorvogner | 24 |
| 6.3 Ladeinfrastruktur..... | 25 |
| HØRINGSUTTALELSER..... | 26 |

KOMMUNESTYRETS VEDTAK

Kommunestyret fattet 29. januar 2014 følgende vedtak:

«Dokumentet «Parkeringsstrategi – Bærum kommune» legges til grunn for videre utvikling av kommunens parkeringspolitikk. Dette innebærer følgende prinsipper:

1. Overordnet

- a. Parkeringsstrategien skal bidra til en miljømessig god utvikling som stimulerer kollektivtrafikk, gående og syklende.
- b. Parkeringsstrategien skal samtidig bidra til å ivareta næringslivets og innbyggernes behov for å kunne bruke bil.

2. Sentrumsområdene

- a. Det bør føres en restriktiv politikk med hensyn til antall offentlige arbeidsparkeringsplasser.
- b. Det bør være relativt kostbare korttids parkeringsplasser på gateplan. Øvrig parkering bør henvises til parkeringshus og annen parkering utenfor sentrumsgatene.
- c. I Sandvika må parkeringspolitikken ses i sammenheng med pågående planer og prosjekter.
- d. Planarbeidet for et nytt parkeringshus i Sandvika Øst videreføres. Områdereguleringen som fremmes i løpet av 2013 fastsetter de ytre rammer for parkeringshuset.
- e. Behovet for parkeringsplasser for kommunens ansatte, herunder betaling for bruk av disse, vurderes.

3. Innfartsparkering

- a. Rådmannen legger frem forslag til delstrategi for innfartsparkering, med hovedvekt på kapasitetsvurderinger. Rådmannen vil blant annet analysere kapasitetsbehov og utviklingsmuligheter langs de viktigste kollektivtraseene.
- b. Rådmannen legger frem forslag til høringsuttalelse til Akershus fylkeskommunes strategi for innfartsparkering.

4. Prisstruktur

- a. Dagens politikk med relativt høy pris og kort parkeringstid for gateparkering i Sandvika og andre sentrumsområder, videreføres.
- b. Ordningen med lavere pris og lengre parkeringstid i parkeringshusene enn på gateplan, videreføres.
- c. På utfartsparkering skal det være gratis å parkere eller lave satser. På kommunale utfartsparkeringsplasser til Marka skal det være gratis å parkere med unntak av parkeringsplasser som betjenes av idrettslag.
- d. Overflateplasser ved innfartsparkeringsplasser skal være gratis.

5. Parkeringsnorm

Følgende prinsipper legges til grunn for nye parkeringsnormer:

- a. Bolig: I boligområder bør det være en minimumsnorm som sikrer tilstrekkelig med parkeringsplasser for beboere og besøkende og hindrer fremmedparkering.
- b. Kontor: Normen bør være en minimumsnorm som sikrer tilstrekkelig parkering for å hindre fremmedparkering, men som også motiverer for bruk av kollektive transportmidler.
- c. Forretning: Normen bør sikre tilstrekkelig parkering for besøkende.
- d. Gjeldende normer for Sandvika og Fornebu opprettholdes. Her gjelder maksnormer for arbeidsparkering. For boligparkering gjelder minimumsnormer.
- e. Parkeringsnormene må sikre at det ikke oppstår uønsket fremmedparkering i boligveier.
- f. Konkretiseringen, herunder tallfesting av parkeringsnormen vurderes nærmere i kommuneplanens arealdel.

6. Elektriske motorvogner

- a. Utbygging av ordinære kommunale ladepunkter videreføres der det er hensiktsmessig.
- b. Hurtigludere er mer arealeffektive enn ordinære ladepunkter og kan derfor være en mer framtidsrettet løsning.
- c. Behov for kommunal satsing på hurtigludere må ses i sammenheng med private aktørers utbygging og den teknologiske utviklingen.

7. Sykkelparkering og andre tiltak

- a. Kommunen skal være en pådriver for utvikling av sykkelparkering på kollektivknutepunktene.
- b. På de viktigste kollektivknutepunktene bør det vurderes høystandard sykkelparkering.
- c. I regi av SmartCity Bærum vurderes et mulig samarbeidsprosjekt med bedriftene på Fornebu med sikte på redusert transportarbeid og mer miljøvennlig transport.

8. Bærum kommunes rolle i parkeringsmarkedet

- a. Dagens begrensede kommunale eierskap i parkeringsanlegg bør minimum opprettholdes fordi eierskap er et godt virkemiddel for å sikre at parkering kan benyttes for å oppnå målsettinger i miljø-, nærings- og samferdselspolitikken.

Bærum kommune tar initiativ overfor Akershus fylkeskommune, Sporveier og Jernbaneverket for å få til en vesentlig økning av antall innfartsparkeringsplasser langs Kolsåsbanen, Østeråsbanen og Drammensbanen.

Sektorutvalg miljø, klima og kommunalteknikk ber rådmannen snarest starte regulering med sikte på å øke antall innfartsparkeringsplasser ved Gjønnnes stasjon.»

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Sektorutvalg miljø, klima og kommunalteknikk (Mikk) vedtok 7.6.2012 å be rådmannen legge fram egen sak om kommunens parkeringspolitikk.

Mikk behandlet høringsutkast i møte 6.6.2013 og saken var på høring sommeren 2013. Dokumentet er justert på bakgrunn av høringen. Høringsuttalelsene er oppsummert avslutningsvis.

Rådmannen legger nå fram en overordnet strategi for parkering. Det er behov for å komme tilbake til flere punkter på grunn av pågående prosesser. Rådmannen tar derfor senere sikte på å legge fram følgende saker:

- Konkrete parkeringsnormer for nybygg, som skal vedtas i forbindelse med kommuneplanens arealdel.
- Behovet for nytt parkeringshus i Sandvika og andre parkeringspolitiske utfordringer i Sandvika, som vurderes i forbindelse med områdereguleringen for Sandvika som legges fram våren 2014.
- En nærmere vurdering av avgifter, parkeringstid og gratistimer for enkelte sentrumsområder og utfartsparkingsplasser.
- En delstrategi for innfartsparkering som oppfølging av tidligere politiske framlegg, med hovedvekt på kapasitetsvurderinger. Denne legges etter planen fram i løpet av 2014, etter at Akershus fylkeskommune har avsluttet sitt arbeid med innfartsparkering.
- Omgjøring av kommunens parkeringsvirksomhet til aksjeselskap. Sak legges etter planen fram i 2014.

Foreliggende dokument redegjør for sentrale problemstillinger i en overordnet parkeringsstrategi for Bærum kommune. I tillegg behandles spørsmålet om ladeinfrastruktur for elektriske motorvogner, som Mikk har bedt om. Dokumentet benevnes i det følgende «Parkeringsstrategi – Bærum kommune».

Dokumentet har flere formål:

- Gi en oversikt over offentlig og privat parkeringstilbud i Bærum, basert på en utredning fra Asplan Viak.
- Sette Bærum kommunes parkeringsstrategi inn i en større politisk sammenheng, blant annet i forhold til overordnet miljø- og transportpolitikk, samt diverse planprosesser i kommunen.
- Redegjøre for viktige avveininger mellom miljø- og kapasitetsutfordringer på den ene siden og innbyggernes behov for enkel tilgang til arbeidsplasser, handel, rekreasjon etc. på den annen side.
- Foreslår konkrete retningsvalg på enkelte områder.

Dokumentet er inndelt til dels etter områdetyper siden valg av løsninger kan være svært ulike for bysentrum som Sandvika og utkantstrøk i kommunen, samt etter tema som innfartsparkering, arbeidsparkering etc.

1.2 Mål og avveininger i parkeringsstrategien

Kommunen kan ha ulike mål med parkeringsvirksomheten. Det kan være å legge best mulig til rette for bedriftenes ønsker om ansattparkering og handelens ønske om enkel kundeparkering, eller at parkering kan være et virkemiddel for å redusere bilbruk ut fra en forutsetning om at begrenset tilgang på parkering eller høye priser gjør det mindre attraktivt å bruke bil. Disse ulike hensynene må balanseres.

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (NTP) trekkes behovet for redusert privatbilbruk fram for å nå nasjonale målsettinger på klimaområdet. Det framgår blant annet at kommunene må forplikte seg til å gjennomføre restriktive tiltak overfor biltrafikken dersom storbyområdene skal kunne få statlige midler gjennom de nye bymiljøavtalene som NTP åpner for.

Bærum kommune har også som målsetting at det meste av trafikkveksten skjer i form av sykkel, buss, tog og bane, jf. Energi- og klimaplanen for 2013 – 2016 som kommunestyret behandlet 30.10.2013.

Et sentralt parkeringspolitisk virkemiddel er parkeringsnormen, som fastsetter krav til parkeringsplasser ved nybygging av boliger, kontorer, skoler, næringsvirksomhet etc. De konkrete parkeringsnormene skal behandles i forbindelse med kommuneplanarbeidet, etter at foreliggende overordnede parkeringsstrategi er behandlet. De overordnede prinsippene drøftes i denne saken.

Behovet for offentlig tilgjengelige arbeidsparkeringsplasser i sentrumsområdene i Bærum, særlig i Sandvika, bør ses i sammenheng med at kollektivtilbudet her er svært godt. Parkeringstilbudet i Sandvika bør i stor grad bestå av korttidsparkeringsplasser med relativt høye priser som gir god sirkulasjon og tilgjengelighet. Gategrunn må også prioriteres til varelevering. For de næringsdrivende er et godt og nært korttids parkeringstilbud av stor betydning.

Det er positivt for miljøet, trafikksikkerhet og framkommelighet at parkeringstilbudet er tilrettelagt på en strukturert måte. I tråd med dette vurderes rammer for nytt parkeringshus i Sandvika i områdeplanen, som skal behandles høsten 2013.

Rådmannen foreslår ikke vesentlige, øvrige tiltak for Sandvika nå fordi området gjennomgår en omfattende transformasjon som parkering må ses i sammenheng med.

I 2009/2010 ble strategi for innfartsparkering i Bærum kommune politisk behandlet. Viktige konklusjoner var at kommunen skulle arbeide for flere innfartsparkeringsplasser på viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Det ble lagt til grunn avgift for bruk av parkeringsplassene, som måtte være utformet slik at det stimulerer til bruk av kollektivtrafikk.

Akershus fylkeskommune har lagt en strategi for innfartsparkering ut til offentlig ettersyn fram til 15.2.2014. Rådmannen vil legge fram egen sak om innfartsparkering når fylkeskommunes sak er behandlet.

Bærum kommune praktiserer i dag en parkeringspolitikk som i stor grad er i tråd med de grepene som drøftes i denne saken. Rådmannen ønsker blant annet å få tilslutning

til et overordnet prinsipp om at hensynene til en miljømessig god utvikling går foran eventuelle kortsiktige ønsker om for eksempel mer og/eller rimeligere parkering.

Selv om kommunen har ambisiøse miljømålsettinger, må det legges til rette for parkering, blant annet for varehandelen, servicenæringer, enkelte arbeidsreiser og ved enkelte kollektivknutepunkt. Videre må det tas hensyn til at for mange av kommunens innbyggere er bruk av bil nødvendig for å få en travel hverdag til å gå opp.

Manglende parkeringstilbud og restriktiv politikk med hensyn til parkeringstid og avgifter kan føre til fremmedparkering i boligveier. Særlig nær kollektivknutepunkt kan dette være en utfordring. Fremmedparkering er lite ønskelig ut fra både trafikksikkerhets- og trivselshensyn. Rådmannen legger stor vekt på dette hensynet i arbeidet med parkeringsspørsmål i kommunen.

1.3 Parkeringsvirksomheten som aksjeselskap

Mikk vedtok 7. juni 2012 å gi rådmannen i oppdrag å utrede etablering av kommunens parkeringsvirksomhet som kommunalt aksjeselskap. Rådmannen legger etter planen fram egen sak om dette i 2014.

Når parkeringsvirksomheten er etablert som aksjeselskap, må virksomheten styres i henhold til aksjeloven, det vil si gjennom selskapets styrende organer, der generalforsamlingen utgjør det øverste organ. Et politisk organ vil utgjøre generalforsamling, noe som innebærer at politikerne velger styre, fastsetter selskapets vedtekter og kan legge nødvendige føringer på virksomheten. «Parkeringsstrategi – Bærum kommune» vil være et sentralt styringsdokument for selskapet.

En organisering som aksjeselskap behøver ikke å påvirke vesentlig politikernes mulighet til å benytte parkeringsvirksomheten som instrument for å oppnå ulike målsetninger innenfor for eksempel miljø og næringsutvikling. Som eier av parkeringsanlegg definerer kommunen premissene for driften, for eksempel satser, tidsbegrensninger, reservasjon av arealer til spesielle formål etc.

2. OPPSUMMERING AV PARKERINGSSTRATEGIEN

Overordnet

- Parkeringsstrategien skal bidra til en miljømessig god utvikling som stimulerer kollektivtrafikk, gående og syklende.
- Parkeringsstrategien skal samtidig bidra til å ivareta næringslivets og innbyggernes behov for å kunne bruke bil.

Sentrumsområdene

- Det bør føres en restriktiv politikk med hensyn til antall offentlige arbeidsparkeringsplasser.
- Det bør være relativt kostbare korttids parkeringsplasser på gateplan. Øvrig parkering bør henvises til parkeringshus og annen parkering utenfor sentrumsgatene.

- I Sandvika må parkeringspolitikken ses i sammenheng med pågående planer og prosjekter.
- Planarbeidet for et nytt parkeringshus i Sandvika Øst videreføres. Områdereguleringen som fremmes i løpet av 2014 fastsetter de ytre rammer for parkeringshuset.
- Kommunen skal være et forbilde i arbeidet med å redusere bilbruken. Rådmannen vil derfor vurdere ytterligere restriksjoner i parkeringstilbudet for kommunens egne ansatte.

Innfartsparkering

- Med utgangspunkt i kommunens strategier for innfartsparkering fra 2006 og 2009/2010 arbeider Rådmannen videre sammen med de sentrale kollektivtraffikselskaper og Akershus fylkeskommune for utvikling av innfartsparkering for bil og sykkel som virkemiddel for å styrke kollektivtrafikken.
- Rådmannen legger fram forslag til høringsuttalelse til Akershus fylkeskommunes strategi.
- Rådmannen kommer tilbake med egen sak om innfartsparkering når Akershus fylkeskommune har ferdigbehandlet sin strategi. Rådmannen vil blant annet analysere kapasitetsbehov og utviklingsmuligheter langs de viktigste kollektivtraseene.

Prisstruktur

- Dagens politikk med relativt høy pris og kort parkeringstid for gateparkering i Sandvika og andre sentrumsområder, videreføres.
- Ordningen med lavere pris og lengre parkeringstid i parkeringshusene enn på gateplan, videreføres.
- På utfartsparkering skal det være gratis å parkere eller lave satser.
- På innfartsparkering bør en viss brukerbetaling vurderes.

Parkeringsnorm

Følgende prinsipper legges til grunn for nye parkeringsnormer:

- Bolig: I sentra med god kollektivbetjening bør det være en maksimumsnorm. I øvrige områder bør det være en minimumsnorm som sikrer tilstrekkelig med parkeringsplasser for beboere og besøkende og hindrer fremmedparkering.
- Kontor: Normen bør være en maksimumsnorm, som begrenser arbeidstakernes muligheter for å benytte egen bil.
- Forretning: Normen bør sikre tilstrekkelig parkering for besøkende.
- Gjeldende normer for Sandvika og Fornebu opprettholdes. Her gjelder maksnormer for arbeidsparkering. For boligparkering gjelder minimumsnormer.
- Parkeringsnormene må sikre at det ikke oppstår uønsket fremmedparkering i boligveier.
- Konkretiseringen, herunder tallfesting av parkeringsnormen vurderes nærmere i kommuneplanens arealdel.

Elektriske motorvogner

- Utbygging av ordinære kommunale ladepunkter videreføres der det er hensiktsmessig.

- Hurtigladere er mer arealeffektive enn ordinære ladepunkter og kan derfor være en mer framtidsrettet løsning.
- Behov for kommunal satsing på hurtigladere må ses i sammenheng med private aktørers utbygging og den teknologiske utviklingen.

Sykkelparkering og andre tiltak

- Kommunen skal være en pådriver for utvikling av sykkelparkering på kollektivknutepunktene.
- På de viktigste kollektivknutepunktene bør det vurderes høystandard sykkelparkering.
- I regi av SmartCity Bærum vurderes et mulig samarbeidsprosjekt med bedriftene på Fornebu med sikte på redusert transportarbeid og mer miljøvennlig transport.

Bærum kommunes rolle i parkeringsmarkedet

- Dagens begrensede kommunale eierskap i parkeringsanlegg bør minimum opprettholdes fordi eierskap er et godt virkemiddel for å sikre at parkering kan benyttes for å oppnå målsettinger i miljø-, nærings- og samferdselspolitikken.

3. BAKGRUNN OG KOMMUNENS ROLLER

3.1 Bakgrunn

Sektorutvalg miljø, klima og kommunalteknikk vedtok 7. juni 2012 følgende:

1. *For å tilpasse seg nye rammebetingelser for parkeringsvirksomheten, bes rådmannen forberede etablering av kommunalt aksjeselskap for vilkårsparkering.*
2. *Det fremmes egen sak om selskapets organisering, finansiering, vedtekter etc.*
3. *Det fremmes egen sak om Bærum kommunes framtidige parkeringspolitikk*
4. *Rådmannen bes framlegge vurdering av muligheten for et felles AS for parkeringsvirksomheten med Bærums nabokommuner*

Politikerne har i flere runder vurdert sak om gratistime/timer i Sandvika P-hus, på Kadettangen og Høvikodden. I ovennevnte møte fattet derfor Mikk også følgende vedtak:

I påvente av sak om Bærum kommunes framtidige parkeringspolitikk videreføres dagens parkeringsordning i Sandvika P-hus, på Kadettangen og på Høvikodden.

Dette innebar at man gikk tilbake til gratistime/timer ved disse anleggene.

Foreliggende sak om parkeringsstrategi følger opp punkt 3 i ovennevnte vedtak, samt sistnevnte om gratistimene.

3.2 Kommunens roller

Parkering er et kommunalt ansvar, med hjemmel i vegtrafikkloven og plan- og bygningsloven. Kommunen har derfor flere roller.

3.2.1 Rollen som reguleringsmyndighet

Plan- og bygningsloven gir kommunene arealpolitiske virkemidler for en styring av parkeringstilbudet. Parkeringsnormen er et sentralt virkemiddel. Over tid er arealpolitikken det mest virkningsfulle instrument for å påvirke trafikkmønster og -omfang.

3.2.2 Rollen som trafikkmyndighet

I vegtrafikkloven med forskrifter er det en rekke bestemmelser som berører kommunenes myndighet og virkemidler på parkeringsområdet. De viktigste er vegtrafikkloven § 8 som gir kommunene myndighet til å benytte parkeringsregulerende virkemidler som beboerparkering, avgiftsparkering osv., forutsatt at man tar på seg ansvaret og myndigheten til å håndheve parkeringsbestemmelsene.

3.2.3 Parkering som trafikkregulerende tiltak

I henhold til vegtrafikkloven er det knyttet en rekke forutsetninger til parkering for å ivareta trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Det kan vedtas parkeringsforbud eller stanseforbud for å sikre framkommelighet til bestemte kjøretøygrupper som uttrykningskjøretøy, skjerme skoleveier og hindre fremmedparkering i boliggate av hensyn til sikkerhet og miljø for beboerne.

Videre kan det innføres begrensninger i parkeringsadgangen i tid eller overfor bestemte kjøretøygrupper. Typiske reguleringer kan være korttidsparkering for å sikre god sirkulasjon, reservasjon for kjøretøygrupper som buss, drosje, varelevering etc., reservasjon for bestemte trafikantgrupper som forflytningshemmede og boligsoneparkering. Bruk av slike virkemidler vil særlig være aktuelt i sentrumsområdene, der etterspørselen etter trafikkarealer til ulike formål er stor. Særlig er det viktig å tilgodese parkering til forflytningshemmede og varelevering.

I samsvar med ovennevnte roller, er Bærum kommunes parkeringsvirksomhet inndelt som følger:

- Myndighetsutøvelse med hjemmel i vegtrafikkloven (håndheving, trafikkregulering etc. – offentlig parkeringsregulering)
- Avgiftsbelagt parkering på og langs offentlig vei (såkalt kantsteinparkering)
- Drift av parkeringsplasser og parkeringshus utenfor offentlig vei, til dels i konkurranse med private (privat parkeringsregulering)

Det følger av denne rollen at prisfastsettingen for bruk av kommunens parkeringsanlegg skal basere seg på hva som gir en god trafikkavvikling og utnyttelse av anleggene og ikke først og fremst hva som gir best lønnsomhet for parkeringsvirksomheten. Norsk offentlig parkering baserer seg på dette. Et slikt prinsipp bør også legges til grunn for et framtidig parkeringsselskap.

3.3 Dagens parkeringstilbud i Bærum

Parkeringstilbudet i Bærum består av offentlige og private parkeringsanlegg tilgjengelige for allmennheten. Til sammen driver kommunen ca. 2 300 p-plasser med avgift og ca. 400 p-plasser uten avgift. Av avgiftsplassene er ca. 850 i parkeringshus. Alle kommunale parkeringshus ligger i Sandvika.

Videre finnes et omfattende tilbud reservert beboere, kunder og ansattparkering for flere tusen bedrifter.

Kommunen har engasjert Asplan Viak til å utarbeide en rapport med oversikt over parkeringstilbudet i Bærum. Rapporten er vedlagt.

Rapporten gir en detaljert oversikt over det offentlige og private tilbudet i Sandvika, på Bekkestua, Stabekk, Bærums Verk, Lysaker og Fornebu samt innfartsparkering og utfartsparkering. Det framgår i rapporten at det kun er i Sandvika at kommunen er en relativt betydelig aktør i parkeringsmarkedet (20 prosent av markedet).

4. OVERORDNEDE FØRINGER

4.1 Nasjonal transportplan og klimameldingen

Regjeringens overordnede samferdselspolitikk fastlegges i stortingsmeldingene om Nasjonal transportplan (NTP). Disse meldingene legges fram hvert fjerde år. Stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 ble lagt fram 12. april 2013, jf. Meld. St. 26 (2012-2012). Videre legges det viktige føringer i andre overordnede dokumenter, for eksempel klimameldingen som ble lagt fram i 2012.

Felles for disse dokumentene er at parkering i økende grad trekkes fram som et viktig virkemiddel for å påvirke transportomfanget og personbilbruken, slik at framtidens transport blir mer bærekraftig. Kommunenes rolle trekkes også fram ved at disse oppfordres til å utvikle en helhetlig parkeringspolitikk.

4.2 Parkeringslov

Samferdselsdepartementet sendte høsten 2012 på høring forslag til Lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven). Lovforslaget åpner for at kommunene kan pålegge eiere av parkeringsanlegg å innføre betaling for parkering.

Formannskapet behandlet høringsutkast 19.9.2012 og vedtok å gå i mot forslaget. Mange øvrige høringsuttalelser var også negative. Rådmannen legger til grunn at det er høyst usikkert om et slikt lovforslag vil bli fremmes for Stortinget.

4.3 Parkeringsforskrift

Samferdselsdepartementet har i lang tid arbeidet med ny parkeringsforskrift. I forskriftsutkastet går et viktig skille mellom enerettsområdet og parkeringsvirksomhet som er konkurranseutsatt. Det er for denne siste kategorien forskriften vil innebære store endringer og sannsynligvis et krav om organisatoriske skille. Videre forsterkes forpliktelsen til å legge til rette for bestemte trafikantgrupper som bevegelseshemmede.

Forskriften har først og fremst betydning for organiseringen av kommunens parkeringsvirksomhet, som vil bli lagt fram som egen sak senere, og i mindre grad for

kommunens parkeringspolitikk. Framdriften i forskriftsarbeidet er etter rådmannens vurdering usikker.

4.4 Fylkeskommunens arbeid med innfartsparkering

Akershus fylkeskommunen, Ruter, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Oslo kommune har utarbeidet forslag til strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo. Hovedutvalget for samferdsel behandlet saken 6.11.2013, og vedtok at saken skal legges ut til offentlig ettersyn fram til 15.2.2014.

Rådmannen kommer tilbake med en egen delstrategi for innfartsparkering når saken er ferdigbehandlet i fylket.

4.5 Utviklingen av samferdselsinfrastrukturen i Bærum

Det pågår planarbeid for ny E 16 og E 18 gjennom Bærum. Sentralt for prosjektene er å legge til rette for by- og tettstedutvikling og lokale miljøgevinster. I den grad disse prosjektene øker kapasiteten på veinettet og dermed kan bidra til økt biltrafikk, må parkeringspolitikken bidra til å forsterke kollektivtrafikkens andel av trafikkveksten.

Når en baneløsning til Fornebu er realisert, vil behovet for parkering på Fornebu endre seg. Det vil i den forbindelse være behov for en revisjon av parkeringsnormen på Fornebu.

4.6 Bærum kommunes overordnede planprosesser

4.6.1 Kommuneplan 2013 – 2030

I revidert forslag til planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, vedtatt i kommunestyret 16.1.2013, vises til utfordringer på samferdselssiden, der utvikling av pendlingstrafikken til og fra Oslo i rushtiden er blant de største. Det framgår at framtidig trafikkvekst må tas med kollektive transportmidler. Dette stiller krav til samordnet areal- og transportplanlegging. Det vises til at det i tillegg kan være nødvendig med restriktive tiltak, eksempelvis parkeringsrestriksjoner. Som utredningsoppgave nevnes blant annet vurdering av parkeringsnormen for Bærum.

I høringen av planstrategier peker Fylkesmannen i Oslo og Akershus på behovet for mer restriktive parkeringsnormer. Ruter ønsker også en mer restriktiv parkeringspolitikk for å øke kollektivandelen. Akershus fylkeskommune viser til at gjeldende parkeringsnorm tillater for høy parkeringsdekning og bør innskjerpes og innarbeides i kommuneplanen. Statens vegvesen Region øst viser også til at parkeringspolitikken må være restriktiv. Asker og Bærum handels- og servicebedrifters forening viser til at et godt parkeringstilbud er viktig for et velfungerende sentrum og at biltilgjengelighet i sentrum er viktig.

4.6.2 Energi- og klimaplan for Bærum kommune 2013 – 2017

Mobile kilder og særlig veitrafikk står for mesteparten av klimagassutslippene i Bærum. Målsetning for Bærums energi- og klimaplan 2013 – 2017 tar utgangspunkt i

overordnet målsetting i energi- og klimaplanen fra 2009 om 20 prosent reduksjon av kommunens klimagassutslipp innen 2020, i forhold til nivået i 2008.

Et overordnet mål er at det meste av trafikkveksten skal tas med kollektive transportmidler, samt økt gange og sykkelbruk. Det må derfor prioriteres gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling. Samtidig må det innføres restriktive tiltak mot den private biltrafikken. Eksempler på dette er bompenger, dyrere parkering og strengere parkeringsnormer.

Energi- og klimaplanen ble vedtatt av kommunestyret 30.10.2013.

Klimahandlingsplanens målsettinger skal tas inn i kommuneplanens arealdel.

4.6.3 Parkeringsnormen

Parkeringsnormen for kommunen er fra 1985/86 og er hjemlet i vedtekter til plan- og bygningsloven av 1985.

I kommunedelplan 2 for Fornebu ble det i 1999 etter pålegg fra regionale myndigheter, vedtatt at det skal innføres strengere parkeringsnormer for kontor. For Sandvika og Fornebu vedtok formannskapet i henholdsvis 2004 og 2005 egne parkeringsnormer. For begge disse normsett har målet vært å begrense arbeidsreiseparkering ved å fastsette en lav maksimumsnorm for kontor og næring. For bolig skal normen dekke det reelle behovet.

Fastsetting av parkeringsnorm er ett av de viktigste virkemidlene i arbeidet med kommunens framtidige parkeringspolitikk. Detaljene i parkeringsnormene håndteres i forbindelse med kommuneplanens arealdel, som blir lagt fram for politisk behandling etter at kommunens parkeringsstrategi er vedtatt.

5. BÆRUM KOMMUNES PARKERINGSSTRATEGI

I de foregående punkter er nasjonale føringer, samt overordnede føringer på fylkeskommunalt og kommunalt nivå gjennomgått. En kommunal parkeringsstrategi må utformes innenfor et slikt rammeverk. Som vist til, pågår det prosesser på flere viktige områder. Dette innebærer at kommunen nå ikke kan legge for sterke føringer innenfor parkeringspolitikken.

Rådmannen ser det som naturlig å få lagt noen overordnede prinsipper, men ønsker å overlate detaljregulering til administrasjonen og et eventuelt framtidig aksjeselskap. Det legges derfor ikke fram forslag til konkrete priser, parkeringstider m.m. Det skisseres imidlertid mulige prisdifferensieringer for de ulike typer parkering og geografiske områder. I Handlingsprogram 2014 – 2017 foreslår rådmannen økte avgiftssatser. Dette er ikke ledd i en ny politikk, men kun prisjustering fordi satsene har vært uendret lenge.

5.1 Nye parkeringsnormer

Som en del av kommuneplanens arealdel skal det vurderes nye normer.

Gjeldene normer for Sandvika og Fornebu er restriktive med hensyn til arbeidsparkering. Her gjelder maksimumsnormer. Også for øvrige deler av

kommunen med godt kollektivtilbud bør det innføres maksimumsnormer for bolig og næring. Ved fastsettelse av parkeringsnormene er det viktig at en eventuelt restriktiv norm ikke innebærer at parkeringsbehovet dekkes gjennom fremmedparkering i gater og veier. Dette innebærer ofte miljø- og trafikksikkerhetsutfordringer. Rådmannen vil derfor være særlig oppmerksom på slike eventuelle konsekvenser i det videre arbeidet med parkeringsnormene.

Følgende overordnede prinsipper bør legges til grunn for nye parkeringsnormer.

Bolig

Normen skal i utgangspunktet sikre parkeringsplasser for beboere og besøkende. En viktig begrunnelse er å unngå fremmedparkering i andre områder, samt uønsket parkering langs veier og på grøntarealer. Behovet for parkeringsplasser vil være minst i sentrumsområder med god kollektivdekning, og her gjelder en maksimumsnorm. I områder med dårlig kollektiv- og servicetilbud gjelder en minimumsnorm.

Kontor

Normen bør være en maksimumsnorm, som begrenser arbeidstakernes muligheter for å benytte egen bil. Dette vil begrense biltrafikken og gi reduksjon i energiforbruk, luftforurensning, støy og trafikkfare. Det vil også sikre et bedre grunnlag for kollektivtrafikken. Kontorbebyggelse bør lokaliseres til sentra og andre områder med god kollektivdekning.

Forretning

Normen bør sikre tilstrekkelig parkering for besøkende. Dette gjelder særlig forretningsbebyggelse i områder med dårlig kollektivdekning. I sentra med god kollektivdekning er behovet for parkering lavere og her foreslås en maksimumsnorm. Her kan det også være nyttig å vurdere sambruk av parkeringsplasser til ulike formål.

Andre formål

For andre formål (skoler, barnehager, hotell, idrettsanlegg osv.) bør normen fastlegges gjennom reguleringsplan. Beliggenhet i forhold til brukerne og kollektivtilbudet vil veie tungt når normtallet bestemmes. I parkeringsnormen bør det angis et intervall som normtallet skal ligge innenfor.

Sykkelparkering

Det må angis minstekrav til sykkelparkering for alle formål.

5.2 Sentrumsparkering

I sentrumsområdene er konfliktene mellom parkering og andre interesser størst. Arealtilgangen er begrenset og arealene er verdifulle og har mange alternative bruksområder.

Asplan Viaks utredning gir oversikt over parkeringstilbudet for sentrumsområdene Sandvika, Bekkestua, Stabekk, Bærums Verk, Lysaker og Fornebu.

Det er særlig Sandvika som vurderes i det følgende. Det finnes øvrige sentrumsområder i Bærum med parkeringsutfordringer som også må vurderes i

kommunens utvikling av parkeringspolitikken og arbeidet med parkeringsnormen, for eksempel Høvik, Rykkinn, Kolsås og Østerås.

5.2.1 Sandvika

Innenfor kommunen er framkommelighets- og miljøutfordringene størst i Sandvika.

Når kommunene utvikler og setter vilkår for parkeringsplasser i sentrumsområder, kan det være flere delvis overlappende målsettinger:

- Energi- og miljømål. Et begrenset parkeringstilbud reduserer bilbruken og dermed utslippet av klimagasser, lokal luftforurensning og støy.
- Næringspolitiske mål. Man ønsker å støtte utvikling av et konkurransedyktig næringsliv i sentrum.
- Transportpolitiske mål. Man ønsker å redusere bilbruk ved arbeidsreiser, slik at knapp veikapasitet og arealer utnyttes til nødvendig biltrafikk, kollektivtrafikk, sykling og gange.
- Hensynet til innbyggerne: Et ønske om god tilgang til arbeidsplasser, butikker, kulturtilbud, skole og barnehager, samt rekreasjon.

Rådmannen legger vekt på å balansere disse hensynene i parkeringspolitikken.

Det gjelder en egen parkeringsstrategi for Sandvika, vedtatt av formannskapet 17.11.2004. I ettertid er gyldighetsområdet utvidet til også å gjelde Hamang- og Industrivei-området. Denne parkeringsstrategien foreslås opprettholdt. Den er restriktiv og innebærer at miljømålene settes høyt.

Det framgår av Asplan Viaks rapport at det er god parkeringsdekning i Sandvika. Det er imidlertid reservert parkering for arbeidsplasser og handlende på Sandvika storsenter som representerer en stor del av dette tilbudet. Antallet offentlige parkeringsplasser har blitt noe redusert de senere årene blant annet på grunn av ombygginger i Sandvika øst. Det er grunn til å regne med at flere offentlige plasser blir borte i Sandvika øst etter hvert som utbyggingen fortsetter. Parkeringsplasser på Kadettangen kan også bli borte for en periode i forbindelse med masseutfyllinger og senere utbygginger.

På denne bakgrunn er det startet en mulighetsstudie for nytt parkeringshus i Sandvika øst. Analysene omfatter et parkeringshus med rundt 1 000 parkeringsplasser. Det vil ta noen år før et slikt anlegg realiseres. Områdereguleringen som fremmes i løpet av 2014 vil fastsette de ytre rammer for parkeringshuset. Erfaringsmessig må slike anlegg har brukerbetaling fra første time for å oppnå lønnsomhet. Det er viktig å utforme vilkårene for dette anlegget slik at det ikke innebærer en økning i mulige arbeidsparkeringsplasser. Det siste understrekes av Statens vegvesen i deres høringsuttalelse.

Akershus fylkeskommune anbefaler at Bærum kommune vurderer nytt kommunalt parkeringshus i Sandvika, kombinert med en aktiv rolle i parkeringspolitikken.

Oppsummert viser Asplan Viaks analyse at kommunen har kontroll over ca. 20 prosent av parkeringsmarkedet i Sandvika. Ca. 40 prosent av plassene er allment tilgjengelige privat eide plasser. Disse plassene, bortsett fra Sandvika storsenter, forvaltes i stor grad på samme måten som de kommunale, dvs. med en form for avgift.

Ca. 40 prosent av plassene i Sandvika er private, reserverte plasser. Dette er en høy andel, og bidrar sannsynligvis til å opprettholde høye andeler bilbaserte arbeidsreiser i Sandvika.

Totalt antall allment tilgjengelige og reserverte plasser i Sandvika. Kilde: Asplan Viak 2013.

| Sandvika totalt | Parkeringsplasser |
|---------------------------------------|--------------------------|
| Kommunale plasser | 1 653 |
| Private allment tilgjengelige plasser | 3 209 |
| Private reserverte plasser | 3 150 |
| Sum plasser | 8 012 |

Sandvika har god kollektivdekning med hyppige buss- og togavganger, både på aksene Asker – Oslo – Gardermoen og internt i kommunen. En stor andel av arbeidsplassene i Sandvika og ellers i Bærum er kunnskapsbasert. Det ligger derfor godt til rette for bruk av kollektive transportmidler til og fra jobb og i tjenestesammenheng. Dette gjelder også for kommunens ansatte. I Sandvika er det derfor begrenset behov for å utvide kapasiteten for arbeidsparkering.

Sandvika øst har relativt svak parkeringsdekning for handlende og brukere av servicetilbud. De næringsdrivende har pekt på behovet for god tilgjengelighet og dermed korttidsparkering som sikrer god rotasjon. De opplever gateparkering som attraktivt for sine kunder. Blant annet på denne bakgrunn er Rådmann Halmrasts vei som en prøveordning åpnet for biltrafikk og det er etablert ca. 20 nye gateparkeringsplasser.

Gateparkering i Sandvika sentrum er begrenset til én time og koster per i dag 30 kroner timen, som foreslås økt til 35 kroner timen i Handlingsprogram 2014 - 2017. For å få ytterligere sirkulasjon på disse plassene, kan kortere maksimaltid og eventuelt høyere pris vurderes. For å sikre effektiv håndheving og effektiv utnyttelse av begrensede og kostbare arealer, bør gjeldende ordning med gratistime i Sandvika p-hus vurderes nærmere. Asker og Bærum handels- og servicebedrifters forening understreker at en innledende gratistime er viktig for varehandelen. Rådmannen vil komme tilbake til dette.

Det er avgjørende at kommunen setter parkeringsvilkår på gateparkeringen som sikrer at parkeringshusene blir foretrukket av alle som ikke har et sterkt behov for gateparkering til varelevering og serviceoppdrag som krever tilgang til bilen. Unnlater man å ta hensyn til dette, vil det føre til stor etterspørsel etter gateparkeringsplassene, lange parkeringstider, dårlig tilgjengelighet, stor letetraffikk, mye feilparkering og høyt konfliktnivå i håndhevingen. Hovedorganisasjonen Virke støtter forslag til prisstruktur for sentrumsområdene og ser det som positivt at det ikke legges opp til fjerning av gateparkering.

Ved nybygg kan kommunens arealpolitikk og parkeringsnorm legge føringer på parkeringstilgjengeligheten. Overfor allerede etablerte private aktører er virkemidlene sterkt begrenset.

For å øke handlingsrommet, kan kommunen regulere parkeringsanlegg til offentlig formål, slik at kommunen får råderett og dermed kan sette betingelser. Dette

forutsetter at kommunen finansierer og eier disse anleggene. Planer for nytt parkeringshus i Sandvika øst vil bidra i denne retning.

Et alternativ er frikjøp etter plan- og bygningsloven § 11-9. Dette muliggjør etablering av felles parkeringsanlegg som erstatning for privat parkering på egen grunn. Ordningen gir mulighet for en planmessig og koordinert utvikling og mer hensiktsmessig bruk av det offentlige parkeringstilbudet. Dette er en ordning som benyttes i Bærum og som blir mye brukt i andre norske kommuner.

Rådmannen legger stor vekt på at utviklingen av parkering i Sandvika og ellers i Bærum, både med hensyn til kapasitet og vilkår skjer i et samarbeid mellom kommunen, gårdeiere, forretningsdrivende etc. Hovedorganisasjonen Virke understreker viktigheten av et frivillig samarbeid med private aktører om en helhetlig parkeringspolitikk.

På grunn av pågående planer for byen og den transformasjon som forventes, foreslås ikke nå noen store parkeringspolitiske grep i Sandvika.

Oppsummering av mulige tiltak for parkering i Sandvika:

- På grunn av godt kollektivtilbud legges det ikke opp til økt antall offentlige arbeidsparkeringsplasser
- Parkeringstilbudet skal sikre god tilgjengelighet for varehandel og servicetilbud
- Samordning av parkeringstilbudet gjennom planlegging av nytt parkeringshus i Sandvika øst
- Det skal fortsatt være høy pris og kort parkeringstid for gateparkering
- Det skal være lavere pris og lengre parkeringstid i parkeringshusene enn for gateparkering
- Behovet for antall parkeringsplasser for ansatte i kommunen, herunder betaling for bruk av disse, vurderes

5.2.2 Bekkestua

På Bekkestua finnes ca. 550 parkeringsplasser, der bare 15 prosent er kommunale, jf. mer detaljert oversikt i Asplan Viaks rapport. Tilbudet er svært fragmentert. Et mer samlet tilbud ville trolig framstå som en styrke for sentrumsområdet. Dette bør vurderes i forbindelse med framtidige planer. Det er et betydelig behov for økt kapasitet på sykkelparkeringen. Dette vil bli fulgt opp i forbindelse med gjennomføringen av kommunens sykkelstrategi. I arbeidet med ny parkeringsnorm, vil Bekkestua og de øvrige sentrumsområdene bli vurdert nærmere.

5.2.3 Stabekk

I den sentrale delen av Stabekk, langs Gamle Ringeriks vei er det registrert ca. 300 parkeringsplasser for korttidsparkering, hvorav om lag en tredel er kommunale. Parkeringstilbudet er spredt. Et mer samlet tilbud ville trolig framstå som en styrke for sentrumsområdet. Dette bør vurderes i forbindelse med framtidige planer.

5.2.4 Bærums Verk

Parkeringstilbudet her er utelukkende privat, slik at kommunens handlingsrom er begrenset. Det er imidlertid ikke registrert konkrete problemer knyttet til parkeringssituasjonen, annet enn kapasitetsproblemer på bestemte tider av året.

Sykkeltilbudet er svakt utviklet. Dette vil bli vurdert i forbindelse med gjennomføringen av kommunens sykkelstrategi.

5.2.5 Lysaker

Lysaker domineres av arbeidsplassintensive virksomheter. Det er registrert ca 4 100 parkeringsplasser, hvorav 76 prosent er reservert for ansatte og besøkende. De allment tilgjengelige plassene er i sin helhet private. Området vil bli vurdert nærmere i arbeidet med ny parkeringsnorm.

5.2.6 Fornebu

Fornebu er et stort bolig- og arbeidsmarked i rask vekst. Det er i dag 7 500 parkeringsplasser i området, hvorav 74 prosent er reservert og de øvrige er allment tilgjengelige. Bærum kommune driver per i dag ingen av disse. Det arbeides med åpning sommeren 2014 av kommunale utfartsparkeringsplasser i Lomviveien på Storøyodden.

Når Fornebusbanen kommer i drift, legger rådmannen opp til en revisjon av parkeringsnormen for området.

5.3 Arbeidsparkering

Per i dag har kommunen ingen virkemidler for å regulere tilgang på eksisterende parkeringsplasser for ansatte i privat virksomhet. Dette kan kun gjøres i forbindelse med nybygg gjennom de vilkår som da stilles i henhold til parkeringsnormen, jf. nærmere omtale av arbeidet med nye parkeringsnormer. Tett samarbeid mellom kommunen og arbeidsplassene er imidlertid viktig for å få til gode løsninger som kan redusere bilbruken. Det er viktig å skille mellom næringsvirksomhet med stort transportbehov av gods og personer og virksomheter som i mindre grad er bilavhengig.

Kommunen har allerede en restriktiv parkeringspolitikk for sine ansatte i Sandvika. Ytterligere restriksjoner, samt brukerbetaling, bør vurderes både i Sandvika og andre områder med god kollektivdekning. Alternativt kan insentiver til ansatte som ikke bruker bil, vurderes. Rådmannen vil ta initiativ til en egen vurdering av dette.

Svært mange høringsinstanser peker på at kommunen må gå foran som godt eksempel og praktisere en restriktiv parkeringspolitikk for egne ansatte. De viser blant annet til de positive erfaringene som Vegdirektoratet har gjort med betaling for ansatteparkeringen.

5.4 Boligparkering

Som for arbeidsparkering, er det ved nye utbygginger kommunen særlig har virkemidler gjennom parkeringsnormen, jf. nærmere omtale av arbeidet med nye parkeringsnormer. Det er viktig å legge til rette for størst mulig grad av parkering på egne parkeringsplasser, slik at behovet for parkering på offentlig vei begrenses.

5.5 Innfartsparkering

5.5.1 Formål

Innfartsparkering er særskilt tilrettelegging for parkering ved kollektivknutepunkt, og formålet er at tilbudet samlet sett skal bidra til økt kollektivtrafikk og redusert bilbruk. Både sykkelparkering og bilparkering er sentralt.

En rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI rapport 1239/2012) viser at det er nødvendig med god planlegging dersom man skal lykkes med å gjøre kollektivtransporten lettere tilgjengelig gjennom bruk av innfartsparkering, slik at andelen kollektivreisende kan øke.

Rapporten peker på at det har vært vanlig å tilby gratis innfartsparkering. Det kan i følge TØI gi uønskede effekter fordi mange som bor i gå- eller sykkelavstand til stasjonen, kan bli fristet til å bruke bil. Et slikt parkeringstilbud kan også bidra til å undergrave grunnlaget for lokale busstilbud. Det er derfor uheldig om utbygging bare baseres på en registrert etterspørsel eller en forventning om at parkeringstilbudet vil bli brukt bare det anlegges.

Arealene som benyttes til parkering ved jernbanestasjoner i sentrumsområdene kan på lengre sikt utbygges med boliger, arbeidsplasser, handel og servicevirksomhet. Det kan være mer nyttig for å skape et levende lokalsamfunn og et lokalt brukergrunnlag for kollektivtransporten. Derfor kan det i større grad satses på mindre parkeringsplasser knyttet til det lokale og regionale busstilbudet.

Rapporten anbefaler at ny innfartsparkering planlegges med utgangspunkt i mer kunnskap om hvor brukere bor, hvilke reisemål de har og hvilke alternative reisemåter som finnes. Dessuten bør bruken av innfartsparkeringsplasser reguleres slik at det ikke undergraver en lokal og regional parkeringsstrategi som skal bidra til å begrense bilbruken.

5.5.2 Dagens ansvarsdeling

Innfartsparkeringsplassene langs jernbanen i Bærum er Jernbaneverkets ansvar og langs fylkes- og Europavei er henholdsvis Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen ansvarlig. Langs T-banene i Bærum er det i dag et delt ansvar, der Bærum kommune er ansvarlig for parkeringsplassene langs Røabanen (Eiksmarka og Østerås). På parkeringsplassene langs Kolsåsbanen har Sporveien driftsansvar (snørydding, feiing etc), mens kommunen håndhever. Kommunen eier grunnen til de fleste innfartsparkeringsplassene langs Kolsåsbanen.

I vedlagte rapport fra Asplan Viak er det gitt en oversikt over innfartsparkeringsplasser i Bærum.

5.5.3 Bærum kommunes gjeldende politikk

Formannskapet behandlet sak om innfartsparkering 13.1.2010, og fattet følgende vedtak:

"1. Innfartsparkering i Bærum- statusoversikt, tas til orientering.

2. Rådmannen bes arbeide videre med innfartsparkering i henhold til den foreslåtte tiltaksplan, slik at Bærum kommune arbeider aktivt for å tilrettelegge for flere innfartsparkeringsplasser på viktige knutepunkt langs trafikkkårene i kommunen. Arbeidet skal baseres på brukeranalyse for å unngå at parkeringsplassene fører til økt interntrafikk i Bærum kommune. For øvrig bør det stimuleres til mer bruk av kollektive transportmidler også lokalt. Betaling for parkering må ikke bare festes til månedskort. Det skal være rimelig innfartsparkering for flere typer reisende.

Dette omfatter blant annet:

- *Langs jernbanen ved Lysaker, Høvik og Slependsen stasjon, samt bedre utnyttelse av eksisterende P-kapasitet ved Sandvika stasjon.*
- *Langs Kolsåsbanen ved Jar, Ringstabekk, Gjønnes, Avløs, Hauger og Gjettum og Kolsås.*
- *Langs Østeråsbanen ved Eiksmarka, Lijordet og Østerås.*
- *Langs busstraseene ved Lommedalen skole, Riksvei 168 over Steinshøgda, E16 Skaret-Økri og langs E18 (sykkelparkering).*

Bærum kommune ber fylkeskommunen ta initiativ til en nærmere vurdering av redusert/differensiert avgift ved innfartsparkering i forhold til annen parkering i sentra/knutepunkt, som virkemiddel for å stimulere til økt bruk av kollektivtransport.

4. *Planlegging, finansiering, gjennomføring og drift av tiltakene bør skje på tvers av kommuner og ulike forvaltningsnivåer. Det må etableres et felles gjenkjennelig system med skilting, opplysning, informasjon og billettering.*

5. *De tidligere avsatte midler i Handlingsprogrammet (ca. kr 8 mill. for "Vital-tomta" i Sandvika) brukes i samarbeid med øvrige parter for å fremskynde mulige prosjekter, hvor en løsning for utnyttelse av eksisterende P-kapasitet ved Sandvika stasjon til innfartsparkering har høyeste prioritet."*

Saken fra 2010 var en videreføring av et strategidokument som kommunestyret behandlet i 2006.

I 2015 er Kolsåsbanen ferdig utbygget. Antallet innfartsparkeringsplasser for bil er da utvidet fra vel 200 plasser til om lag 800 plasser. Kommunens rolle har blant annet vært å stå for reguleringsplanene. Kommunen har dessuten regulert innfartsparkering langs den del av Drammensbanen som nå er under ombygging (Stabekk, Høvik og Blommenholm).

5.5.4 Akershus fylkeskommunes strategi for innfartsparkering

Akershus fylkeskommunen, Ruter, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Oslo kommune har utarbeidet forslag til strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo. Hovedutvalget for samferdsel behandlet saken 6.11.2013, og vedtok at saken skal legges ut til offentlig ettersyn fram til 15.2.2014.

Noen hovedpunkter i forslaget er at det først og fremst skal satses på sykkelparkering i de store knutepunktene med et attraktivt kollektivtilbud, samt utvide bilparkering utenfor byområdet og de store knutepunktene der parkering ikke fortrenger ønsket byutvikling. I byområdet rundt Oslo skal parkering for bil utvikles som et supplement

for de som har behov for bil på en del av reisen. Videre framgår at det i tettbygde områder bør vurderes en moderat brukerbetaling. Når kapasiteten er sprengt og det ikke er mulig å utvide på en enkel måte, skal etterspørselen reguleres med pris før det investeres i kostbare p-anlegg.

Det drøftes også ulike løsninger for framtidig ansvarsdeling og organisering av innfartsparkering, og det foreslås at hver enkel transportetat skal ha ansvar for parkeringstilbudet ved egne holdeplasser og stasjoner.

5.5.5 Bærum kommunes strategi for innfartsparkering

Bærum kommunes strategi på området må ses i sammenheng med de vedtak som blir tatt i fylkeskommunen når saken sluttbehandles der. Rådmannens forslag til høringsuttalelse til fylkeskommunens forslag til strategi vil bli lagt fram for politisk behandling innen høringsfristen 15.2.2014.

For å kunne ta hensyn til fylkeskommunens strategiarbeid, legger rådmannen opp til å legge fram en egen delstrategi for innfartsparkering i løpet av 2014.

En slik strategi må ta utgangspunkt i de tidligere politiske vedtak, blant annet at brukerbetaling bør vurderes. Dette vil bidra til finansiering av driften av plassene, samt gi en bedre utnyttelse ved at de korteste bilturene kan erstattes av gange eller sykkel.

Videre må ansvarsfordeling for parkeringsplassene langs Røa- og Kolsåsbanen vurderes. Flere høringsuttalelser peker på behovet for samordning av rollene på innfartsparkeringsplassene.

I vedtaket fra 2010 framheves Sandvika som viktig innfartsparkeringsplass. Rådmannen ser ikke lenger på dette som et ønsket sted for innfartsparkering. Arealene er alt for verdifulle og har bedre alternativ anvendelse, samt at slik parkering vil ytterligere øke trafikkbelastningen i dette sentrumsområdet og blant annet være til hinder for kollektivtrafikk på vei. Rådmannen vil komme tilbake til alternativ anvendelse av avsatt beløp på 8 mill. kr til innfartsparkering.

Rådmannen ønsker også å foreta en gjennomgang av kapasitet og utvidelsesmuligheter for innfartsparkeringsplassene, i tråd med vedtak i Sektorutvalg miljø, klima og kommunalteknikk 14.11.2013. Dette gjelder blant annet Gjønnes innfartsparkering, som er bygget slik at det skal være mulig i framtiden å etablere en ekstra etasje. Dette krever i tilfelle ny regulering. Akershus fylkeskommune ønsker å vurdere eventuelle utvidelser etter at banen er ferdig utbygget til Kolsås og man får høstet erfaringer med hele banestrekningen med alle de nye innfartsparkeringsplassene.

I en vurdering av kapasitet vil rådmannen ikke bare se på bilparkering. Det er minst like viktig å vurdere behovet for mer og bedre sykkelparkering.

Oppsummering Bærum kommunes strategi for innfartsparkering

- Med utgangspunkt i kommunens strategier for innfartsparkering fra 2006 og 2009/2010 arbeider Rådmannen videre sammen med de sentrale

kollektivtrafikkelskaper og Akershus fylkeskommune for utvikling av innfartsparkering for bil og sykkel som virkemiddel for å styrke kollektivtrafikken.

- Rådmannen legger fram forslag til høringsuttalelse til Akershus fylkeskommunes strategi.
- Rådmannen kommer tilbake til egen sak om innfartsparkering når Akershus fylkeskommune har ferdigbehandlet sin strategi. Rådmannen vil blant annet analysere kapasitetsbehov og utviklingsmuligheter langs de viktigste kollektivtraseene.

5.6 Utfartsparkering

I utredningen fra Asplan Viak er det gitt en oversikt over enkelte sentrumsnære utfartsparkeringsplasser. Parkering knyttet til skog og mark er ikke vurdert her.

Utfartsparkering er viktig for befolkningens tilgang til rekreasjon og folkehelse og plassene bør derfor være rimelige å bruke. En viss betaling kan være ønskelig på enkelte av disse plassene for å avvise biltrafikk på korte strekninger som enkelt kan erstattes med gange eller sykkel. Dette gjelder særlig på parkeringsplasser nær sentrumsområder eller nær større arbeidsplasser, der arbeidsparkering kan være en utfordring.

Kommunestyret vedtok tidligere fjerning av de tre gratistimene på Kadettangen og Høvikodden, men vedtaket ble omgjort i påvente av sak om parkeringsstrategi.

Rådmannen viser til at det er vesentlig enklere å håndheve parkering når det er betaling fra første time. Ordningen med gratistimer bør derfor vurderes erstattet med en ordning med lav sats de første timene. Det kan også være en maksimalsats på for eksempel 50 kroner dagen på slike parkeringsplasser. På den måten unngås uønsket langtidsparkering og arbeidsparkering. En slik betalingsmodell er vedtatt for nye parkeringsplasser i Lomviveien på Fornebu.

Oppsummering Bærum kommunes strategi for utfartsparkering

- Kommunal utfartsparkering er i utgangspunktet gratis
- For enkelte utfartsparkeringsplasser bør det vurderes en viss brukerbetaling

5.7 Kundeparkering

Forretningsbygg og butikker har oftest egne parkeringsplasser eller parkeringshus som dekker behovene. Disse er reservert for kundene og oftest avgiftsbelagt, se oversikt i Asplans rapport. Kommunen har ikke noe særskilt ansvar knyttet til den enkelte virksomhet, annet enn de som stilles ved nybygg/nyetablering gjennom parkeringsnormen, jf. drøfting av behov for revisjon av parkeringsnormene. Kommunen har imidlertid et mer generelt og overordnet behov for å sikre god adkomst og tilgjengelighet for brukerne. Dette er begrunnelsen for at kommunen tilbyr parkering. Gateparkering og Sandvika P-hus ved Helgerudgården/Trygdegården er viktig for mange virksomheter i Sandvika.

I utgangspunktet løser markedet behovet for denne typen parkering, men det offentlige tilbudet er et viktig supplement for et områdes attraktivitet og for brukere som har mange gjøremål på et sted.

5.8 Sykkelparkering

Formannskapet vedtok i juni 2011 «Sykkelstrategi for Bærum 2011», der en av målsettingene er at trafikkveksten skal tas ved gange og sykkel. Sykkelparkering på viktige kollektivknutepunkter og i sentrumsområdene trekkes fram som et viktig virkemiddel for å nå denne målsettingen.

Den mest arealeffektive og miljøvennlige tilbringertransporten til kollektivtrafikken, er sykkel. Det eksisterer et tilbud per i dag både langs jernbanen og T-banen. På den nye Kolsåsbanen er det for eksempel etablert sykkelparkering på stasjonene. Rådmannen mener imidlertid at det kan satses enda mer på et attraktivt sykkelparkeringstilbud. På de viktigste kollektivknutepunktene som Sandvika, Kolsås og Bekkestua bør det vurderes høystandard tilbud for de syklende med innendørs parkering der syklene står tørt og sikkert. Det bør også vurderes servicetilbud for enkle reparasjoner, samt lademuligheter for elektriske sykler. Rådmannen vil arbeide videre med slike muligheter, blant annet i samarbeid med kollektivtrafikkaktørene.

I tillegg til innfartsparkering har private og offentlige virksomheter, herunder kommunen et ansvar for etablering av sykkelparkeringsplasser på arbeidsplassene. Den nye parkeringsnormen må stille krav til antall sykkelparkeringsplasser ved nybygg.

Sykkelstrategien, herunder sykkelparkering, følges opp med en handlingsplan for sykkel som etter planen skal foreligge i 2014, samt i arbeidet med en delstrategi for innfartsparkering.

Oppsummering Bærum kommunes strategi for sykkelparkering

- Kommunen skal være en pådriver for utvikling av sykkelparkering på kollektivknutepunktene
- På de viktigste kollektivknutepunktene bør det vurderes høystandard sykkelparkering

5.9 Andre tiltak

SmartCity Bærum er et partnerskap mellom kommunen og næringslivet i Bærum. Målet er å redusere energibruk og klimagassutslipp gjennom felles prosjekter og samarbeid. Hovedideen er å begrense klimautslipp gjennom å utvikle ny teknologi, rutiner og organisatoriske grep for å få på plass "grønne" løsninger. Løsningene skal oppleves som attraktive på en sånn måte at innbyggerne ønsker å ta dem i bruk.

Fornebu er et område med store trafikale utfordringer. Bedriftene der er store nasjonale og internasjonale kompetansemiljøer med en egen drivkraft i utvikling av klimavennlige løsninger. Et aktivt samarbeid mellom disse bedriftene kan bidra til å finne tiltak som kan redusere bilkøene og innføre andre reisevaner til og fra jobb.

I regi av SmartCity Bærum vurderes et mulig samarbeidsprosjekt for å se på slike løsninger. Mulige tiltak som prosjektet bør vurdere er:

- Utvikling av kollektivtrafikk, inkl. hurtigbåt
- Ordninger med subsidierte månedskort eller liknende
- Bedriftsbussordninger
- Bysykkel
- Tilrettelegge for gående
- Flexitid og hjemmekontor
- Samkjøring i taxi og minibusser
- Samkjøring i privatbil
- Bilpoolordning
- Bruk av videokonferanseløsninger
- Arbeide fra andre steder som bibliotek og andre offentlige møterom
- Øvrige ansatteincentiver (konkurranser om å sykle til jobben, gå til jobben o.l.)
- IT verktøy/app-er som gjør det enklere og mer attraktivt å bruke flere av alternativene

6. LADING AV ELEKTRISK MOTORVOGN

6.1 Bakgrunn

Sektorutvalg miljø, klima og kommunalteknikk vedtok i forbindelse med behandling av Handlingsprogram 2013 – 2016 følgende:

”Rådmannen bes legge fram en sak for Sektorutvalg Mikk om kommunens strategi for etablering av ladepunkter for elbil, hvor både vanlige ladepunkter og hurtigladere inngår. Planen legges fram innen 1.3.2013.”

Sektorutvalget har senere blitt orientert om at dette vurderes i foreliggende sak om parkeringsstrategi, siden det er en nær sammenheng.

6.2 Gjeldende politikk for elektriske motorvogner

Det viktigste tiltaket for å redusere miljø- og framkommelighetsproblemer knyttet til biltrafikk, er å redusere omfanget mest mulig. For nødvendig transport kan det være ønskelig å erstatte biler med forbrenningsmotor med elektriske eller hybride kjøretøy. Dette er særlig viktig for å oppnå en renere byluft.

Elektriske motorvogner har per i dag en rekke insentivordninger som gratis parkering på offentlige plasser, gratis bruk av ladepunkter, gratis bompengepasseringer og anledning til å benytte kollektivfelt. Det er grunn til å regne med at ikke alle disse ordningene vil bestå i framtiden.

Insentivordningene har bidratt til svært mange elbiler i Bærum kommune og nabokommunene.

Parkeringsstrategien bør utformes slik at den bidrar til overgang til minst mulig miljøbelastende biler. I prinsippet bør alle biler betale for parkering, blant annet fordi arealene er kostbare og fordi det er enda viktigere å stimulere gange og sykling, siden alle biler uansett drivstoff, innebærer framkommelighets-, trafikksikkerhets- og arealutfordringer.

Eventuelle gunstigere parkeringsvilkår bør ikke bare gis til elektriske biler, men til alle nullutslippsbiler, uavhengig av teknologi. Man kan også tenke seg insentiver overfor lavutslippsbiler, for eksempel ladbare hybridbiler. Gratis parkering ved ladepunkter anses ikke å være et godt tiltak overfor ladbare hybridbiler, siden disse ikke har rekkeviddebegrensning og derfor kan lade hjemme. Rådmannen mener at det er for tidlig nå å komme med konkrete forslag om insentiver og differensierte parkeringsvilkår overfor ulike kjøretøytyper, ut over det som gjelder for elektriske motorvogner. Kommunens politikk på dette området bør i utgangspunktet basere seg på overordnede føringer.

6.3 Ladeinfrastruktur

Utbyggingen av ladepunkter har så langt vært styrt av etterspørselen. Kommunen har per i dag 31 ordinære ladepunkter. Disse befinner seg i Sandvika, ved sykehuset, på Jar, Bekkestua og Gjønnnes stasjoner. Flere plasser er under planlegging. Per i dag anses dekningen for å være tilfredsstillende og det mottas få henvendelser om manglende kapasitet. Det er ikke laget en plan for hvor det bør satses ytterligere på slike ladepunkter. Det er forholdsvis rimelig og enkelt å etablere denne infrastrukturen og utbyggingen skjer der behovet til enhver tid er størst. Det er etablert støtteordninger som i stor grad finansierer monteringen av ladepunkter. Kommunens parkeringsinntekter reduseres imidlertid i takt med hvor mange ordinære parkeringsplasser som får ladepunkt, siden elektriske biler ikke betaler for parkeringen.

Satsingen fram til i dag har vært på ordinære ladepunkter på 16A. De fleste nye elektriske biler kan benytte såkalt hurtiglader. Slike ladestasjoner er vesentlig dyrere i anskaffelse og det er kostbart å sørge for strømforsyningen. Opplading skjer imidlertid vesentlig raskere. For en gitt biltype opplyses fra produsentens side at med hurtiglader lades batteriet til 50 prosent på 20 minutter og 80 prosent på 30 minutter. 100 prosent opplading for denne bilen via en vanlig 16A huskontakt eller ladestasjon tar 7,5 time. En parkeringsplass med hurtiglader kan derfor betjene i størrelsesorden 15 biler på 7,5 timer. Hurtiglader gir derfor langt mer effektiv utnyttelse av arealene og ladeinfrastrukturen. På denne bakgrunn har kommunen etablert to hurtigladestasjoner ved rådhuset. Per i dag er det etter det kommunen kjenner til, til sammen fem offentlig tilgjengelige hurtigladere i kommunen.

Det finnes også en ”halvhurtig” lader som gir full batterikapasitet på 3-4 timer. Slikt utstyr er rimeligere enn fullverdige hurtigladere.

Hittil har kommunens ladeinfrastruktur utelukkende vært koblet til parkeringsplasser. Elektriske motorvogner parkerer gratis på offentlige parkeringsplasser, og flere parkeringsplasser har ladepunkter og er reservert for slike biler. Disse parkeringsplassene med tilhørende ladeinfrastruktur opptas ofte hele dagen av en bil.

Det er dårlig utnyttelse av arealer og ladepunkter og kan også stimulere til arbeidsreiser med bil.

I den videre utbygging av offentlig ladeinfrastruktur må både lokalisering og ladetyper vurderes nøye. Rådmannen mener at parkeringsplasser og ladeinfrastruktur i større grad enn i dag må frikobles. Elbilenes parkeringsbehov dekkes av eksisterende ordinære parkeringsplasser, som for de offentliges vedkommende er gratis. Ladebehov som ikke kan dekkes hjemme eller på private parkeringsanlegg på arbeidsplassen, bør dekkes av hurtigladere som kan lade langt flere biler per gitt areal enn en konvensjonell lader. Kommunens videre satsing bør derfor først og fremst være på hurtigladere. I første omgang bør erfaringer med de to laderne ved rådhuset høstes. Videre må man se an i hvor stor grad private aktører bygger ut hurtigladere. Kommunen bør bare i begrenset grad utvide ytterligere med konvensjonelle ladere.

Det skjer en rask utvikling med hensyn til kjøretøyene, ladeteknologi og insentiver for elektriske motorvogner. Det er derfor ikke hensiktsmessig å utforme en detaljert politikk på området. Kommunen må ha en dynamisk tilnærming til dette politikkområdet. Det er viktig å utforme en politikk som unngår at det stimuleres til bruk av elbil til arbeidsreiser framfor kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Oppsummering Bærum kommunes strategi for lading av elektriske motorvogner

- Utbygging av ordinære kommunale ladepunkter videreføres der det er hensiktsmessig.
- Hurtigladere er mer arealeffektive enn ordinære ladepunkter og kan derfor være en mer framtidsrettet løsning.
- Behov for kommunal satsing på hurtigladere må ses i sammenheng med private aktørers utbygging og den teknologiske utviklingen.

HØRINGSUTTALELSER

Enkelte høringsuttalelser har synspunkter på parkeringsnormen. Disse følges i hovedsak opp i arbeidet med parkeringsnormen, som skjer som en del av kommuneplanarbeidet, og refereres derfor i liten grad her.

Akershus fylkeskommune

Saken er behandlet i hovedutvalget for samferdsel, fylkesutvalget og Fylkestinget, sistnevnte 23. september 2013.

Følgende ble vedtatt:

1. Fylkesutvalget mener Bærum kommune har gjennomført et godt grunnlagsarbeid for utforming av en helhetlig parkeringspolitikk, og vil berømme kommunen for å løfte frem parkeringsløsninger som et viktig arbeidsområde.
2. Det er i dag fremkommelighetsproblemer for buss på store deler av fylkesveinettet i Bærum. Fylkesutvalget mener gode grep i parkeringspolitikken kan bidra til en reduksjon i veitrafikken til fordel for

kollektivtransport, gange og sykkel, og at parkeringstiltak er et virkemiddel som kan gi rask effekt.

3. Til de konkrete temaer Bærum ber om innspill på, vil fylkeskommunen, i tråd med Bærum kommunes egne innspill, anbefale at kommunen vurderer:
 - restriksjoner på parkering for kommunens egne ansatte i sentrumsområdene.
 - kommunale parkeringshus i Sandvika kombinert med en aktiv kommunal rolle i parkeringspolitikken.
 - aktiv bruk av prisstruktur, blant annet for å lede trafikk vekk fra sentrale byrom og inn i parkeringshus.
 - restriktive parkeringsnormer for næringsbebyggelse.
 - moderat brukerbetaling av innfartsparkering for å finansiere drift- og unngå at bil erstatter gange- og sykkel på korte reiser.

I tillegg anbefaler fylkeskommunen at Bærum kommune også vurderer:

- restriksjoner for arbeidsplassparkering for kommunale bygg utenfor sentrumsområdene.
- et system med faste P-normer for nærings- og forretningsbebyggelse i sentrumsområdene kombinert med frikjøpsordning
- innfartsparkering og annen parkering i sammenheng i de største sentra (Sandvika, Bekkestua, Lysaker).

Statens vegvesen (SVV)

SVV viser til at det er positivt at Bærum kommune jobber med å etablere en helhetlig parkeringspolitikk, da dette er et viktig virkemiddel for å styre trafikkveksten i Bærum. Det vises til innspill til kommunedelplan for i E 18 i Bærum at det må tas i bruk sterkere virkemidler for å begrense veksten i biltrafikken og at lokale myndigheter har ansvar for å iverksette restriksjoner som strengere parkeringsregulering og tidsdifferensiert trafikantbetaling.

For sentrumsområdene bør man være restriktiv med offentlige arbeidsparkeringsplasser (Sandvika og øvrige kollektivknutepunkter). Kommunen bør ha som mål å redusere all langtidsparkering, unntatt HC, i sentrumsområdene for å hindre arbeidsreiser med bil. Gateparkering bør reduseres og være korttidsparkering som er dyre å benytte for å få effektiv bruk av plassene. Dette er også positivt for varelevering og servicebiler.

Kommunen bør være et forbilde og innføre brukerbetaling for arbeidsparkeringsplasser i sentrale områder med god kollektivdekning. Det vises i den forbindelse til gode erfaringer med dette for ansatte i Vegdirektoratet.

Vedrørende nytt parkeringshus i Sandvika øst, anbefales det å samle mange små plasser i ett stort anlegg. Totalt antall plasser bør ikke øke dersom nytt p-hus realiseres, ellers kan et slikt anlegg kunne bidra til økt bilbruk.

Innfartsparkering må skjerme sentrumsområder for unødig biltrafikk og unngå at bussenes framkommelighet reduseres. Innføring av brukerbetaling på innfartsparkeringsplasser kan bidra til at de aller korteste bilreisene overføres til gange og/eller sykkel.

Utfartsparkering bør avgiftsbelegges dersom det er fare for langtidsparkering/arbeidsparkering.

Kommunen bør ikke gi fra seg virkemidler til å styre over parkeringsplasser. Så lenge parkeringsplasser er kommunale, kan man sette betingelser og påvirke trafikkutviklingen i kommunen.

SVV anbefaler at Bærum kommune utvikler parkeringsstrategien i samarbeid med nabokommunene.

Kommunen anbefales å legge stor vekt på minimumskrav til sykkelparkering også i næringsområder.

SVV kommer videre med en rekke forslag til tiltak for en restriktiv parkeringspolitikk.

Jernbaneverket

Jernbaneverket mener høringsutkastet er et godt og grundig dokument som gir et godt grunnlag for konstruktivt samarbeid om parkeringstilbudet på jernbanestasjonene i kommunen.

Sporveien Oslo AS

Sporveien (tidl. KTP) mener at transportetatene bør være ansvarlig for innfartsparkering i sitt ansvarsområde, dvs. at Jernbaneverket tar ansvar langs jernbanen, Statens vegvesen langs vei og Sporveien langs T-bane og trikk. Sporveien ønsker full råderett over arealet som benyttes, selv der kommunen eier tomten. Sporveien mener at innfartsparkering bør være avgiftsfri eller ha redusert avgift for å gjøre det så attraktivt som mulig å reise kollektivt.

Ruter AS

Ruter mener det bør være restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsområder, særlig Sandvika, for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken. Det totale antall parkeringsplasser i Sandvika bør reduseres. Det bør tilrettelegges for noe parkering for handel i knutepunkter, slik at handel ikke etableres utenfor sentrumskjerner med dårlig kollektivdekning. Det bør strammes inn på arbeidsparkeringsplasser i sentrumsområdene og slik parkering bør gjøres om til parkering for handel og service.

Innfartsparkering bør ikke skje i knutepunkt og bør holdes utenfor Sandvika, Bekkestua og Lysaker. Ruter ser liten grunn til å utvide innfartsparkeringen ut over dagens nivå og det som er planlagt i forbindelse med Kolsåsbanen. Det bør vurderes en mindre avgift der kapasiteten er sprenget. Etterspørselen etter parkering bør reguleres med pris.

Ruter mener at innfartsparkering ved banene bør planlegges, eies og drives av Sporveien for Metro og Jernbaneverket for jernbanen. Alternativt kan Bærum kommune overta totalansvaret for innfartsparkering. Dagens deling av ansvar er ikke ønskelig.

Hovedorganisasjonen Virke

Virke er enig i svært mange av de parkeringsfaglige og samfunnsøkonomiske vurderingene i Asplan Viaks utredning. Det er positivt at rapporten ikke anbefaler fjerning av verdifull gateparkering i sentrumsområder, men heller går inn for fleksible virkemidler som høy pris, korttidsparkering etc. Virke ønsker samarbeid med Smart City Bærum om dynamisk prising av gateparkering, etter modell fra San Fransisco.

En drøfting av frivillig samarbeid med private aktører om en helhetlig parkeringspolitikk, etterlyses. Det etterlyses også en drøfting av om eventuell mangel på regulert parkering fører til mer parkering på villaveier.

Det vises til solid faglig grunnlag for å begrense tilbudet av arbeidsparkering og dermed reduserte trafikkproblemer knyttet til arbeidsreiser når det skjer parallell kollektivsatsing. En nullvisjon er ikke riktig og heller ikke anbefalt i av Asplan Viak. Ulempen med redusert mulighet for arbeidsparkering må ses i sammenheng med kollektivtilbudet med mer. Restriktiv politikk overfor kommunens egne ansatte støttes, og det vises til Vegdirektoratets erfaringer.

Brukerbetaling på innfartsparkering er et riktig prinsipp. Prisene bør variere over døgn og uke. Sykkelparkering må forbedres.

Virke slutter seg i prinsippet til foreslått prisstruktur. Det er viktig med god informasjon til publikum for å få aksept.

Kommunalt eierskap i parkeringsanlegg kan være et godt virkemiddel dersom eierskapet er en del av en helhetlig parkeringsstrategi og forvaltes i samsvar med samfunnsøkonomiske og parkeringsfaglige vurderinger. Drift av nye kommunale parkeringsanlegg kan med fordel konkurransesettes.

Sandvika vel

Sandvika vel viser til uheldig gatebruksplan i Sandvika og uheldig forsøk med biltrafikk i Rådmann Halmrasts vei og Kinoveien. Konkrete anbefalinger er blant annet realisering av nytt p-hus, med god adkomst til Rådmann Halmrasts vei (som velet mener må stenges for biltrafikk) og Jørgen Kanitz' gate. Rådmann Halmrasts vei må rehabiliteres. Prisene i det nye p-huset må gi lønnsomhet. Øvrige offentlige p-plasser i Sandvika må ha samme priser. Progressive satser bør vurderes. Priser bør fastsettes uavhengig av storsenterets priser. Senteret bør inviteres til deltakelse i arbeidet med nytt p-hus. Det skal ikke oppmuntres til privat parkeringsdrift i Sandvika. Trafikkselskapene bør anlegge arbeidsreiseparkering usentralt, for eksempel på Gjønnnes.

Vårt Sandvika AS

Det er lønnsomt for handelsstanden og kommunen at det etableres store, sentrumsnære p-hus, kombinert med korttids gateparkering. Tilbudet i Sandvika er uforutsigbart med hensyn til plass og pris og det er vanskelig å finne anleggene. Bedre skilting, samt bedre informasjon om gratistilbudet etterlyses. Det er en fordel at parkeringstilbudet drives og håndheves av kommunen

Asker og Bærum handels- og servicebedrifters forening

Foreningen mener at parkering som et knapt gode må reguleres, slik at kunder får tilgang til forretningene. Kommunen bør ikke gjøre parkering til et forretningsområde

for seg. Det vises til gode erfaringer med gratis parkering på et kjøpesenter. Dersom kommunen skal tilrettelegge for sentrumsutvikling, må det legges til rette for bilbruk. Innledende gratistimer framheves som viktig for varehandelen. Parkering må være nærmest mulig forretningsinngangene og gjerne mot fasadene. Forsøket med trafikk i til Rådmann Halmrasts vei framheves som vellykket med hensyn til økt omsetning. P-hus med en viss avstand fra forretningene er lite nyttig for disse. Gateparkering skaper liv og forebygger kriminalitet. Skråparkering anbefales framfor parallellparkering.

Sandvika byutvikling (Bærum næringsråd)

Kommunens parkeringspolitikk må støtte knutepunktene, slik at publikum bruker sentrum framfor senterlignende tilbud utenfor sentrumsstrukturen. Parkeringsnormene må legges på Asker sentrums nivå, som er gunstigere. Etablering av underjordisk parkeringshus i Sandvika må forseres. Parkeringsavgifter og øvrige vilkår her må være markedstilpasset. For at publikum skal ha god tilgang til varehandel og andre servicetilbud, må parkeringshuset kombineres med korttidsparkering på gateplan. Parkeringstilbud må markedsføres og skiltes godt. Ved frikjøpsplasser må bidragsyternes rettigheter sikres. Parkeringsvilkårene bør være like i hele Sandvika. Kommunen bør samarbeide med kollektivselskapene for å oppnå et betydelig bedre parkeringstilbud til de arbeidsreisende. For Sandvika vil velfungerende innfartsparkering bety mer liv i byen.