



SKEDSMO
KOMMUNE

Dato:
Oktober 2018

Revidert:
August 2019

PARKERINGSSTRATEGI



FORORD

Parkeringsstrategien er utarbeidet av plan- og bygningsavdelingen i Skedsmo kommune, i perioden oktober 2017 til april 2018. Plan- og bygnings sjefen er prosjekteier. Arbeidet er gjennomført av samferdselsseksjonen, i dialog med blant annet Skedsmo Parkering AS og i møte med Lillestrøm Eiendomsforum.

Det er tatt utgangspunkt i en analyse av parkering i kommunen, utført av Asplan Viak på oppdrag av Skedsmo kommune i 2016. Den ble laget som et innspill til Samferdselsplan 2016 – 2030.

Rapport 1489/2016 Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus, utarbeidet av Transportøkonomisk institutt i 2016, er brukt som et faglig grunnlag i arbeidet med denne strategien.

Lillestrøm, 2. oktober 2018

Teknisk sektor, Skedsmo kommune

Dokumentet har blitt revidert etter kommunestyrets behandling av kommuneplan 2019 – 2024, 21. november 2018, hvor parkeringsstrategien opprinnelig var tenkt som et vedlegg.

INNHOOLD

1	BAKGRUNN	7
1.1	Overordnede føringer	7
1.2	By i endring	8
1.3	Parkeringspolitikk i endring	8
1.4	Begrensninger i omfanget av denne parkeringsstrategien.....	10
2	PARKERING I SKEDSMO IDAG	11
2.1	Organisering.....	11
2.2	Parkeringstilbud	11
2.3	Utfordringer	18
3	PARKERINGSSTRATEGI.....	25
A	Bidra til å nå nullvekstmålet ved å påvirke reisemiddelvalg	26
B	Skape gode byrom ved å prioritere gode byfunksjoner fremfor parkering.....	28
C	Sikre god tilgjengelighet for prioriterte brukere.....	30

1 BAKGRUNN

1.1 OVERORDNEDE FØRINGER

Akershus Fylkesting og Oslo Bystyre vedtok i desember 2015 «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus». Et av hovedmålene for planen er at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Planen omfatter et handlingsprogram for 2015-2018 som pålegger kommunene oppgaven med å utarbeide en parkeringspolitikk som støtter opp om den regionale planen.

Samferdselsanalysen «Skedsmo mot 2030» fra 2013, viser at en videreføring og styrking av en restriktiv parkeringsnorm er viktig for å oppnå en lavere andel bilreiser. «Samferdselsplan for Skedsmo kommune 2016 – 2030» fastslår at Skedsmo kommune må ha en parkeringsstrategi som styrer mot redusert bilbruk. Utarbeidelse av en parkeringsstrategi ble vedtatt 25.01.2017.

Skedsmo kommune inngår høsten 2019 en byvekstavtale basert på Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029. Det overordnede målet for NTP og byvekstavtalen er **nullvekstmålet for persontransport med bil**.

Nullvekstmålet for persontransport med bil

Målet er at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Nullvekstmålet er en viktig føring for den samordnede areal – og transportpolitikken i Skedsmo og regionen for øvrig. For å opprettholde et bærekraftig lokalt og globalt miljø med attraktive byer og tettsteder, kan ikke trafikkveksten fortsette i samme takt som den har gjort de siste tiårene. Parkeringsregulering er kanskje det viktigste virkemidlet kommunen har for å styre utviklingen av biltrafikk. En tydelig begrensende og målrettet parkeringspolitikk kan bidra til å dempe bilbruken for å nå målet om nullvekst.



1.2 BY I ENDRING

Gardermobanen åpnet i 1998 - samme år fikk Lillestrøm bystatus. Lillestrøm ble det eneste stoppet på Norges første høyhastighetsbane som går mellom Oslo Sentralstasjon og Oslo Lufthavn. Byen har vært bilbasert, men nå ligger forholdene til rette for å utvikle en by med gode løsningen for grønn mobilitet med et attraktivt kollektivtilbud. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus definerer Lillestrøm som en regional by, og Lillestrøm, Strømmen og Kjeller er prioritert vekstområde for by – og næringsutvikling. Det innebærer at minimum 90 % av bolig – og arbeidsplassvekst i kommunen skal skje her.

Etter hvert vil området, og spesielt Lillestrøm, være av en helt annen tetthet og skala. Veksten vil legge til rette for en mer urban mobilitetskultur. Gode strategier for samferdsel og mobilitet er nødvendig for å møte utfordringene som oppstår ved videre fortetting og utvikling på best mulig måte.

1.3 PARKERINGSPOLITIKK I ENDRING

Skedsmo har gjennom det siste tiåret gått mot en stadig mer restriktiv parkeringspolitikk. Eldre kommuneplaner har hatt en parkeringsnorm som sikret at det ble bygd mange nok parkeringsplasser for å hindre stor belastning i gatene. Først gjennom **minimumsnorm** og senere i kombinasjon med **absoluttnorm**.

I kommuneplan 2015 – 2026 ble prinsippet med maksimumsnorm innført for å begrense etablering av parkeringsplasser i fortetningsområdene. Utenfor fortetningsområdene var det **maksimumsnormer** for noen typer arealformål, og minimumsnormer for andre. Med kommuneplan 2019 – 2030 er parkeringsnormene ytterligere skjerpet for kontor, industri, lager, hotell og skoler i de mest sentrale delene av Lillestrøm og Strømmen. Endringen i normen for parkering til kontor har vært viktig. Kontorplasser gir mange arbeidsreiser. Skjerpingen har derfor godt potensial for å bidra til høyere kollektivandel. Normene var i tidligere kommuneplan delt inn i to områder – innenfor eller utenfor fortetningsområdet. Nå er normene delt inn i fire forskjellige soner. Dette gjør at man for eksempel skiller på Lillestrøm sentrum og rekkehusområder på Kjeller – som tidligere tilhørte samme sone.

Minimumsnorm

Ved bruk av minimumsnorm krever kommunen et minimum antall parkeringsplasser i tilknytning til et nytt bygg. Formålet med minimumsnorm er å sikre at det blir bygd mange nok plasser til at omkringliggende gater ikke blir belastet. Med minimumsnorm unngår man at utbyggere sparer penger på å ikke anlegge mange nok parkeringsplasser til å mette etterspørselen.

Absoluttnorm

Absoluttnorm angir faste krav til parkeringsplasser i tilknytning til et nytt bygg. Med en restriktiv absoluttnorm kan man ivareta et ønske om redusert antall parkeringsplasser og samtidig opprettholde insentivet for bruk av frikjøp.

Maksimumsnorm

Med en maksimumsnorm settes et øvre tak på hvor mange parkeringsplasser som tillates anlagt til nytt bygg. En restriktiv maksimumsnorm kan være svært effektiv for å begrense bilbruken. Denne typen norm kan påvirke lokaliseringen av næringsvirksomhet som for eksempel kontor til steder med god kollektivdekning. Insentivet til bruk av **frikjøpsordning** bortfaller.

Frikjøpsordning

Frikjøp innebærer at utbygger kan kjøpe seg fri fra pålagte krav om egendekning av parkeringsplasser til en fastsatt pris. Skedsmo kommune har en frikjøpsordning. Frikjøpsbeløpet for 2018 er 350 000,- per oppstillingsplass for bil og 40 000,- per oppstillingsplass for sykkel.

1.4 BEGRENSNINGER I OMFANGET AV DENNE PARKERINGSSTRATEGIEN

SYKKELPARKERING

Et godt kollektivtilbud og tilrettelegging for gående, er i kombinasjon med sykkelparkering og generell tilrettelegging for sykkel viktig i arbeidet med å begrense biltrafikken.

For å gjøre det mer attraktivt å sykle, er det viktig med sykkelparkering med gode kvaliteter, lokalisering og parkeringsdekning. I kommuneplanen angis krav til lokalisering, utforming og dimensjonering av sykkelparkering, samt krav til minimum antall oppstillingsplasser.

«Hovedplan for sykkel» fra 2013 beskriver mulige fremtidige prosjekter og satsningsområder for sykkelsatsning i Skedsmo. Den peker blant annet på behovet for en kartlegging av parkeringstilbudet for sykkel. Lokaliseringen av sykkelparkering i fortettingsområdene er kartlagt i «Veg- og gatebruksplan Lillestrøm». Det er behov for å kartlegge sykkelparkeringstilbudet ytterligere, for å undersøke om tilbudet er tilstrekkelig i antall plasser og lokasjoner, standard og behov for eventuell opprustning. Det foreligger planer om å lage en sykkelstrategi for kommunen. Det vil være naturlig at den tar for seg sykkelparkering som en del av en helhetlig sykkelstrategi.

For å konsentrere og begrense denne parkeringsstrategien vil fokuset ligge på bilparkering.

INNFARTSPARKERING

Opp mot 90% av de kollektivreisende i Oslo og Akershus som i dag benytter **innfartsparkering** er daglige arbeidspendlere til, fra eller gjennom Oslo (Ruter). Innfartsparkering gir mulighet for å kombinere bil som en del av en lenger reise med kollektivtrafikk. Strategi om innfartsparkering må derfor ses i et regionalt perspektiv. Kommunen er involvert i arbeidet med innfartsparkering i fylket og følger den strategien for innfartsparkering som Akershus fylkeskommune har vedtatt.

På bakgrunn av at det foreligger en helhetlig, vedtatt strategi for innfartsparkering for hele fylket vil denne parkeringsstrategien ikke ta for seg innfartsparkering som et spesifikt tema i kartlegging og strategiske tiltak.

Innfartsparkering

Parkeringsanlegg som er lokaliserte ved stasjoner eller stoppesteder for å betjene kollektivreisende. Internasjonalt er innfartsparkering kjent som «park and ride» (P+R). Som på norsk kan oversettes til «parker og reis».

2 PARKERING I SKEDSMO I DAG

2.1 ORGANISERING

Kommunens ansvar for parkering er todelt. Kommunen er planmyndighet for tiltak etter plan- og bygningsloven. Det gir mulighet til å sette rammer for parkeringsdekningen i arealplanene. Som vegmyndighet har Skedsmo kommune også parkeringsmyndighet. Dette gir både rett og plikt til å håndheve parkeringsregler på **offentlige parkeringsplasser** og gategrunn. Kommunen har gitt ansvaret for dette til Skedsmo Parkering AS. De skal håndheve trafikkregler samt utforme og drifte det offentlige parkeringstilbudet, i tråd med de mål for parkering som kommunen setter.

2.2 PARKERINGSTILBUD

PRIVATE AKTØRER OG KOMMUNENS EIERANDEL

Det private parkeringsmarkedet er de siste årene blitt sterkt profesjonalisert. I de sentrale områdene i kommunen tilbys **allment tilgjengelige parkeringsplasser** i konkurranse med det offentlige tilbudet. I tillegg til korttidsparkering tilbyr private parkeringsselskaper også tilgang til parkering til utleie over lenger tid.

Sør for stasjonen i Lillestrøm og på Strømmen dominerer private parkeringsanlegg. Strømmen Storsenter er blant landets største kjøpesentre. Det er til sammen ca. 2000 parkeringsplasser tilknyttet sentret, med to timers gratis parkering. Parkeringstilbudet til senteret har derfor en dominerende rolle på Strømmen. Det finnes i tillegg noen mindre private anlegg som er allment tilgjengelige, og ca. 130 offentlige plasser i gate. På Strømmen er kommunens markedsandel på under 5%.

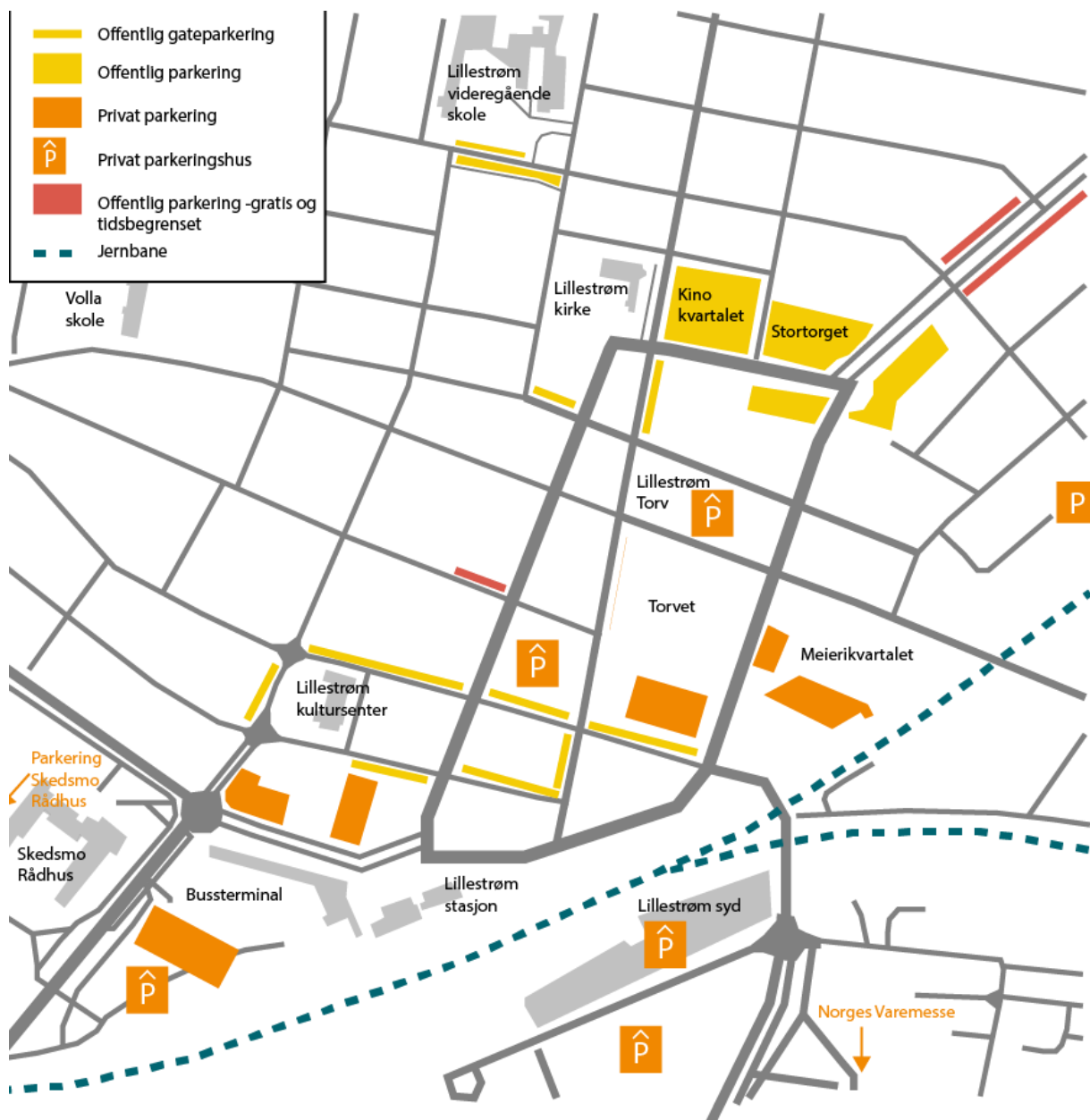
Sør for stasjonen i Lillestrøm har kommunens andel av parkeringsmarkedet vært avtagende gjennom flere år. I Lillestrøm sentrum, nord for Lillestrøm stasjon er kommunens markedsandel ca. 40%.

Offentlige parkeringsplasser

Med offentlige parkeringsplasser menes parkeringsplasser som det offentlige har parkeringsmyndighet over.

Allment tilgjengelige parkeringsplasser

Med allment tilgjengelige parkeringsplasser menes ethvert areal hvor allmenheten lovlig kan parkere. Dette gjelder for eksempel gateparkering, parkering i tilknytning til offentlig eller privat tjenestetilbud, idrettsarenaer og kjøpesentre.



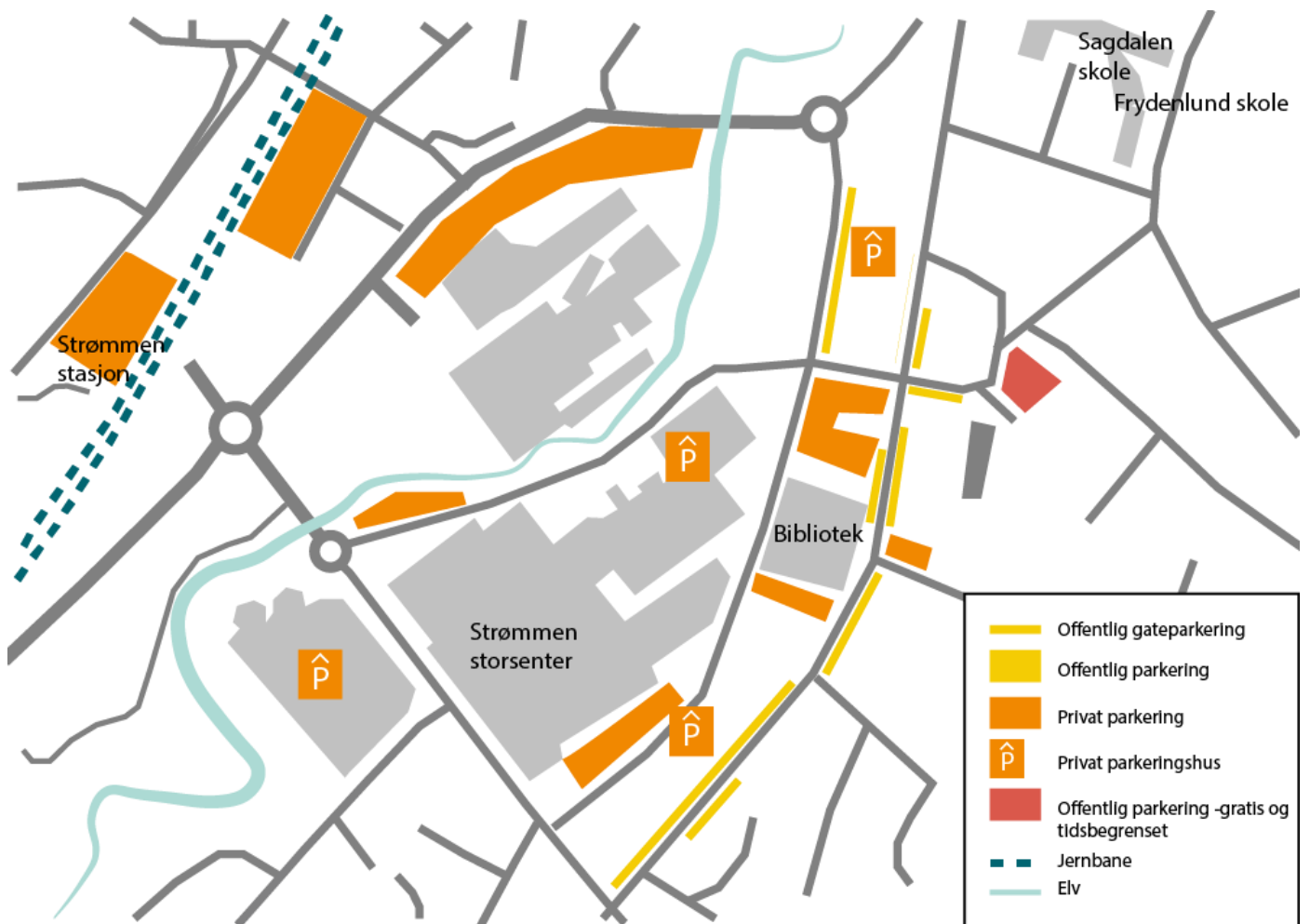
Figur 1. Oversikt over privat og offentlig parkeringstilbud i Lillestrøm sentrum. Allment tilgjengelig vilkårsparkering.

Selskap	Sted	Antall plasser	Kommentar
Skedsmo Parkering	Kommunale plasser	423	Offentlig parkeringsordning
Lillestrøm Parkering	Byhaven	165	Privatrettslig (kommunalt selskap)
	Rådhuset	45	Privatrettslig (kommunalt selskap)
Romerike Parkering	Voldgata 3	45	Privatrettslig (kommunalt selskap)
	Jonas Lies gate 50	45	Privatrettslig (kommunalt selskap)
Q park	Meierikvartalet	240	Privatrettslig
	Lillestrøm Torv	300	Privatrettslig
Aker P drift	Rema 1000	70	Privatrettslig kundeparkering
Inter Park	Kiwi	47	Privatrettslig kundeparkering
?	Coop Lillestrøm	270	Privatrettslig kundeparkering
Q park	Helsebygget	993	Privatrettslig
Sum		2643	

Tabell 1. Parkeringstilbudet i sentrale deler i Lillestrøm, **nord for Lillestrøm stasjon**. Alle tall for privatrettslig parkering er ikke verifisert. Andelen allment tilgjengelige plasser kan variere på grunn av utleie. Tall i tabellen er delvis fra en rapport om parkering som Asplan Viak laget i 2016 som innspill til samferdselsplan 2016 – 2030, på oppdrag av Skedsmo kommune.

Selskap	Sted	Antall plasser	Kommentar
Skedsmo Parkering	Kommunale plasser	Ca. 20	Offentlig parkeringsordning
Time Park	Rema 1000 syd	125	Anslag. Privatrettslig kundeparkering
Q- Park	Lillestrøm Syd P-hus	554	
	Tærud p- hus	106	
	Portalen	181	
	Lillestrøm stasjon	155	
Sum		1141	

Tabell 2. Parkeringstilbudet i sentrale deler i Lillestrøm, **sør for Lillestrøm stasjon**. Tall for private selskaper er ikke verifisert. Andelen allment tilgjengelige plasser kan variere på grunn av utleie. Tall i tabellen er delvis fra en rapport om parkering som Asplan Viak laget i 2016 som innspill til samferdselsplan 2016 – 2030, på oppdrag av Skedsmo kommune.



Figur 2. Oversikt over privat og offentlig parkeringstilbud på Strømmen. Allment tilgjengelig vilkårs-parkering.

TILBUDET I ØVRIGE DELER AV KOMMUNEN

I øvrige deler av kommunen er det lite allment tilgjengelig **vilkårsparkering**. De eksisterende plassene er i hovedsak tilknyttet forretningsvirksomhet, offentlige institusjoner eller innfartsparkering. Innfartsparkering finnes på Leirsund stasjon, Olavsgaard bussterminal og på Skedsmovollen. Alle innfartsparkeringene er driftet av offentlige aktører. Ut over dette finnes vilkårsparkering blant annet i store deler av Skjettenbyen, langs Vollaparken, i Tæruddalen, på Skedsmokorset og ved Skedsmotun.

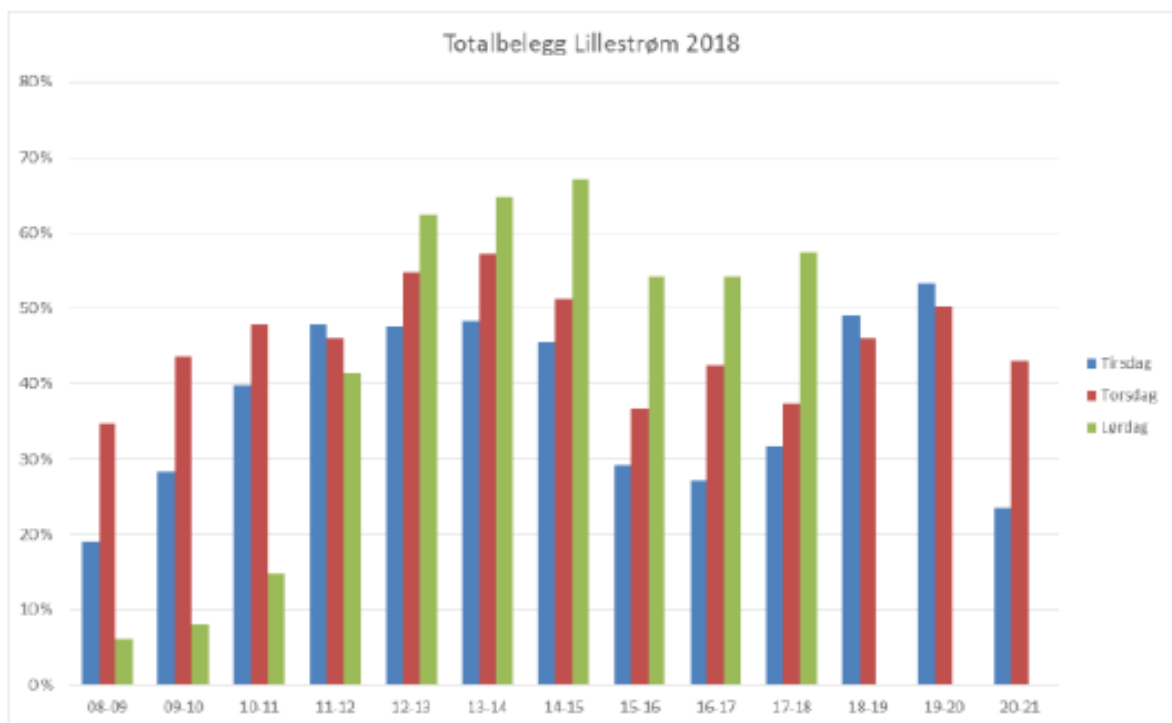
Vilkårsparkering

- Parkering mot betaling
- Parkering med tidsbegrensning
- Parkering på andre vilkår, for eksempel at man må stå innenfor oppmerket felt.

KAPASITETSUTNYTTELSE

Skedsmo Parkering AS påvirker etterspørselen av sine parkeringsplasser ved å regulere tilbudet med avgifter og tidsbegrensninger. Reguleringen bygger på prinsippet om at avgiftens størrelse er basert på etterspørselen etter parkering. Målet er at det til enhver tid skal være ledig plass for besøkende til handel og service.

Figur 3 viser utnyttelsesgraden i Lillestrøm gjennom to virkedager og en lørdag i 2018. Figuren viser at selv på de mest travle tidspunktene (lørdag fra 12 – 14) er belegget ikke over 70 %. Erfaringer fra Norge og andre land tilsier at belegget på parkering ikke bør overstige 85%. Sett samlet på det offentlige tilbudet i Lillestrøm sentrum er tilgjengeligheten god. Dersom man ser på gater enkeltvis så blir bildet noe annerledes. I noen av de mest sentrale gatene er det til tider dårlig tilgjengelighet.



Figur 3. Kapasitetsutnyttelse på offentlig parkering i Lillestrøm (%), høsten 2018
Det er ikke gjort undersøkelser på kapasitetsutnyttelsen etter kl. 18 på lørdager.



HANDEL, KULTUR OG OPPLEVELSER I LILLESTRØM

Lillestrøm er en regionby som de siste årene har hatt en sterk utvikling innen kultur og opplevelser. Serveringsbransjen er viktig for å styrke opplevelsen av byen. Etter at Storgata ble stengt for biltrafikk har det blitt etablert mange flere spisesteder i sentrumskjernen – mange av dem med uteserveringer. Serveringsbransjen i byen gjør det godt. Tilbudet har vokst og det har blitt en fin variasjon.

I senere tid har Elvebredden kunstepark blitt opprettet og planleggingen av kulturkvartalet er godt i gang. Dette er gode tilskudd til byens kulturliv. Særlig et bibliotek i sentrum kan bidra til byens attraktivitet.

▪ Lillestrøm kultursenter, det fremtidige kulturkvartalet

Lillestrøm kultursenter gir tilbud som er attraktivt for hele regionen. Mange år på rad har kultursenteret opplevd stor vekst med nye rekorder med høyt billettsalg og mange brukere. Kultursenteret ligger relativt sentralt i Lillestrøm med kort vei til Lillestrøm stasjon og Lillestrøm bussterminal. Det gir en unik tilgjengelighet for innbyggere i regionen. Kultursenteret og det fremtidige kulturkvartalet har derfor et særlig godt utgangspunkt for at mange brukere skal kunne reise til og fra med kollektivtrafikk.

- **Kino**

Kinoen i Lillestrøm er sentralt lokalisert rett i utkanten av handelssentrum i byen. Fra Lillestrøm stasjon og Lillestrøm bussterminal er det en gåtur på ca. 10 minutter. Hit er det mulig å gå store deler av turen gjennom en bilfri gågate i Storgata. Det er et stort pluss at veien dit oppleves attraktiv og trygg. Kinoen har også et godt utgangspunkt for at en stor andel av de besøkende bruker kollektivtransport, eller gang og sykkel.

Parkeringsdekningen ved kinoen er veldig god. Det er mange parkeringsplasser på Stortorget. Skedsmo Parkering har laget en beleggsundersøkelse for 2018 som viser at det alltid var ledig plass i området på enten Stortorget nord, Stortorget øst eller Stortorget syd under tiden for undersøkelsen.

Det er startet et prosjekt for Stortorget, som vil se på alternativ bruk av arealene. Det er et politisk ønske for at området blir regulert til torg og park med mulighet for parkeringshus. I forbindelse med dette prosjektet vil det bli gjort en analyse av parkeringsbehov og trafikkutvikling i denne delen av byen.

- **Handelssentrum**

Parkeringstilbudet for ærender i handelssentrum i Lillestrøm er godt. Som tidligere nevnt i kapitlet om kapasitetsutnyttelse kan det til tider være noe mer krevende å finne ledig parkeringsplass i noen meget sentrale gater. I nærhet til handlegatene finnes både private og offentlige parkeringshus samt god kapasitet på stortorgene.

- **Større arrangementer**

Ved store arrangementer er det viktig at man anbefaler bruk av kollektivtransport. Det kan også settes opp shuttlebuss eller midlertidig skilting som veiviser for gående fra parkeringsarealer utenfor bykjernen til arrangementet. Parkeringsanlegg utenfor bykjernen, for eksempel de ved Skedsmohallen og Norges varemesse kan dekke mye av parkeringsbehovet ved festivaler og andre arrangement i byen.

2.3 UTFORDRINGER

ØKT BY- OG NÆRINGSUTVIKLING

Regional plan for areal – og transport i Oslo og Akershus legger opp til en videre vekst i de prioriterte vekstområdene i Akershus. Lillestrøm vokser raskt. Det er nødvendig at vi som kommune med regional by tar ansvar for at den ikke blir bilbasert.

Etter hvert vil Lillestrøm være en by av en helt annen skala og tetthet. Den økte tettheten vil gi mer folk i bevegelse i byen. For å få til økt grønn mobilitet er det nødvendig med effektiv arealutnyttelse. Parkering er plasskrevende. Gate – og bakkeparkering kan gi lavere tomteutnyttelse. Det fører til byspredning og større avhengighet av bilkjøring. Byspredning gjør det mer utfordrende å kunne tilby et godt kollektivtilbud.

I dag brukes store arealer i kommunens sentrale områder til parkering. Noen parkeringsarealer er midlertidig bruk av ubebygde areal og rivetomter. Med Kommuneplan 2015 – 2026 ble det innført en strengere praksis for dispensasjoner i rive- og byggesaker for å unngå en slik bruk.

Kommunen jobber med en byutviklingsplan som skal være et verktøy for å lykkes med god utvikling av Lillestrøm. Hensikten med Byutviklingsplanen er å vise hvordan vi kan håndtere forventet vekst på en måte som gjør at den bidrar til å gjøre Lillestrøm til en enda bedre by.



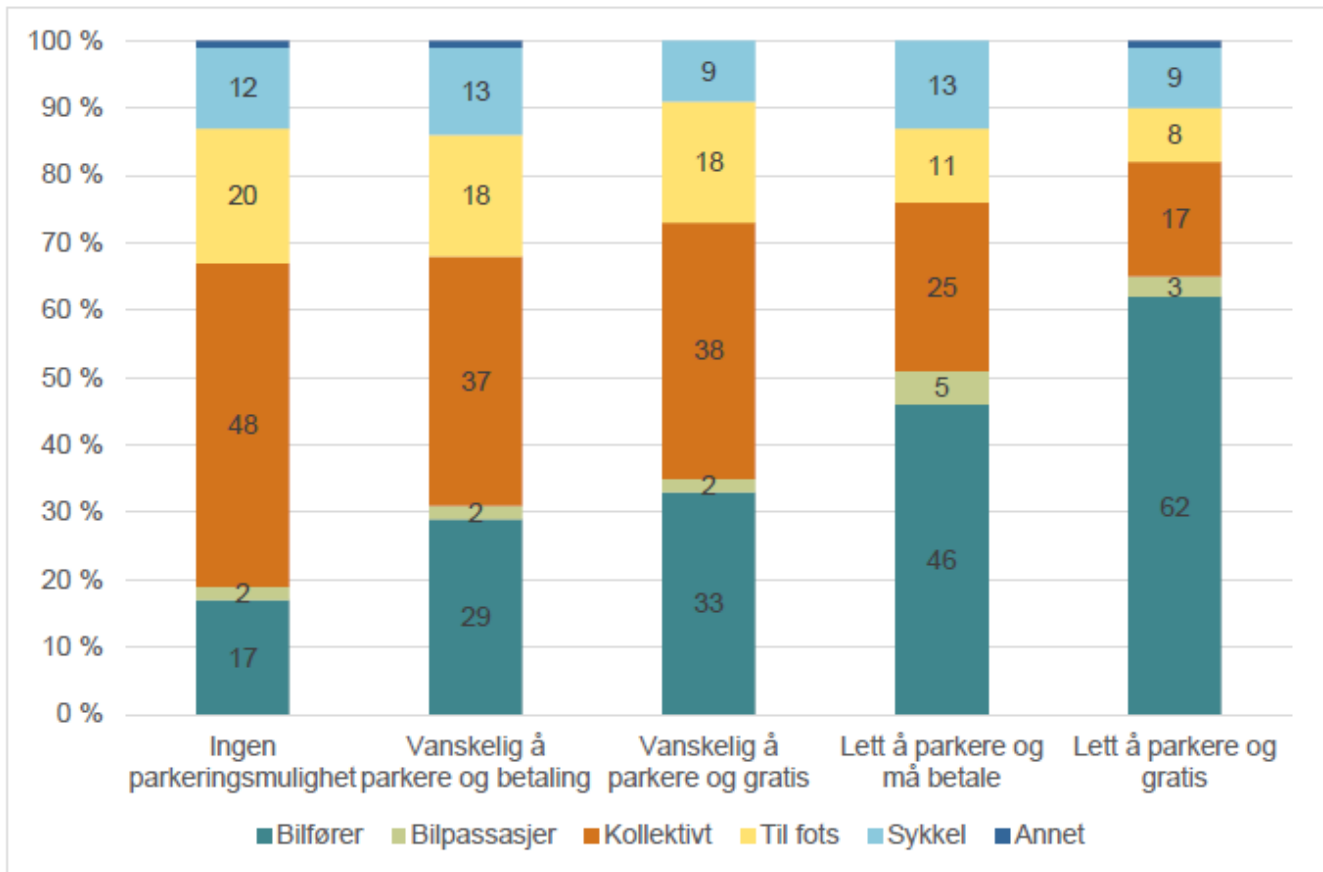
HØY BILANDEL PÅ ARBEIDSREISER

Alle bilturer både starter og slutter på en parkeringsplass. Derfor har tilgangen på parkering betydning for vårt valg av transportmiddel. Reisevaneundersøkelsen 2013/2014 viser at Skedsmo har en bilandel på arbeidsreiser på 74 % (se figur 4).

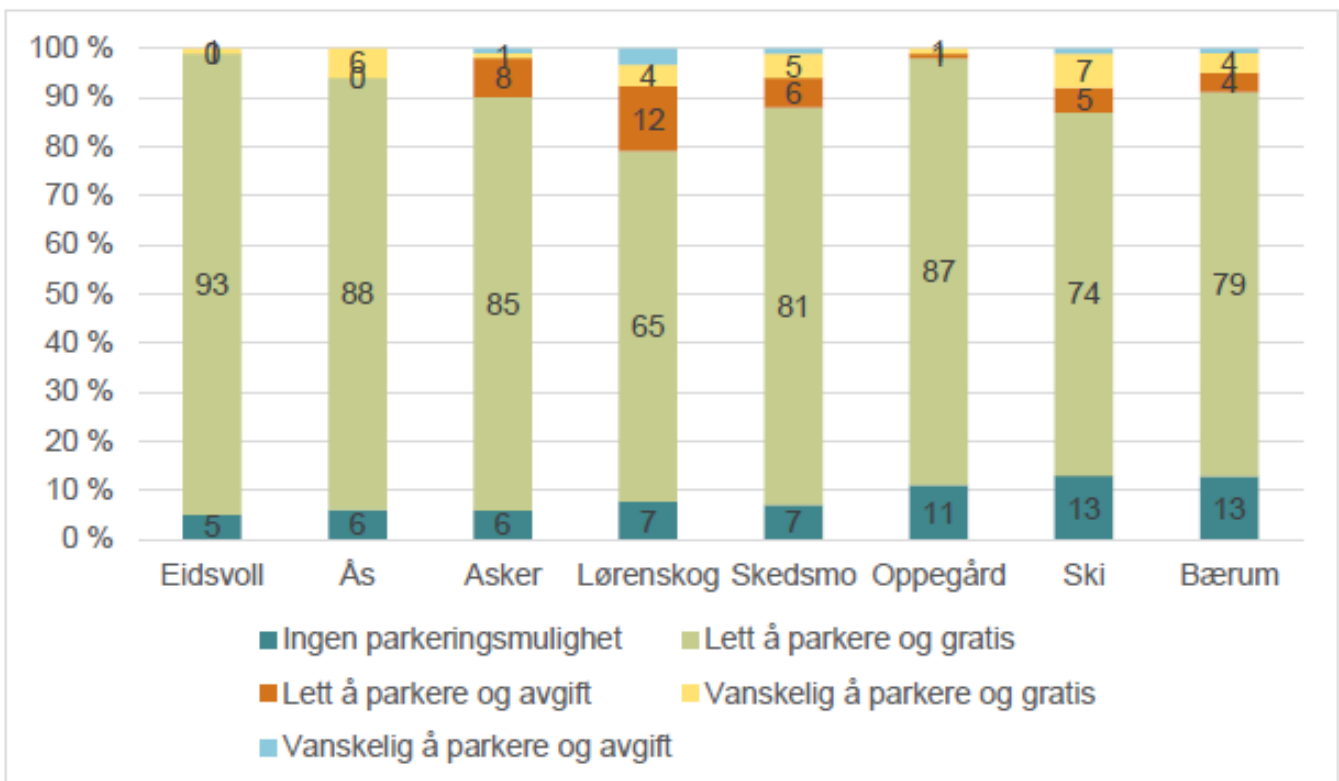
Hele 81% av de som har arbeidsplass i Skedsmo anser det som lett å finne gratis parkeringsplass ved arbeidsplassen (se figur 5). Innpendlingen til kommunen har økt med ca. 42% siden år 2000. Bilandelen på arbeidsreisene *inn* i kommunen ligger på nesten 90%. Den gode tilgangen på gratis og lett tilgjengelig parkering ved arbeidsplassen er trolig en av årsakene til at andelen bilreiser som følge av innpendling ikke avtar.

Det er viktig å begrense antallet parkeringsplasser tilknyttet store arbeidsplasser. Utbygging av kontorlokaler til virksomheter med mange ansatte må derfor lokaliseres sentralt hvor det er god kollektivdekning. Dette kan delvis gjøres ved å ha restriktiv parkeringsnorm for kontor i hele kommunen. Samtidig som det opereres med en restriktiv parkeringspolitikk må andre alternativer for transport gjøres mer attraktive å benytte.

Det er vanskelig for kommunen å påvirke avgiftspolitikken og bruk av private parkeringsplasser som allerede er etablert. Det er derfor viktig at kommunen og andre offentlige virksomheter vurderer sin egen praksis og går foran som et godt eksempel.



Figur 4. Valg av transportmiddel til arbeid avhengig av parkeringstilbudet. Kilde: TØI rapport 1489/2016. Opprinnelig kilde: Reisevaneundersøkelsen 2013/2014.



Figur 5. Parkeringsmulighet ved arbeidsplassen for arbeidstakere med arbeid i noen kommuner i Akershus. Figuren er fra TØI rapport 1489 Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus. Opprinnelig kilde: Reisevaneundersøkelsen 2013/2014.



HANDELSLEKKASJE

Store omkringliggende sentre konkurrerer med byen og trekker trolig mange ut av handlegaten i Lillestrøm sentrum. Strømmen storsenter, som ikke ligger langt unna, har 200 butikker og ca. 2000 parkeringsplasser. Av disse er 1600 plasser under tak og er gratis de to eller tre første timene av besøket. For mange oppleves handel på kjøpesenter som lettvinnt. Det er kort vei å gå fra butikk til butikk. Opplevelsen inne på senteret er uavhengig av været. Atkomsten er ofte behagelig ved at kjøpesentre mange ganger ligger nær hovedvei slik at man i stor grad unngår kjøring med mange trafikale momenter. Konkurransefortrinnene er mange.

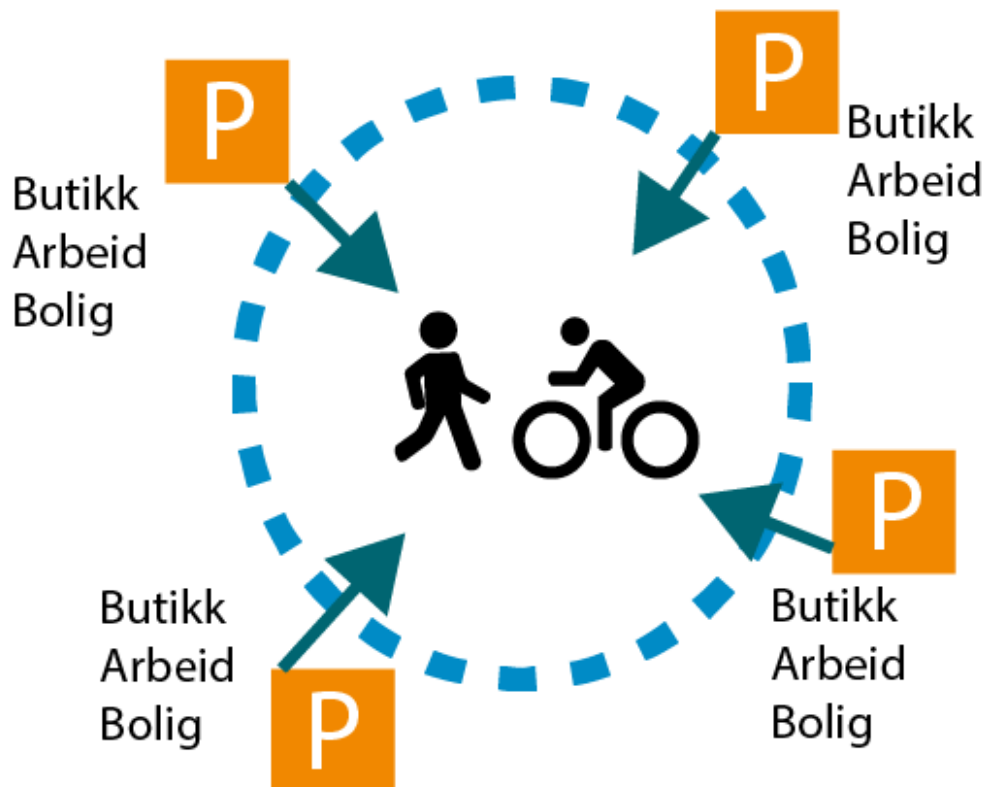
Det kjøpesentre ofte mangler er offentlige rom og gågater i friluft der det er et mangfoldig byliv, kulturopplevelser, arrangementer og sol. Opplevelser i by er noe annet og mer enn det man opplever inne på et kjøpesenter. I fremtiden, hvor det ser ut som stadig mer av handelen gjøres via nett, vil byliv og opplevelser i by kunne være et attraktivt alternativ. Dersom handelssentrum i Lillestrøm skal ha en sjanse til å konkurrere mot netthandel og kjøpesentre må sentrum i byen være attraktivt på andre måter. Lillestrøm sentrum er ikke tjent med å konkurrere med storsenteret gjennom parkeringstilbudet sitt - verken på kapasitet eller pris. Det ville ikke være realistisk og heller ikke bærekraftig, med tanke på forutsatt trafikkutvikling i sentrumskjernen. Selv om fortetting i sentrale deler av kommunen vil gi gang- og sykkelavstand til mange daglige gjøremål for mange, vil en god del fortsatt bo utenfor sentrum og tettstedene.

I sentrum må det være korttidsparkering med god tilgjengelighet. Samtidig skal handlegatens øvrige fordeler vektlegges og løftes. Salgsargumentet for sentrumshandel vil fremfor alt være opplevelsen av byen gjennom forhold som trivsel, nærhet til bolig eller arbeidsplass, kunst- og kulturopplevelser, uteserveringer, lekeplasser, fritidsaktiviteter, nærhet til kollektivtilbud og offentlige og private tjenester. Parkeringstilbud må være tilpasset bylivet, som innebærer gode løsninger for gående, syklende og minst mulig bruk av arealer på overflaten til parkering. Parkeringsløsningene som skal dekke sentrale områder bør være bygget på prinsippet for **sambruk**.

Figur 6 viser prinsippene bak sambruksanlegg lokalisert i randsonen av sentrum. Tanken er at slike anlegg skal minske bilkjøringen i sentrum ved at man parkerer i randsonen og eller sykler inn til tjenestetilbud, arbeid eller bolig i sentrum. På den måten blir bilens konkurransefortrinn mer likestilt med kollektivtilbudet.

Sambruk

Med sambruk menes å samle parkeringstilbudet for ulike formål. Det skal kunne gi bedre utnyttelse av plasser som kan benyttes på tvers av eiendommer og virksomheter over ulike tider på døgnet. Totalt sett kan det da etableres færre plasser.



Figur 6. Prinsippkisse bak sambruksanlegg lokalisert i randsonen av sentrum. (Opprinnelig ide fra TØI rapport 1489/2016 Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus)

TØI har utarbeidet rapporten «Areal – og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer». Her presenteres noen forskningsresultater som viser sammenhengen mellom attraktivitet, byliv og handel. Funnene viser at opprustning av bymiljøet og tilrettelegging for gående i sentrum gir økt omsetning og høyere betalingsvillighet for lokaler.

Utfall Tiltak	Endring i omsetning	Andel som opplevde økt omsetning	Endring i leiepriser	Endring i ledige lokaler
Omgjøring til gågater	+ 30-40 %	+ 83 %	-	-
Forbedring av gåmiljø	+ 10-25 %	-	+ 10-30 %	- 50-84 %
Tiltak, gater og plasser	30 %	-	-	-

Tabell 3. Effekter av ulike tiltak i influensområder beskrevet i TØI sin rapport Areal – og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer 2017.

ØKT FREMMEDPARKERING OG LETEKJØRING

Strengt maksimumsnormer vil ikke nødvendigvis resultere i mindre bilhold på kort sikt. I takt med at kvartalsutbyggingen skrider frem kan presset på nærliggende områder bli større dersom parkeringsnormen ikke svarer til bilhold og etterspørsel hos beboere og arbeidstakerne. Normene kan medføre mer «letekjøring» og parkering i nærliggende gater til sentrumskvartalene i stedet, såkalt «fremmedparkering». Denne utfordringen kan gi et fremtidig behov for endret parkeringsregulering i slike områder. Dette kan for eksempel være sone med parkeringsforbud. Et parkeringsforbud kan påvirke trafiksikkerheten negativt. Dette er fordi parkerte biler i gatene gir en fartsreducerende effekt. I en såpass tettbygd by som det er lagt opp til at Lillestrøm etter hvert vil bli er det allikevel naturlig å regulere parkeringen i slike områder, og samtidig utføre fartsreducerende tiltak i gater hvor hastigheten er høy.

Etterspørselen på parkering vil trolig bli redusert etter hvert som antall innbyggere og arbeidstakere i byen øker. Det vil samtidig gi rom for bedre løsninger og tilbud for grønn mobilitet.

KOMMUNENS SYNKENDE MARKEDSANDEL AV ALLMENT TILGJENGELIGE PARKERINGSPLASSER

Kommunen er fortsatt en stor parkeringsaktør og derfor også premissgiver for parkeringsvilkårene i Lillestrøm sentrum, nord for stasjonen. Sør for stasjonen har kommunens markedsandel vært avtagende gjennom flere år. På Strømmen er det også det private markedet som dominerer. Transformasjon til sentrumsformål kan bidra til at denne utviklingen forsterkes. Deler av den privat eide andelen inkluderer tomter med midlertidig brukstillatelse til parkering, som for eksempel Meierikvartalet (240 plasser).

Når nye bygg etableres ved privat utbygging, øker som regel antallet private parkeringsplasser. Her er det vanskelig for kommunen å styre hvordan plassene blir brukt. De kan for eksempel til stor del bli utleid til bedrifter. Det kan på den måten motarbeide arbeidet med å begrense arbeidsreiser med bil. Kommunen kan ha mulighet til å kreve at et visst antall plasser skal være offentlige, men da må kommunen overta plassene ved kjøp eller ekspropriasjon. Dette kan være en kostbar løsning.

3 PARKERINGSSTRATEGI

- A BIDRA TIL Å NÅ NULLVEKSTMÅLET VED Å PÅVIRKE REISEMIDDELVALG**

- B SKAPE GODE BYROM VED Å PRIORITERE GODE BYFUNKSJONER FREMFOR PARKERING**

- C SIKRE GOD TILGJENGELIGHET FOR PRIORITERTE BRUKERE**

BIDRA TIL Å NÅ NULLVEKSTMÅLET VED Å PÅVIRKE REISEMIDDELVALG



BRUKE PARKERINGSNORMENE SOM STYRINGSVERKTØY FOR Å REDUSERE BILBRUKEN

Parkeringsnormene er det viktigste verktøyet kommunen har for å styre etableringen av nye parkeringsplasser. Fremtidens transportmønster antas å bli vesentlig annerledes enn dagens på mange måter. Med forandringer i transportvaner og transporttilbud er det behov for fremtidsrettede parkeringsnormer, men som også fungerer praktisk på kort sikt. Det er viktig at parkeringsnormene ses i sammenheng med andre tiltak og virkemidler som følge av denne parkeringsstrategien.

VIRKEMIDDEL FOR LOKALISERINGSVALG

Det er viktig at normene bygger opp om målet om å redusere arbeidsreiser med personbil spesielt. Dette er avgjørende for å begrense veksten i **trafikkarbeid** med personbil. Tilgangen til parkering ved arbeidsplassen har stor betydning for valg av transportmiddel. Lokalisering av arbeidsplasser, handel og tjenester har stor betydning for transportarbeidet som genereres. Det er derfor viktig å skille mellom virksomheter med ulik tetthet av arbeidsplasser og besøkende, og med ulike transportbehov.

Parkeringsnormen skal fungere som et virkemiddel for å bidra til lokalisering av rett virksomhet på rett sted. Arbeidsplassintensive virksomheter bør være sentralt lokalisert, ha høy arealutnyttelse, god kollektivdekning og lav parkeringsdekning. I et slikt område kan man operere med en lav maksimumsnorm for parkering. Imidlertid ser vi at lav maksimumsnorm i sentrum kan få den utilsiktede konsekvensen at arbeidsplassintensive virksomheter lokaliserer virksomheten i mer perifere områder. Derfor er det nødvendig med en lav maksimumsnorm også i perifere områder. I et regionalt perspektiv kan ulike parkeringsnormer i kommunene virke konkurransevridende dersom det er store forskjeller. Det gjelder både etablering av handels- og næringsvirksomhet, bolig og annen utbygging.

Kommunen deles inn i soner med ulike krav til parkering. Geografiske avgrensninger i soneinndelingen tar hensyn til gjeldende kommuneplan samt forestående fortetting og transformasjon. Samtidig er det viktig å se på sammenhengen mellom gateparkering og parkeringsnormen. I områder der det finnes lett tilgjengelig og gratis eller billig parkering kan effekten av tiltaket undergraves.

Trafikkarbeid

Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods – og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes.

MOBILITETSPLANER VED UTBYGGING

Ved større utbygging bør det utarbeides en mobilitetsplan. Den skal omfatte en beskrivelse av tiltak planlegges i prosjektet for å bidra til å påvirke reisemiddelvalget fra individuell transport med bil, til kollektiv transport, sykkel og gange. I mobilitetsplanen bør det tas stilling til bildelingsordninger. Kommunen bør legge til rette for bildelingsordninger. Det kan være et nyttig tilbud og gi effektiv bruk av parkeringsplasser ved at færre har behov for egen parkeringsplass.

PARKERINGSANLEGG ATSKILT FRA BOLIGEN

Utenfor sentrum bør det kreves felles parkeringsanlegg atskilt fra boligen ved utbygging av et bestemt antall boenheter ved småhusbebyggelse. Dette gjøres gjennom vedtak av bestemmelser eller retningslinjer om at utbygger skal anlegge parkeringsplasser tilknyttet utbyggingen i en gitt avstand fra boligen. Avstanden bør vurderes etter avstand til nærmeste kollektivtilbud. Felles parkeringsanlegg har også et trafiksikkerhetsaspekt ved at det totalt sett resulterer i færre inn- og utkjørsler, og mulig bilfrie boområder. Det bør i noen tilfeller vurderes om et slikt anlegg ikke skal reserveres til boligparkering alene, men fungere som et sambruksanlegg. (se mer om sambruksanlegg på neste side)

SKAPE GODE BYROM VED Å PRIORITERE GODE BYFUNKSJONER FREMFOR PARKERING



Med den store veksten som sentrumsområdene i kommunen opplever og har i vente, skal kommunen prioritere å utvikle gode byrom fremfor parkeringsplasser. Hensikten er å bidra til å skape attraktive sentrumsområder. Ved å redusere arealer som blir brukt til parkering frigjøres arealer som kan gi plass for gateliv, gående og syklende. Ved å erstatte parkering med tiltak som skaper annen aktivitet kan det bidra til vitalisering av handel, service, opplevelser og kultur i tettstedene. Færre parkeringsplasser gir mindre biltrafikk over gang- og sykkelarealer, noe som øker sikkerheten til myke trafikanter.

FÆRRE MIDLERTIDIGE PARKERINGSANLEGG

Muligheten for dispensasjon for midlertidige parkeringsanlegg bør vurderes innskrenket. I påvente av ny utbygging bør man heller motivere til å gi restarealer og rivetomter en parkmessig finish med rom for en hyggelig møteplass og aktivitet. For å gjøre det mulig å tilby et godt kollektivtilbud og gode gang- og sykkelforbindelser er det viktig at arealene benyttes effektivt og bidrar til aktivitet og vitalisering.

STYRE MOT MER SAMBRUK AV PARKERINGSPLASSER

For å likestille transportformer og dempe bilens konkurransefortrinn er lokaliseringen av parkeringsplasser viktig. Det skal etterstrebes å lokalisere deler av parkeringstilbudet til ulike formål samlet i sambruksanlegg. Anlegget bør lokaliseres slik at gangavstanden er lik eller lenger enn avstanden til kollektivtilbudet, i den grad det lar seg gjøre. Et anlegg for innfartsparkering kan også fungere som et sambruksanlegg. Med mer sambruk kan det totale behovet for parkeringsplasser reduseres, da én plass kan dekke behovet for ulike formål, til ulike tider over døgnet. Slik kan parkeringens totale arealbehov i byen effektiviseres. Kommunen skal styre mot mer sambruk, slik at parkering i størst mulig grad blir allment tilgjengelig. Det bør vurderes deler av tilbudet kan reguleres som offentlig parkering. Kommunen vil ha størst påvirkningskraft dersom plassene driftes av et kommunalt parkeringsselskap. For å lykkes med sambruk av parkeringsplasser er kommunen avhengig av at plassene ikke er tilknyttet og/ eller reservert spesifikke virksomheter, bedrifter, idrettsanlegg, skoler eller liknende.

I områdereguleringsplaner og kommunedelplaner bør man for delfelt kreve felles parkeringsanlegg som rekkefølgekrav, muligens som sambruksanlegg.

En frikjøpsordning gir rom for å helt eller delvis finansiere sambruksanlegg. Dagens lovverk gir ikke kommune hjemmel til tvunget frikjøp. Kommunen må som planforvalter og forvalter etter Vegtrafikkloven (herunder Skedsmo Parkering), søke løsninger for samarbeid. Dette med både private utbyggere og etatene som har ansvar for innfartsparkering i kommunen. Hensikten er å etablere sambruksløsninger der hele eller store deler av parkeringsanlegget skal være åpent for allmenheten.

Det er viktig at et fremtidig sambruksanlegg er attraktivt å benytte. Det skal legges vekt på at det føles trygt, er ryddig og sikkert. Det bør ha kvaliteter som kan konkurrere med gateparkering på mer enn pris. Det bør vurderes å etablere bysykkelstasjoner i tilknytning til sambruksanleggene. Et sambruksanlegg anlagt i randsonen av Lillestrøm sentrum kan skjerme og begrense biltrafikken i de mest sentrale delene. Samtidig må ikke anlegget ligge så langt unna sentrum at de ikke representerer et tilstrekkelig godt tilbud for besøkende. Eksempler på lokalisering av slike anlegg er på Åråsen, rett nord for Lillestrøm ved Vestbygata i nærhet til Storgata eller Norges Varemesse.

SIKRE GOD TILGJENGELIGHET FOR PRIORITERTE BRUKERE



Det er viktig at parkering og stans reguleres slik at den tilgodeser behovet til de som er avhengig av bil av fysiske grunner eller av praktiske årsaker. Det gjelder blant annet forflytningshemmede, servicekjøretøyer, varedistribusjon og besøkende til spesielle tjenester. For at byområdene skal fremstå som attraktive for alle vil det være en stadig utfordring å sørge for at de har en viss tilgjengelighet for personbiler, samtidig som gåing, sykling og kollektivreiser er de prioriterte, og mest effektive reiseformene i disse områdene. Dette vil kreve at man gjennom regulering og fysiske tiltak jobber målrettet mot prioriterte brukergrupper.

BRUK AV AVGIFTSPARKERING OG TIDSBEGRENSNING

For å skape sirkulasjon i bruken av parkeringsplassene, styres tilbudet av avgifter og tidsbegrensninger. Avgiftsparkering uten tidsbegrensning, og tidsbegrensning uten avgift kan være aktuelt noen steder. Det vurderes fortløpende, alt etter hva etterspørselen, nasjonale føringer og bruken av plassene tilsier. Avgiftsparkering og tidsbegrensning reguleres slik at det ikke stimulerer til bruk av bil ved arbeidsreiser.

JOBBE FOR Å VÆRE EN STERK AKTØR PÅ MARKEDET

Kommunen skal jobbe for å beholde, og i den grad det lar seg gjøre, øke sin eierandel av allment tilgjengelige parkeringsplasser i markedet. Utover dette skal kommunen få til dialog og samarbeid med private og offentlige aktører, for at flest mulig av de private plassene blir allment tilgjengelig. Hensikten er å sikre en mer effektiv bruk av plassene, til fordel for de prioriterte brukergruppene.

Det er viktig å ha en stor kommunal markedsandel av parkeringsplasser for å kunne være en premissgiver for parkeringstilbudet. På denne måten kan kommunen, med sin rolle som parkeringsmyndighet, ha bedre muligheter til å sikre god tilgjengelighet for prioriterte brukergrupper, og begrense arbeidsreiser med bil.

Kommunen bør vurdere nytten av å inngå avtaler om å kjøpe eller leie deler av parkeringsplassene som blir bygget i tilknytning til private eller felles formål. Dette kan gjøres i forbindelse med formulering av utbyggingsavtaler, i dialog med forslagsstillere ved utarbeidelse av reguleringsplaner eller gjennom rekkefølgekrav.

Det bør lages en strategi for hvordan kommunen skal være en sterk aktør på markedet.