

RAPPORT

Parkeringsstrategi Straume regionsenter - Kunnskapsgrunnlag

OPPDRAAGSGIVER

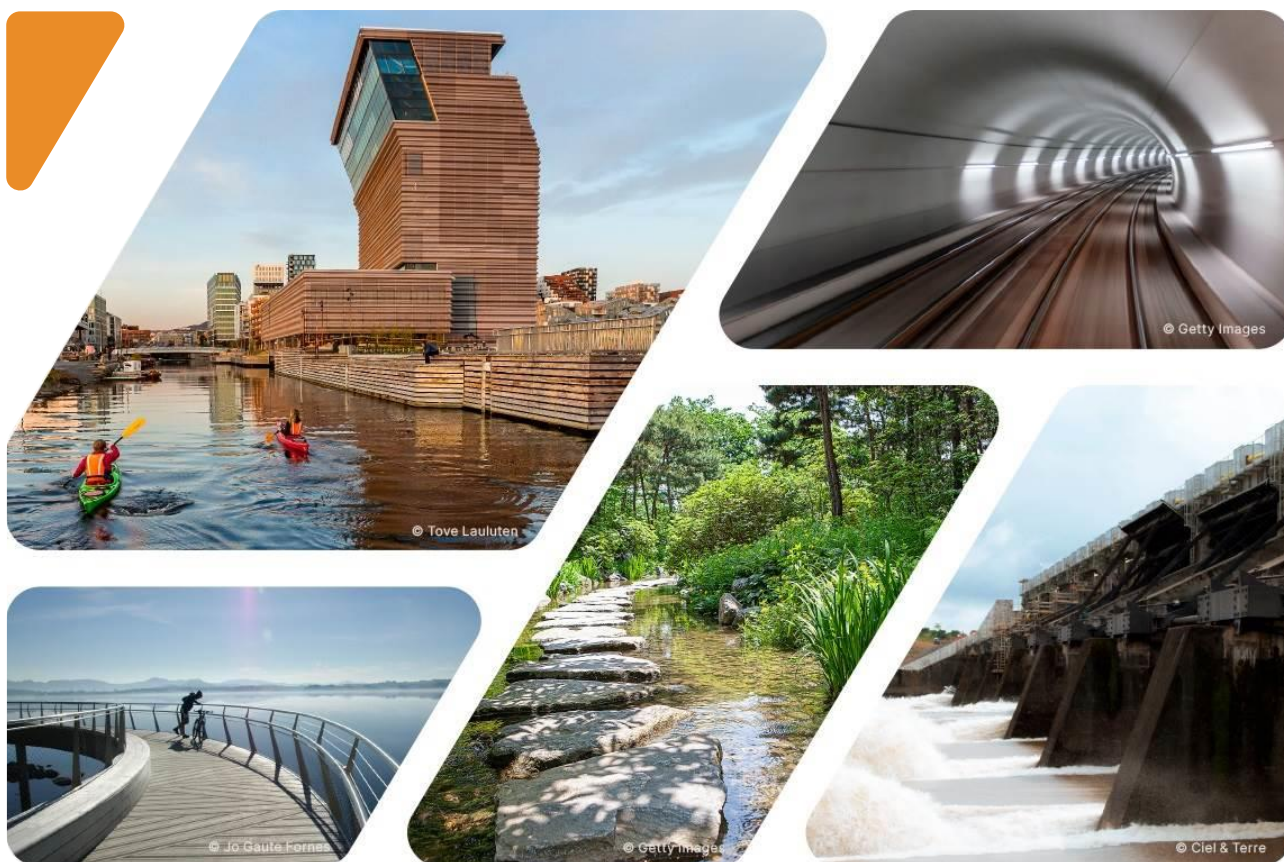
Øygarden kommune

EMNE

BY- OG OMRÅDEUTVIKLING

Dato / Revisjon: 10.1.2025 / 02

Dokumentkode: 10256911-01-TVF-RAP-01



Multiconsult



Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.



Rapport

OPPDRAAG	Parkeringsstrategi Straume regionsenter - Kunnskapsgrunnlag	DOKUMENTKODE	10256911-01-TVF-RAP-01
EMNE	By- og områdeutvikling	TILGJENGELIGHET	Offentlig
OPPDRAAGSGIVER	Øygarden kommune	OPPDRAAGSLEDER	Henning Wenaas Ribe
KONTAKTPERSON	Råmund Skjold	UTARBEIDET AV	Henning Wenaas Ribe, Anders Jordbakke
DATO	10.1.2025	ANSVARLIG ENHET	By- og områdeutvikling, region Vest

SAMMENDRAG

Straume regionsenter i Øygarden kommune har en parkeringssituasjon med mange privateide parkeringsanlegg, høy overflatebruk og varierte parkeringsnormer. Det finnes et betydelig potensial for å effektivisere og omstrukturere parkeringen for å gjøre sentrum mer bærekraftig, tilgjengelig og attraktivt, i tråd med kommunens mål om å skape et grønt og levende regionsenter med redusert bilavhengighet.

Kommunen skal utvikle en parkeringsstrategi for å møte fremtidig vekst, inkludert bygging av 2500 nye boliger innen 2040, med mål om redusert bilbruk, frigjort areal til byrom og et mer attraktivt sentrum. I dag finnes det over 2000 parkeringsplasser på Straume, mange i Kystbygarasjen, som ofte har ledig kapasitet.

Multiconsult har utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for kommunens videre arbeid med parkeringsstrategi. Blant annet foreslås det å samle parkering i større anlegg, noe som frigjør overflatearealer til sentrumsutvikling. Dynamisk prising kan optimalisere utnyttelsen av plassene og gjøre Kystbygarasjen mer attraktiv.

Videre anbefales det å redusere parkeringskravene i nye boligprosjekter og å etablere innfartsparkering ved kollektivknutepunkt. Sambruksløsninger, der offentlige og private aktører deler parkeringsanlegg på ulike tidspunkter, foreslås for bedre utnyttelse av eksisterende plasser.

Andre viktige tiltak inkluderer:

- Overføring av parkering til større, strategisk plasserte anlegg.
- Dynamisk prising og kortere gratisparkering
- Sambruk mellom offentlige og private aktører for optimal utnyttelse.
- Offentlig-privat samarbeid og frikjøpsordninger som finansieringsverktøy.
- Reduksjon av parkeringsnormer i nye utbyggingsprosjekter

02	10.1.2025	Rettet og justert iht. kommentarer fra Øygarden kommune	HWR/OMS	OMS	HWR
01	12.11.2024		HWR/AJ	GUNNB	HWR
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn og formål	6
1.1	Om Øygarden kommune	7
1.2	Tilnærming og metode	7
1.3	Leveranse og samarbeid	8
2	Føringer, retningslinjer og overordna planer	9
2.1	Nasjonale forventninger	9
2.2	Regional plan for attraktive senter i Hordaland	9
2.3	Regional transportplan Hordaland	10
2.4	Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017 - 2028	10
2.5	Miljøløftet – Byvekstavtalen.	10
2.6	Regulering av parkering – andre lovverk og forskrifter	11
3	Parkering i kommunale planer	12
3.1	Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034 (2022)	12
3.2	Kommuneplanens arealdel – Fjell kommune (200x?)	12
3.3	Kommunedelplan for Straume (2007)	12
3.4	Områderegulering for Straume (2011)	13
3.5	Parallelloppdrag Stovevatnet (2023)	13
3.6	Strategisk planprogram for Straume sentrum og områderegulering for Straume sentrum Nord (2023-pågående)	14
3.7	Straume/Stovevatnet - Oppsummering og samanstilling av evalueringar og rapportar (2022/2023)	14
3.7.1	Parkering og kjøring i sentrum	15
4	Dagens situasjon parkering	16
4.1	Lokalisering	16
4.2	Tidsbegrensing og parkeringsavgift	17
4.2.1	Parkeringsindikator – kartlegging i Miljøløftet	19
4.2.2	Parkeringsnorm	19
4.3	Kapasitetsutnyttelse	19
4.4	Innfartsparkering	20
5	Mål for parkeringsstrategien	21
5.1	Styrke det urbane bylivet i Straume	21
5.2	Begrense biltrafikk i sentrum	21
5.3	Sikre tilgjengelighet til sentrum	21
5.4	Optimalisere bruken av parkeringsplasser	21
5.5	Bærekraftig mobilitet og miljøvennlig transport	21
5.6	Samarbeid om gjennomføring	21
6	Overordnet om parkering som virkemiddel	22
6.1.1	Drøfting dagens situasjon	22
6.1.2	Lokalisering og type parkeringsanlegg	23
6.1.3	Regulere antall parkeringsplasser	24
6.1.4	Prising av parkering	24
6.1.5	Strategigrunnlag	25
7	Parkeringsbehov og sambruk i sentrum	26
7.1	Parkeringsbehov	26
7.1.1	Detaljhandel og service	26
7.1.2	Arbeidsreiser	26
7.1.3	Av- og påstigning (Kiss&Ride)	26
7.1.4	Innfartsparkering	26
7.1.5	Boligparkering	27
7.1.6	Mikromobilitet og tilrettelegging for sykkel og sparkesykler	27
7.1.7	Handicap-parkering (HC-plasser)	27
7.1.8	Taxiholdeplasser	27
7.2	Parkeringsbehov – tabell	28
8	Sambruk	29
8.1	Korttidsparkering (under 2 timer) – Hovedsakelig for kunder og besøkende	30
8.2	Langtidsparkering (over 2 timer) – For ansatte, pendlere og besøkende som oppholder seg lenge tid	30
8.3	Spesialparkering (Handicap og sykkelparkering) – For personer med spesifikke behov	30
9	Arealstrategier	31



9.1	Plasser parkeringshus strategisk ved hovedtrafikkårer i utkanten av sentrum	31
9.2	Bygg underjordiske parkeringsanlegg for å frigjøre overflateareal	31
9.3	Tilrettelegg for korttidsparkering nær handel og tjenester	31
9.4	Langtidsparkering i utkanten av sentrum	31
9.5	Etabler innfartsparkering i nærheten av kollektivknutepunkt	31
9.6	Tilrettelegg for sykkelparkering og mikromobilitet	31
9.7	Etabler spesialtilpasset parkering for ulike brukergrupper	31
9.8	Skap sambruksmuligheter mellom ulike parkeringsbehov	32
10	Samarbeid	33
10.1	Tverrfaglig referansegruppe	33
10.2	Privat næringsliv	33
10.3	Kollektivtransport	33
10.4	Regionale myndigheter	33
10.5	Samordning med utbyggingsprosjekter	33
10.6	Bruk av teknologi og smart parkering	34
11	Finansiering	35
11.1	Frikjøpsordning som finansieringsverktøy	35
11.2	Offentlig-privat samarbeid (OPS)	36
11.3	Inntekstgenerering og prising	36
11.4	Sambruk av private og offentlige parkeringsplasser	37
11.5	Lån, tilskudd og klimafond	37
12	Insentiver	39
12.1	Økonomisk gunstig frikjøpsordning	39
12.2	Reduserte kostnader til planlegging, utbygging og drift	39
12.3	Medinvestor i fellesanlegg	39
12.4	Sambruksløsninger	39
12.5	Skatteinsentiver eller tilskudd	39
12.6	Utbyggingsinsentiver og arealutnyttelse	40
12.7	Prioritert plan- og byggesaksbehandling	40
12.8	Bedre sentrumsmiljø og økt attraktivitet	40
12.9	Forbedret tilgjengelighet og kollektivtilbud	40
13	Scenarioer	41
13.1	Eierskap	41
13.1.1	Desentralisert parkeringsstruktur	42
13.1.2	Konsentrere parkering i store, underjordiske anlegg	42
13.1.3	Bærekraftig mobilitetsstrategi med redusert parkeringskapasitet	42
13.2	Lokalisering	43
13.2.1	Scenario 1: Desentralisert parkeringsstruktur	43
13.2.2	Scenario 2: Konsentrere parkering i store, underjordiske anlegg	43
13.2.3	Scenario 3: Bærekraftig mobilitetsstrategi med redusert parkeringskapasitet	43
13.3	Mulige konsekvenser	44
13.3.1	Trafikk og mobilitet	44
13.3.2	Handel og næring	44
13.3.3	Klima og miljø	44
13.3.4	Sentrumsutvikling	44
13.3.5	Finansiering	44
13.4	Vurdering opp mot dagens situasjon	44
13.5	Anbefaling	45
14	Oppsummering og anbefalinger videre arbeid med parkeringsstrategi	46
14.1	Oppsummering	46
14.2	Anbefalinger for videre arbeid	46
15	Referanser	47



1 Bakgrunn og formål

Øygarden kommune har et behov for å utvikle en fremtidsrettet parkeringsstrategi for Straume.

Parkeringsstilbudet, inkludert antall plasser, lokalisering, tidsbegrensninger og avgifter, er en nøkkelfaktor som påvirker transportmiddelvalg, trafikkutvikling og arealbruk i sentrum. Kommunen har derfor bestilt et kunnskapsgrunnlag, som skal ligge til grunn for en parkeringsstrategi, og bidra til at Straume utvikles i tråd med visjonen om et bærekraftig og urbant regionsenter. Strategien skal også ta hensyn til konkurranse med andre handels- og næringsområder i regionen.

Kommunen arbeider parallelt med flere planer for sentrum, inkludert kommuneplanens arealdel, områderegulering for Straume sentrum nord og strategisk planprogram for Straume. Strategisk planprogram består av flere delprosjekt som skal sette en strategisk retning for Straume. Parkeringsprosjektet inngår som en del av det strategiske planprogrammet. Bruken av parkering som et styringsverktøy i areal- og transportplanleggingen må ses i sammenheng med disse pågående prosessene. I tillegg skaper utbyggingen av Sotrasambandet nye muligheter og utfordringer for trafikkavviklingen i området, noe som understreker behovet for en tydelig parkeringsstrategi.

Øygarden kommune har en langsiktig målsetting om å gjøre Straume til et urbant sentrum som ikke er bilbasert. Dette krever at parkeringsarealer reduseres og frigjøres til andre formål, som byrom og grøntarealer, for å gjøre sentrum mer attraktivt for gående. Private næringsaktører er imidlertid opptatt av å opprettholde god biltilgjengelighet, noe som skaper behov for en balansert parkeringspolitikk.

Oppdraget ble gitt som direkte avrop på rammeavtalen til kommunen, og består av tre hoveddeler:

- Evaluering av dagens parkeringssituasjon: Kartlegging av typer parkeringsplasser, eierskap og regulering i Straume.
- Utvikling av parkeringsscenarioer: Utarbeidelse av mulige løsninger for organisering, plassering og finansiering av parkeringsanlegg, samt vurdering av parkeringsbehov for handel, næring, boliger og arbeidsplasser. Scenarioene skal også analysere klima- og miljøkonsekvenser samt byliv.
- Anbefalinger: Utarbeidelse av forslag til hvilke scenarioer og strategier som bør prioriteres av kommunen.



1.1 Om Øygarden kommune

Øygarden er en kommune med stor utstrekning og har per 3.kvartal 2024 fortsatt nesten 40 000 innbyggere.

Straume er kommunesenteret i Øygarden og er utpekt som et av regionsentrene i Bergensregionen. Ifølge kommuneplanens samfunnsdel (2022) legges det opp til høy fortetting i Straume for å skape et grunnlag for et bredt tilbud av offentlige og private tjenester, samtidig som Straume skal være et viktig kollektivknutepunkt for trafikk mot Bergen og resten av kommunen. Det planlegges en videreutvikling av sentrum, spesielt med utbygging på Stovevatnet og på Bildøy.

Mange av innbyggerne har lang reisevei til kommunesenteret. Det er i overkant av 20 km fra Straume til Klokkarvik i sør, og nesten 50 km til Hellesøy i nord. Selv om mange av innbyggerne jobber i kommunen er det en betydelig andel av de bosatte i Øygarden kommune som pendler til arbeid i Bergensregionen. Store reiseavstander og et begrenset kollektivtilbud internt betyr at bil ofte er det foretrukne transportmiddelet.

Drøyt 17 000 bor innenfor 30 minutters reisetid på sykkel til Straume sentrum, ca. 11 000 innenfor 20 minutter, og ca. 6 000 har mindre enn 10 minutter med sykkel til sentrum (Asplan Viak, 2019). Antall bosatt innenfor akseptabel sykkelavstand vil øke med økt andel elsykler og planlagt utbygging ved Stovevatnet og på Bildetangen (som vil ligge ca. 1,5 km fra Straume sentrum). På denne bakgrunn bør det være et betydelig potensial for å redusere bilandel og etterspørsel etter parkering for lokale reiser til sentrum.

Kollektivtilbudet til Bergen er godt, men attraktiviteten reduseres på grunn av forsinkelser i rush (Asplan Viak, 2019). Kollektivtilbudet til Straume fra resten av kommunen består av ruter med lav frekvens, som derfor konkurrerer dårlig mot bil, som har kort reisetid og god tilgang på gratis eller billig parkering.

En handelsanalyse for Straume viser at dekningsgraden til gamle Fjell kommune i 2017 var 108 til tross for sin nærhet til Bergen sentrum. Dekningsgrad 108 betyr at omsetningen av varer i Fjell kommune var åtte prosent høyere enn det beløpet man regnet med at kommunens egen befolkning handlet for. Straume sentrum fremstår dermed som et attraktivt handelssted med tilbud av de fleste produktgrupper (Analyse & strategi, 2017). Nærhet til andre regionale handelstilbud som for eksempel Drotningstveit og Loddefjord betyr imidlertid at endret parkeringspolitikk kan påvirke Straumes konkurranse-evne i kampen om kunder og nye næringsetableringer.

Etter åpning av Sotrasambandet vil bompenger påvirke konkurransen mellom sentre i Bergensregionen. I utgangspunktet vil bompenger styrke Straume i konkurransen om markedet i Øygarden kommune, mens kunder som kommer fra Bergen og Askøy, vil få økte reisekostnader til Straume.

1.2 Tilnærming og metode

Multiconsult har anbefalt at kommunen tilnærmer seg oppgaven med å utarbeide parkeringsstrategi for Straume i to faser, der vi i denne omgang leverer et kunnskapsgrunnlag med oversikt over relevante vurderingstema som bør vurderes helhetlig i neste fase.

I rapporten er det samlet inn- og analysert informasjon om den eksisterende parkeringssituasjonen og pågående planprosesser. Det er gjennomført møter med Øygarden kommune for å sikre en felles forståelse av mål og leveranser. Informasjonen fra analysen er brukt til å sette rammer for konsept- og scenarioutvikling. Det er sett på ulike parkeringsscenarioer som kan være aktuelle for Straume, inkludert organisering, plassering og finansiering av parkeringsanlegg. Leveransen inkluderer en



rapport og en presentasjon som sammenstiller analysen og skisserer mulige konsepter og scenarier for parkeringsstrategien.

Hovedhensikten med rapporten er å gi kommunen og de involverte partene et felles kunnskapsgrunnlag for å arbeide frem konkrete strategier for parkering i regionsenteret. Parkeringsstrategien bør utarbeides i samarbeid med regionale og lokale beslutningstagere og aktører i sentrum.

1.3 Leveranse og samarbeid

Fagansvarlige for utarbeiding av rapporten har vært Anders Jordbakke, seniorrådgiver innen transport og mobilitet, og Henning Wenaas Ribe, seniorrådgiver areal- og byplanlegging. Astrid Fluge Nilsen og Håkon Iversen, urbanist og seniorarkitekter i LINK Arkitektur har bidratt med kunnskap om by- og stedsutvikling.

Innhold og retningslinjer for oppdraget er endret noe underveis, i dialog med oppdragsgiver. Etter underveismøte med kommunens styringsgruppe 24.06.2024 ble det enighet om at rapporten skal gi relevant kunnskap og oversikt over parkeringsfeltet, grunnlag for videre arbeid med parkeringsstrategi og faglige råd og anbefalinger for videre arbeid med scenario og lokalisering.

Rapporten bygger på innsamling av relevant grunnlagsinformasjon fra ulike kilder, formelt plangrunnlag, aktuelle tema og problemstillinger i byplanleggingen, samt erfaringsbaserte faglige råd fra andre byer og kommuner knyttet til planlegging og utvikling av strategier for parkering i sentrum.

Oppdraget var planlagt ferdigstilt i juni 2024, men ble noe utsatt grunnet koordinering med strategisk planprogram, mobilitets- og gatebruksplan for Straume.

Foreliggende rapport er å anse som leveranse på fase 1 av vårt forslag til arbeid med parkeringsstrategi for Straume sentrum.



2 Føringer, retningslinjer og overordna planer

2.1 Nasjonale forventninger

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging for perioden 2023-2027 fokuserer på å bruke parkering som et virkemiddel for å fremme miljøvennlig transport og redusere bilbruk.

Viktige punkter som nevnes med hensyn til parkering er:

1. Overgang til nullutslippsbiler: Det legges vekt på å tilrettelegge for ladeinfrastruktur for elbiler i parkeringsanlegg og gateparkering, samt å prioritere nullutslippskjøretøy med rabatt på parkeringsavgifter.
2. Redusert bilbruk: Begrenset parkering i byområder er sett på som et effektivt middel for å fremme kollektivtransport, sykling og gange som alternativer til privatbilbruk, særlig i bynære områder med god kollektivdekning.
3. Differensiert parkeringspolitikk: Det anbefales en tilpasning av parkeringsregler basert på kollektivtilbudet i ulike områder. Dette innebærer at parkeringsnormer i sentrale områder bør være strengere sammenlignet med mindre sentrale områder hvor kollektivdekningen er svakere.

Dette bidrar til å støtte målene om redusert bilbruk og lavere klimautslipp.

2.2 Regional plan for attraktive senter i Hordaland

Planen vektlegger en balanse mellom å dekke parkeringsbehov og samtidig fremme miljøvennlige reisealternativer i Hordalands sentrumsområder. Planen identifiserer viktige prinsipper for parkering i sentrum som må hensyntas i kommuneplanleggingen:

1. Tilrettelegging for miljøvennlig transport: Parkering i sentrumsområdene skal tilpasses for å fremme miljøvennlige transportformer. Det betyr at biler skal kunne parkeres i periferien av sentrum, og gående og syklende prioriteres i sentrumsgatene. Sykkelparkering og ladeinfrastruktur for elbiler er en del av tilretteleggingen.
2. Samordnet parkeringspolitikk: Det foreslås en samordnet parkeringspolitikk over kommunegrenser for å skape like konkurransevilkår for næringslivet. Brukerne skal betale for parkering, og det anbefales ikke gratis parkeringsplasser. Parkeringsbehovene skal også prioriteres ut fra de tilgjengelige kollektive transportmulighetene.
3. Lokalisering av parkering: Parkeringsplasser bør ikke plasseres på de mest attraktive områdene i sentrum. Det foreslås at bilene kan plasseres på skyggesiden av bygninger, under bakken eller i randsonene av sentrum.
4. Prioritering for kunder og brukere: Parkering i sentrum bør prioriteres for kunder og brukere av sentrums tjenester og handel, slik at det støtter et levende sentrum med redusert biltrafikk i sentrale områder.
5. God skilting: Skilting til parkeringsplasser er viktig for å unngå unødvendig kjøring i sentrum, og det foreslås estetisk tiltalende parkeringsområder med god grønnsstruktur som tilfører kvalitet til byen.



2.3 Regional transportplan Hordaland

Regional transportplan for Hordaland (2018–2029) legger vekt på parkering som et viktig verktøy for å oppnå overgangen til mer miljøvennlige transportformer. Det pekes på at regulering av parkeringstilbudet, spesielt i bysentrum, er et av de mest effektive tiltakene for å redusere bilbruk. Tiltak som parkeringsavgifter, tidsbegrensninger og differensierte normer skal stimulere til bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, særlig for arbeidsreiser, som har størst potensial for påvirkning.

Videre er innfartsparkering sentralt for å redusere biltrafikk inn til byområder, med strategiske planer for å legge til rette for slike parkeringsplasser både for bil og sykkel. Dette skal gjøre det mer attraktivt å bytte til kollektivtransport tidlig i reisen.

Når det gjelder bilparkering i sentrumsområdene, foreslås det maksimalnormer for parkering knyttet til næring og boligformål, samt at kommunene skal differensiere normene geografisk. Dette skal støtte målene i byvekstavtalene om nullvekst i biltrafikk og bærekraftig byutvikling.

2.4 Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017 - 2028

Regional areal- og transportplanen for Bergensområdet 2017-2028 har flere tiltak og føringer når det gjelder parkering i sentrum. Tiltakene viser en tydelig dreining mot å redusere biltrafikk i sentrumsområdene og fremme miljøvennlige transportalternativer gjennom godt planlagte parkeringsløsninger.

Nøkkelpunktene omhandler regulering av parkering som et virkemiddel for å redusere bilbruk og fremme miljøvennlige transportalternativer, samt sikre gode vilkår for næringslivet og innbyggerne:

1. Bilparkeringens rolle i sentrum: Det legges vekt på å prioritere parkering for brukere og kunder av tjenester og handel i sentrum. Det foreslås reguleringer som tilpasser antall parkeringsplasser, tidsbegrensninger og avgifter i forhold til kollektivtilbudets kvalitet og infrastrukturen for sykling og gange. Det understrekes at parkeringsanlegg i større grad bør være plassert utenfor de mest attraktive områdene i sentrum.
2. Restriktive tiltak for å nå nullvekstmålet: Planen understreker at restriksjoner på biltrafikk er essensielle for å redusere personbiltransport. Dette inkluderer tiltak som miljø- og tidsdifferensierte bompenger, samt regulering av parkeringstilbudet. Planen peker på at dette vil påvirke reisevaner, spesielt i arbeidsrelaterte reiser, der parkeringsmuligheter i større grad skal begrenses.
3. Ladeinfrastruktur: Planen krever at minst 20 % av parkeringsplassene i større parkeringsanlegg skal tilrettelegges for ladbare biler. Dette inkluderer både normal- og hurtiglading, og kommunene skal ta høyde for å bygge ut denne infrastrukturen i takt med etterspørselen.
4. Sykkel- og innfartsparkering: Det er lagt opp til at innfartsparkering og sykkelparkering skal være en integrert del av byområdenes mobilitetsstrategi. Spesielt for sentrale byområder skal det være gode overgangsmuligheter fra bil til kollektivtransport, og sykkelparkering skal prioriteres i tilknytning til innfartsområder og større arbeidsplasser.

2.5 Miljøløftet – Byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Bergensområdet 2019-2029 inneholder flere punkter relatert til parkering, blant annet søker den å integrere parkering som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet og støtte miljøvennlig transport i regionen.



Her er hovedpunktene:

1. Differensierte parkeringsnormer: Det er lagt opp til at kommunene skal innføre maksimalnormer for parkering i sine kommuneplaner. Dette gjelder for både nærings- og boligområder, med mulighet for geografisk differensiering av normene.
2. Parkeringspolitikk som virkemiddel: Parkeringspolitikken skal fremme en attraktiv byutvikling og redusere bilbruk. Dette innebærer en balansert parkeringspolitikk som stimulerer til økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.
3. Innfartsparkering: Det er fokus på utvikling av innfartsparkering som en del av løsningen for å redusere bilbruk, og innfartsparkering er et sentralt satsingsområde i avtalen.

2.6 Regulering av parkering – andre lovverk og forskrifter

Plan- og bygningsloven, samt diverse forskrifter, regulerer hvordan kommunen kan bruke parkering som virkemiddel i areal- og transportplanlegging. Lovverket stiller også krav om tilrettelegging for ulike brukere i parkeringsanlegg.

Plan- og bygningsloven gir kommunen hjemmel til å regulere parkering gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel (§ 11-9) eller reguleringsplaner (§ 12-7 nr. 7). For mange kommuner er kommuneplanens arealdel det viktigste verktøyet for parkeringspolitikken. Her kan kommuner vedta maksimums- eller minimumskrav (parkeringsnormer) for ulike arealformål, eventuelt differensiert for ulike områder. For eksempel kan minimumsnormer vedtas for å unngå «villparkering» rundt nye utbygginger, mens maksimumsnormer kan begrense biltrafikken. En frikjøpsordning, der utbyggere kan kjøpe seg fri fra kravet om å opparbeide parkeringsplasser, forutsetter vedtak om minimumsnormer.

Ved byggesaksbehandling stiller plan- og bygningslovens § 28-7 krav til at utearealer må muliggjøre parkering av biler, motorsykler og sykler før det kan gis byggetillatelse.

Kommuneplanens arealdel gir kommunen mulighet til å fastsette juridisk bindende bestemmelser om parkering, inkludert frikjøpsordninger for nye utbygginger. Kommunen kan i stor grad bestemme antall, lokalisering og utforming av parkeringsplasser.

I tillegg reguleres parkering av vegtrafikkloven, forskrift om offentlig parkeringsregulering, forskrift om offentlig parkeringsgebyr og forskrift om vilkårparkering (parkeringsforskriften). Parkeringsforskriften krever at det tilbys lademuligheter for ladbare kjøretøy på et tilstrekkelig antall plasser. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser. Tilsvarende krav gjelder for tilgjengelighet for funksjonshemmede.



3 Parkering i kommunale planer

3.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034 (2022)

Kommuneplanen for Øygarden legger vekt på å utvikle en bærekraftig og effektiv parkeringsstrategi. Den foreslår at attraktive arealer i sentrumsområdene ikke skal brukes til innfartsparkering. I stedet skal det etableres tydelige kollektivpunkter med innfartsparkering utenfor de mest attraktive områdene. Dette skal bidra til å redusere biltrafikk i og rundt senterområdene, samt fremme bruken av kollektivtransport. Planen understreker også viktigheten av å ha gode knutepunkter for kollektivreiser og innfartsparkering som reduserer lange bilreiser.

Samfunnsdel inneholder en arealstrategi med senterstruktur som beskriver hvordan arealbruken skal bidra til å nå hovedmålene og delmålene i samfunnsdelen. For å ta hele kommunen i bruk, skal eksisterende utbyggingsstrukturer videreutvikles ved å prioritere og disponere arealene ut fra de fire nivåene i senterstrukturen.

Viktige tiltak inkluderer å sikre korte avstander til hverdagsfunksjoner, rekreasjonsområder og effektive mobilitetsløsninger for å bidra til et enkelt og godt hverdagsliv, også for de som fortsatt må bruke bil for å nå sitt nærmeste senter.

Det skal være tydelige kollektivpunkter i alle sentersonene, koblet mot innfartsparkering, men attraktive arealer i sentrumsområdene skal ikke brukes til innfartsparkering. Trygge og attraktive forbindelser og traseer for gående og syklende innenfor sentersonene skal prioriteres.

For kommune- og regionsenteret Straume, er målet å styrke det som en urban, trygg og inkluderende møteplass for alle innbyggere.

I sum innebærer ovennevnte å gjøre Straume til et trygt og attraktivt sted å bo og vokse opp, styrke det som det viktigste knutepunktet for kollektivtransport og kommunikasjon i kommunen, og utvikle gode kommunale og regionale tjenestetilbud på det nye arealet på Stovevatnet.

Dette området skal knytte sammen nord-sør-aksen i Straume sentrum og legge til rette for myke trafikanter. Bildøy skal videreutvikles som en naturlig del av kommune- og regionsenteret med sentrumsfunksjoner, boliger og videre vending mot sjøen.

3.2 Kommuneplanens arealdel – Fjell kommune (200x?)

Kommuneplanens arealdel (KPA) for Fjell kommune, nå en del av Øygarden kommune, inneholder flere bestemmelser knyttet til parkering:

- **Parkeringsnormer:** KPA fastsetter minimums- og maksimumskrav for antall parkeringsplasser per enhet, avhengig av bygningstype og beliggenhet. Dette sikrer tilstrekkelig parkering uten å overbelaste arealene.
- **Tilrettelegging for sykkelparkering:** Planen vektlegger behovet for sykkelparkering ved både boliger og næringsbygg, for å fremme miljøvennlige transportalternativer.
- **Universell utforming:** KPA stiller krav om at parkeringsplasser skal være tilgjengelige for alle, inkludert personer med nedsatt funksjonsevne, i tråd med prinsippene for universell utforming.
- **Miljøhensyn:** KPA fremmer bruk av permeable dekker og grønne løsninger i parkeringsområder for å redusere overvann og forbedre det estetiske uttrykket.

3.3 Kommunedelplan for Straume (2007)

Kommunedelplanen for Straume sentrum legger stor vekt på å forbedre parkeringsforholdene i området. Den foreslår at nye parkeringsplasser i størst mulig grad skal etableres i parkeringsanlegg i



stedet for overflateparkering. Dette skal bidra til å utnytte arealet bedre, enten til nye bygg eller til utvikling av attraktive byrom.

Eksisterende overflateparkering skal i størst mulig grad erstattes med andre typer parkeringsanlegg. Parkeringsanleggene bør lokaliseres langs hovedvegssystemet i utkanten av Straume sentrum for å sikre god trafikkavvikling og redusere gjennomkjøring i sentrumsgatene.

Det skal etableres trafiksikre og attraktive gangsystemer mellom parkeringsanleggene og sentrumsområdet. Parkeringsdekningen for boligområder kan settes til 1,2 parkeringsplasser per boligenhet innenfor planprogrammets område.

3.4 Områderegulering for Straume (2011)

Områdeplan for Straume sentrum legger opp til at all parkering skal flyttes fra overflaten til parkeringsanlegg under bakken. Dette frigjør store arealer som tidligere har vært brukt til parkering, og gir plass til andre aktiviteter, både byrom og bygg. Det er beregnet behov for nye parkeringsplasser ved utbygging av Straume sentrum, og det er satt både maksimums- og minimumsverdier for parkering. Maksimumsverdiene er basert på kommunale forskrifter og erfaringstall fra andre kjøpesentre, mens minimumsverdiene tar hensyn til forventet utvikling i kollektivdekning og bilbruk.

Planen legger opp til to hovedanlegg for parkering, ett i nord og ett i sør, begge under bakkenivå. Innkjøring til parkeringsanleggene skjer via rundkjøringer nærmest mulig hovedvegssystemet for å redusere trafikken i sentrumsgatene. Parkeringsanlegget i sør vil ha plass til opp mot 1500 biler og vil ligge i fjellhall under sentrumsområdet. Parkeringsanlegget i nord vil ha tilsvarende kapasitet og vil også ligge i fjellhall. Totalt vil det være plass til ca. 3150 biler ved full utbygging, inkludert eksisterende parkeringsplasser som opprettholdes.

Planen sikrer god tilkomst til parkeringsanleggene og legger til rette for sambruk av parkeringsplasser for å redusere behovet. Det er også satt krav til rekkefølge for utbygging av parkeringsanleggene for å sikre at infrastrukturen er på plass før nye byggetrinn tas i bruk.

Kystbygarasjen er ferdig etablert (parkeringsanlegg i sør). Den nordlige inngangen til parkeringsgarasjen er vanskelig å realisere pga. arealkonflikt med sikringssoner over tunnelen som etableres som del av Sotrasambandet.

3.5 Parallelloppdrag Stovevatnet (2023)

Parallelloppdragene er evaluert og oppsummert av en komite nedsatt av Norske Arkitekters Landsforbund. NAL gir ti råd for å styrke Straume som et regionalt kraftsenter. Disse inkluderer blant annet samarbeid mellom aktører, utvikling av kompetanseklynger, og økt bruk av grøntområder og vann i byutviklingen.

Rapporten understreker viktigheten av å skape et levende og tilgjengelig sentrum med fokus på miljøvennlig utvikling og sosial bærekraft. Ved å følge disse rådene kan Straume utvikles til et attraktivt og bærekraftig regionsenter som møter både nasjonale og internasjonale mål for utslippskutt og bærekraftig byutvikling.

Parallelloppdragene fokuserer på å forbedre trafikkavviklingen og mobiliteten i området. Med det nye Sotrasambandet vil riksvegen gå i tunnel under Straume sentrum, noe som vil endre både eksternt og intern trafikkavvikling. Det er viktig å skape et kompakt og intimt sentrum med bærekraftige mobilitetsløsninger som prioriterer myke trafikanter og korte avstander til daglige funksjoner. Det foreslås å etablere et tydelig hierarki for biler, busser, syklist og fotgjengere, samt oppholds- og



aktivitetsområder. Myke trafikanter skal ha høyere prioritet enn i dag, og det er foreslått fire gatetyper med ulike prioriteringer: gangfartsgate, lavfartsgate, lavfartsgate med buss og høyfartsgate.

Grønamyrvegen bør utvikles som en hovedtrasé for byliv og myke trafikanter, utformet som en lavfartsgate med aktiviteter og målpunkt langs aksene. Det er også viktig å effektivisere bruken av Kystbygarasjen og samle nye parkeringsplasser i felles mobilitetshus for flere nabolag.

Mobilitetshusene skal tilby et bredt spekter av transporttjenester og delte kjøretøy, med offentlige aktiviteter i første etasje og privat parkering på toppen. Parkeringsstrategien bør inkludere løsninger for videregående skole, offentlige tjenester, arbeidsplasser og innfartsparkering. Enkel tilgang til sentrum krever overflateparkering ved inngang for noen innbyggere.

Sentrum må være attraktivt for alle innbyggere, også de som bor i bygdene, lokalsentrene eller kommunedelsentrene. Det må være enkelt for alle å komme seg til og fra sentrum.
Vedtak kommunestyret (2023)

Kommunestyret i Øygarden har vedtatt å ta sluttrapporten for parallelloppdraget for Straume til orientering. De ti rådene fra sluttrapporten skal legges til grunn for det videre arbeidet med utviklingen av regionsenteret. Kommunestyret har også bedt kommunedirektøren om å komme tilbake med en sak høsten 2023 som konkretiserer dette arbeidet og gir kommunestyret mulighet til å ta stilling til veivalg og gjøre nødvendige prioriteringer.

Det ble også vedtatt en endring i punkt 5 i rådene, som nå inkluderer et særlig fokus på tilgjengelighet for grupper med fysisk og psykisk funksjonsnedsettelse.

3.6 Strategisk planprogram for Straume sentrum og områderegulering for Straume sentrum Nord (2023-pågående)

Kommunen er i gang med et arbeid for strategisk planprogram for Straume sentrum og områderegulering for Straume sentrum Nord. Strategisk planprogram skal inneholde langsiktige strategier og prinsipper for arealbruk og tema som mobilitet, natur, klima, energi og gjennomføring i kommune- og regionsenteret Straume, slik at vi kan skape gode sammenhenger i sentrumsutviklingen og ha tydelige og langsiktige rammer for utviklingen. Områdereguleringen for Straume sentrum Nord skal gi grunnlag for å starte bygging av ny videregående skole og riktig disponering av offentlig eiendom på og rundt det nye byggearealet som blir etablert på Stovevatnet.

Som del av det strategiske planprogrammet utarbeides en mobilitets- og gatebruksplan for Straume sentrum, der blant annet lokalisering av parkeringsanlegg er gjenstand for vurdering.

Disse to planarbeidene går som parallelle prosesser. Strategisk planprogram skal være ferdig høsten 2025 og områdeplanen blir vedtatt innen høsten 2026.

3.7 Straume/Stovevatnet - Oppsummering og samanstilling av evalueringar og rapportar (2022/2023)

Det er utarbeidet en samlerapport for Straume og Stovevatnet som oppsummerer en rekke evalueringer, spørreundersøkelser og analyser av regionsenterutviklingen på Straume de senere årene.

Rapportene viser at det har skjedd mye positivt, men at utviklingen tar lang tid.

Det er behov for å avgrense et fragmentert sentrum og skape sammenhenger som passer i en regional skala, samtidig som man oppnår intimitet. Det er viktig å definere bærekraftige ambisjoner for befolkningstallet og sikre et variert boligtilbud, inkludert gode og skjermede private uterom, offentlige rom, parker og grønne områder.



Rapportene anbefaler videre å øke funksjonsblandingen og flerfunksjonelle bygg i sentrum, samt plassere viktige offentlige bygg sentralt. Det er også viktig å skape aktivitet ved å ha mange innganger mot gater og byrom, og finne nye koblinger for effektiv og trygg mobilitet.

Parkeringsnormer for bil og sykkel bør ivareta myke trafikanter og stå i sammenheng med boliger og funksjoner i sentrum. Revisjon av planarbeid må skje i tett samarbeid med de som skal utvikle området, for å sikre trygge rammer for aktører og investorer.

Samlet sett viser rapportene et behov for å styrke Straume som et attraktivt og bærekraftig regionsenter, og at det er nødvendig med en helhetlig tilnærming for å utvikle Straume til et levende, bærekraftig og attraktivt regionsenter.

3.7.1 Parkering og kjøring i sentrum

Evalueringsrapporten fremhever behovet for å identifisere og definere nye, nødvendige forbindelser for å sikre effektiv, trygg og attraktiv mobilitet. Rapporten inneholder flere viktige punkter om parkering og bilbruk. På Straume beslaglegger parkeringsplasser omtrent 18 % av det bebygde arealet, tilsvarende cirka 59 dekar, uten å inkludere Kystbygarasjen. Selv om det er et betydelig antall parkeringsplasser, bør behovet for flere plasser vurderes nøye. En fortetting av parkeringsarealer kan frigjøre verdifullt sentrumsareal, noe som kan gi økonomiske fordeler ved omdisponering.

Straume har en høy parkeringsnorm for handel, og svært varierte normer for boliger. Kommunen har ingen frikjøpsordning, og nesten all parkering er privat eid. Store deler av parkeringsplassene er regulert med betaling, ofte med to timer gratis og deretter en moderat avgift. Straume har den høyeste andelen parkeringsplasser, både i forhold til areal og ansatte i regionsenteret. Kommunen benytter ikke plan- og bygningsloven til å regulere parkeringsplasser effektivt, og Kystbygarasjen er tenkt å dekke fremtidige utbyggingsbehov.

Rapporten anbefaler en forenkling og kraftig reduksjon av parkeringsnormen, da det allerede finnes et omfattende tilbud. Dette vil redusere utbyggingskostnadene og fremme fortetting, samtidig som det øker lønnsomheten i eksisterende parkeringsanlegg. En frikjøpsordning bør vurderes, særlig for mindre utbygginger som medfører dyre og kompliserte parkeringsløsninger. Rapporten fremhever også behovet for økt satsing på sykkelparkering, gitt den store befolkningen som bor innen kort sykkelavstand fra sentrum. Selv om kollektivtilbudet til Bergen er godt, reduseres attraktiviteten fordi bussene står i kø sammen med bilene. Kollektivtilbudet fra resten av kommunen har lav frekvens og konkurrerer dårlig med bil, som har kort reisetid og gode parkeringsmuligheter.

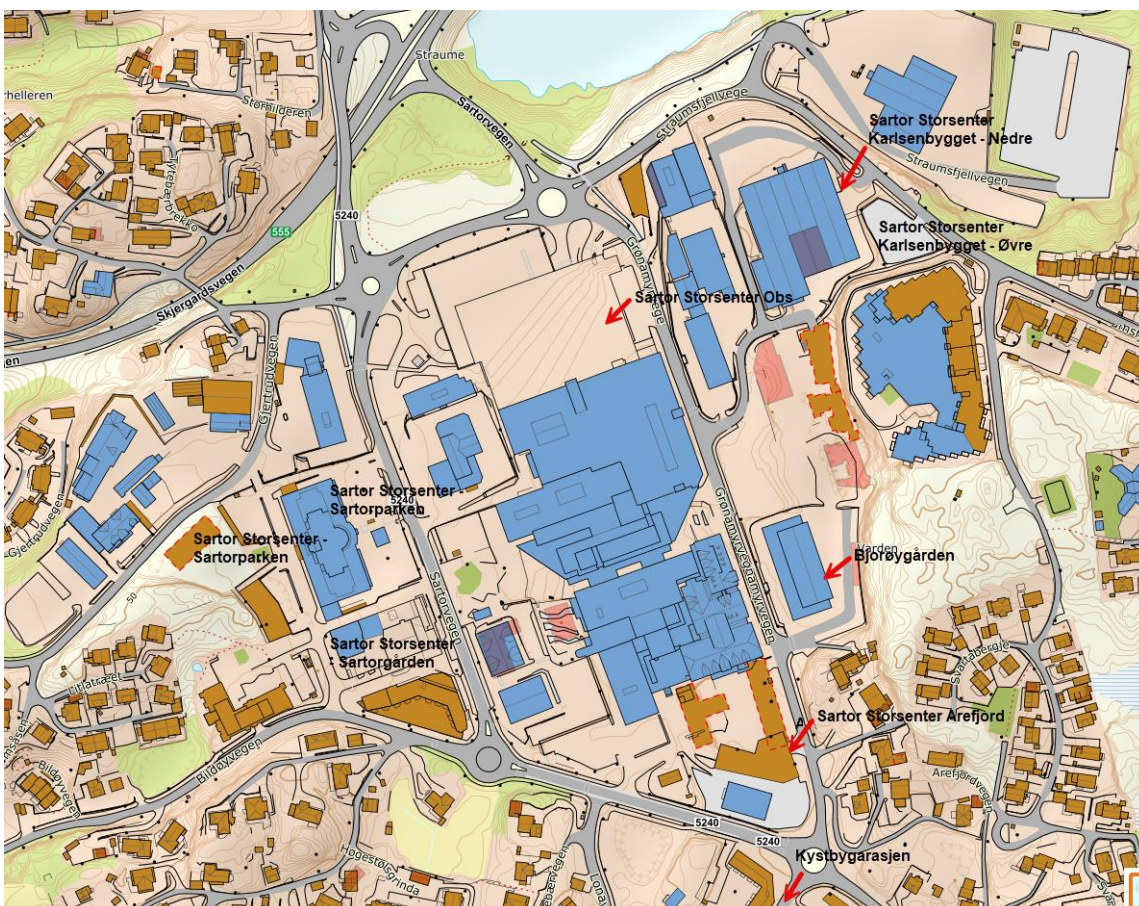
4 Dagens situasjon parkering

4.1 Lokalisering

Straume sentrum med blandet sentrumsformål med handel og service har en utstrekning på ca. 400 x 400 meter. Det vil si at ulike reisemål i sentrum i de fleste tilfeller ligger innenfor akseptabel gangavstand for de fleste. Gangavstand 400 meter til holdeplass brukes ofte ved vurdering av flatedekning for en bussrute (Statens vegvesen, 2022).

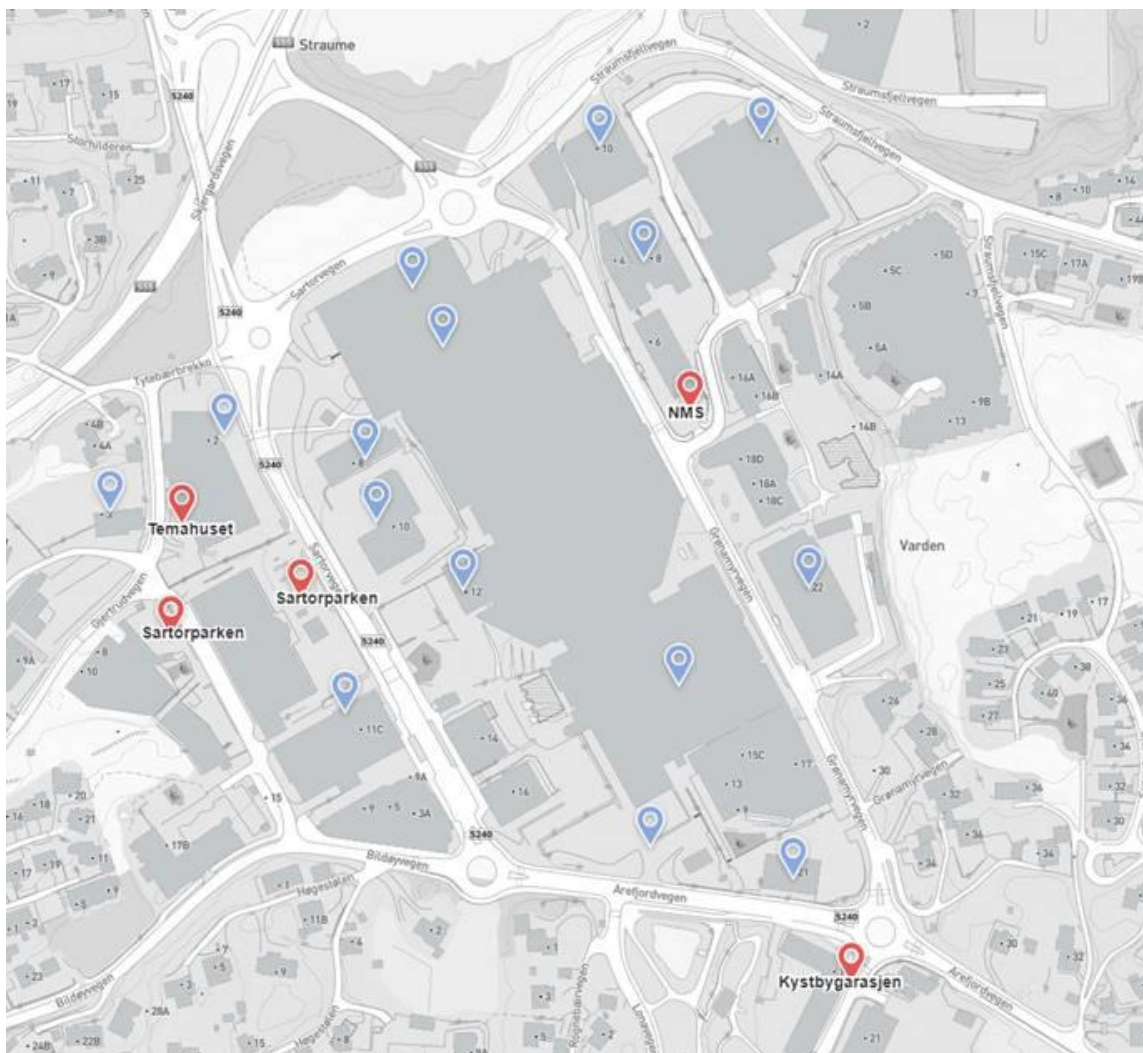
Potensial for gåing og sykling i sentrum avhenger selvfølgelig av vekt og volum av innkjøp for kunder til ulike reisemål. Typisk vil innkjøp av større mengder dagligvarer for de fleste forutsette kort gangavstand til bil, mens mange andre innkjøp lett kan transporteres til fots eller på sykkel.

Offentlig tilgjengelig parkering i sentrumskjernen er vist i kartet nedenfor. Det er bare private som tilbyr parkering i sentrumskjernen, og det er ikke gateparkering på kommunens gatenett. Kommunen tilbyr parkering ved sine bygninger/institusjoner nord for rv. 555. Parkeringsplasser i Kystbygarasjen utgjør 55 prosent av parkeringstilbudet i sentrum, jfr. Tabell 4-1. Drøyt 15 prosent av plassene er rene overflateanlegg. I tillegg kommer overflateplasser på Sartor storsenter Obs som også har parkeringsplasser innendørs i bygninger.



Figur 4-1 Parkeringstilbudet i Straume sentrum. Kilde: <https://no.parkopedia.com/parking/locations/>

I Statens vegvesens parkeringsregister er det flere parkeringsanlegg med vilkårparkering, jfr. Figur 4-2. Parkeringstilbudet driftes/håndheves av tre selskaper: Time Park AS (på oppdrag fra Sartor Storsenter og Sartor Holding), Vestpark og OnePark. Parkeringsregisteret inneholder data om antall plasser, type anlegg (ute, i hus eller under bakken), antall HC- og ladeplasser og om det er plasser for innfartsparkering.



Figur 4-2 Områder med vilkårsparkering. Kilde: Øygarden kommune

4.2 Tidsbegrensing og parkeringsavgift

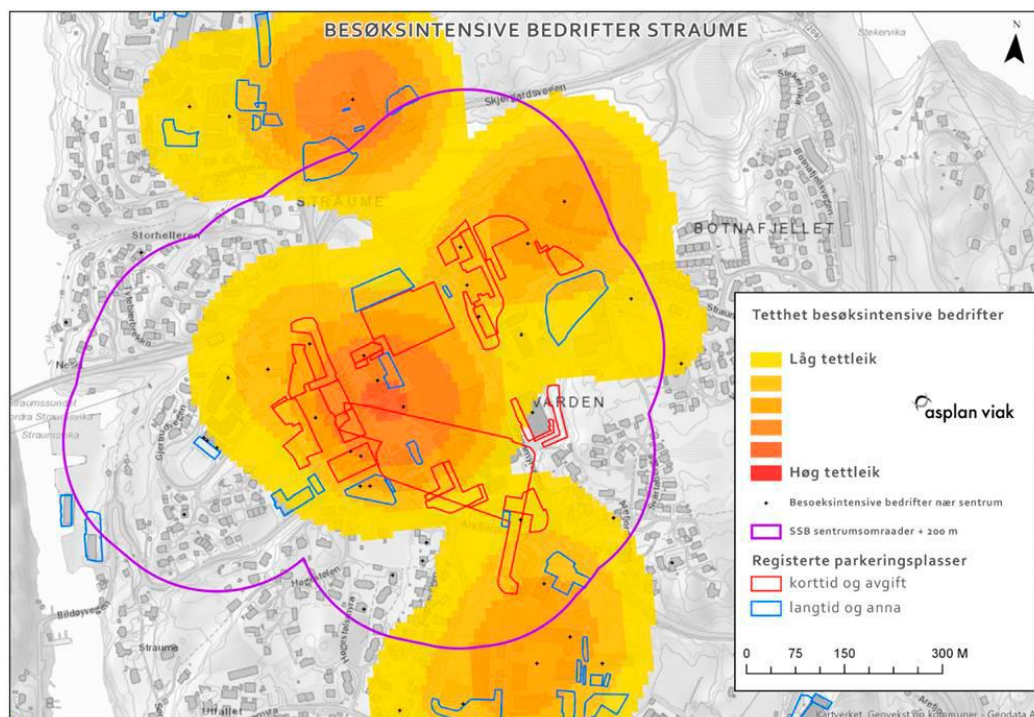
Tidsbegrensing for gratis parkering og satser for parkeringsavgift i de ulike anleggene i sentrum framgår av tabellen under. I tillegg til anleggene i Figur 4-1 er det 245 avgiftsplasser for besøkende til rådhuset, helsesenter og Straume barnehage.

Tabell 4-1 Parkeringstilbudet i Straume sentrum. Kilde: <https://no.parkopedia.com/parking/locations/>

Anlegg	Type	Avgift og tidsbegrensing	Antall
SENTRUM			
Kystbygarasjen	Undergrunn	2 timer gratis. Per 30 min - 16 kr . 24 timer 265 kr. Måned 1300 kr.	1166
Sartor storsenter Arefjordvegen Øvre	Overflate	Kundeparkering. 2 timer gratis. Per 30 min - 30 kr .	33
Bjørøygården	Overflate	Per 30 min - 16 kr . 24 timer 190 kr.	75
Sartor Storsenter Obs	Overflate/hus	Kundeparkering. 2 timer gratis. Per 30 min - 16 kr . 24 timer 265 kr.	437
Sartor Storsenter Karlsenbygget - Nedre plass	Overflate	Kundeparkering. 2 timer gratis. Per 30 min - 16 kr . 24 timer 265 kr.	85
Sartor Storsenter Karlsenbygget - Øvre plass	Overflate	Kundeparkering. 2 timer gratis. Per 30 min - 16 kr . 24 timer 265 kr.	50
Sartor Storenter - Sartorgården (Menkjelleren og Sotranot)	Undergrunn	Kundeparkering. 2 timer gratis (ikke natt). Per 30 min - 15kr .	96
Sartor Storsenter - Sartorparken	Overflate	Kundeparkering. 2 timer gratis. Per 30 min - 15 kr .	44
Sartor Storsenter - Sartorparken	Overflate	Kundeparkering. 2 timer gratis. Per 30 min - 15 kr .	67
Sum Sartor sentrum			2053

Ifølge <https://no.parkopedia.com/parking/locations/> er det 2050 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Straume sentrum. I tillegg kommer parkeringsplasser for ansatte i virksomheter i området, men disse er ikke kartlagt.

Kartet i Figur 4-3 viser at lokalisering av parkeringsplasser (korttids- og langtidsparkering) samsvarer godt med tetthet av besøksintensive bedrifter i Straume. Nord for Arefjordvegen er det i hovedsak blandet sentrumsbebyggelse, mens det lenger sør er annet næringsliv med en del arealkrevende, publikumsrettet handel med stor andel bilreiser. Dette stemmer med at det i sør stort sett er langtids- og annen parkering. Det antas at langtidsplassene er parkering for ansatte.



Figur 4-3 Langtids- og korttidsplasser og tetthet av besøksintensive bedrifter. Kilde: Asplan Viak 2019.



Alle de ni anleggene i sentrum, bortsett Bjørøygården, er kundeparkering med to timer gratis parkering og avgift ca. 30 kroner per time ut over dette. Noen av anleggene tilbyr døgnparkering, og i Kystbygarasjen koster parkering 1300 kroner per måned.

Ifølge Asplan Viak utgjør parkering 18 prosent av bebygd areal i Straume sentrum (Asplan Viak, 2019). I Åsane, Arna og ved Lagunen er andel parkering av bebygd areal høyere, men de 1150 parkeringsplassene i Kystbygarasjen inngår ikke i andel areal til parkering i Straume.

Hvis vi regner med alle plassene i Sartor Storsenter Obs, er 20 pst av de drøyt 2000 offentlig tilgjengelige plassene overflateparkering. Nevnte anlegg er imidlertid en blanding av parkering på overflaten og i hus.

4.2.1 Parkeringsindikator – kartlegging i Miljøløftet

Ifølge Miljøløftets årsmelding for 2023 var drøyt 70 prosent av parkeringsplassene i Straume tidsbegrenset (Miljøløftet, 2024). Andel plasser med parkeringsavgift er oppgitt til 8 prosent. Dette stemmer ikke med opplysningene fra parkopedia.com (jfr. Tabell 4-1) der det er oppgitt at parkeringsplasser med tidsbegrensing har parkeringsavgift etter at tid for gratisparkering er utløpt.

Tabell 4-2 Antall parkeringsplasser i Straume, 2018 og 2023. Kilde: Miljøløftets årsmelding 2023

Gratis		1 – 3 timer gratis		Avgift		Totalt	
2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023
683	676	2515	2335	273	273	3471	3284

4.2.2 Parkeringsnorm

Dagens situasjon er uoversiktlig når det gjelder krav til parkeringsdekning, da det er flere plannivå som regulerer dette.

Innenfor hele regionsenteret er det flere planer som legger føringer for parkering. Den nyeste planen, som er førende for store deler av Straume sentrum og området ved Sartor senter, er Områdereguleringsplan for Straume sentrum (PlanID 4626_124620080010).

I tillegg bygger kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Straume (2006) på parkeringsnorm vedtatt av Fjell kommunestyre i 1989. Denne normen er utdatert etter dagens standarder og krav til parkeringsdekning i byer og tettsteder. Det er også gitt dispensasjoner fra denne normen som følge av nyere utbygginger i området.

4.3 Kapasitetsutnyttelse

Selskapene som driver parkeringsanleggene, har tall for gjennomsnittlig parkeringstid i hvert anlegg spesifisert for ulike brukere/abonnenter. På plasser med to timer gratis parkering forlater 80 – 85 prosent uten å betale avgift. Med en times gratis parkering reduseres denne andelen til 60 – 65 prosent. Redusert tid for gratisparkering gir plass for flere biler per dag.

Ifølge Time Park har Sartor storsenter Nord for liten kapasitet. Kystbygarasjen er aldri full. Dette kan skyldes at mange oppfatter plassene som lite attraktive. Folk trekkes gjerne til de mest tilgjengelige parkeringsplassene, og dermed vil disse oppfattes å ha for liten kapasitet. Dype parkeringsanlegg under bakken er ofte mer egnet til langtidsparkering og boligparkering, med mindre det er det eneste parkeringstilbudet i sentrum.



4.4 Innfartsparkering

Straume terminal har i dag 160 plasser for innfartsparkering fordelt på to parkeringer. I tillegg leier fylkeskommunen 50 plasser i Kystbygarasjen for kollektivreisende med gyldig periodebillett.

Ifølge Strategisk styringsdokument for innfartsparkering 2022-2029 er Straume et B2-område i ABC-kartlegging for Bergensregionen der det er aktuelt å lokalisere innfartsparkering (Miljøløftet, 2022). Det er imidlertid ikke planlagt ny innfartsparkering på Stovevatnet eller ved ny kollektivterminal i Straume. Fylkeskommunen leier i dag 132 parkeringsplasser av Sartor Holding rett ved dagens kollektivterminal. Gjennomsnittlig belegg her er 90-100 prosent.

Når ny terminal etter planen åpner i siste halvår 2028, vil innfartsparkeringen ved dagens kollektivterminal bli fjernet. Som del av Sotrasambandet skal det bygges innfartsparkering ved Storavatnet, sju kilometer øst for Straume (Statens vegvesen, 2024). Med midler fra byvekstavtalen skal det dessuten etableres innfartsparkering på Ågotnes (Miljøløftet, 2024). Det er uavklart om fylkeskommunen fortsatt vil leie plasser for innfartsparkering i Straume.



5 Mål for parkeringsstrategien

Parkeringsstrategien for Straume sentrum skal støtte kommunens visjon om et grønt, levende og tilgjengelig regionsenter. Målene skal bidra til bærekraftig og attraktiv utvikling av sentrum, der biltrafikk og parkering balanseres mot behovet for fotgjenger- og sykkelvennlige områder og effektive kollektivtilbud.

Forslag til hovedmål kan være:

5.1 Styrke det urbane bylivet i Straume

Redusere overflateparkering og frigjøre arealer til sentrumsutvikling med byrom, gågater og grøntområder. Dette vil gjøre sentrum mer attraktivt for gående og syklende, og samtidig fremme opphold og sosial interaksjon i offentlige rom.

5.2 Begrense biltrafikk i sentrum

I tråd med byvekstavtalen skal parkeringsstrategien bidra til regionalt nullvekstmål samt redusere biltrafikken i sentrum. Tilstrekkelig dimensjonerte korttidsanlegg, lokalisering av parkeringsanlegg nær hovedveisystemet og omfordeling av parkeringsbehov gjennom sambruk bidrar til dette.

5.3 Sikre tilgjengelighet til sentrum

Selv om biltrafikken skal reduseres, må det fortsatt sikres tilstrekkelig tilgang med bil for de som har behov. Parkeringsstrategien skal sikre tilstrekkelig korttidsparkering nær handel og tjenester, og langtidsparkering i utkanten av sentrum.

5.4 Optimalisere bruken av parkeringsplasser

Øke effektiviteten i bruken av parkeringsareal gjennom prismodeller og sambruk som bidrar til at omløpshastighet økes og letetraffic reduseres.

5.5 Bærekraftig mobilitet og miljøvennlig transport

Strategien skal støtte opp under miljøvennlig transport ved å gjøre det lettere å velge bærekraftige transportformer. Dette innebærer blant annet attraktive kollektivknutepunkt med enkel omstigning og gode forhold for sykkel, sykkelparkering og mikromobilitet.

5.6 Samarbeid om gjennomføring

Utvikle strategi og løsninger i samarbeid med lokalt næringsliv og grunneiere ved å se på gjennomføringsmodell for transformasjon og potensielle gevinster med sambruksordninger, frikjøpsordninger og offentlig-privat samarbeid om finansiering av felles parkeringsanlegg.



6 Overordnet om parkering som virkemiddel

Kommunens parkeringsstrategi må bygge på eksisterende kunnskap om virkninger av tilgjengelige virkemidler. Det er skrevet mange rapporter om parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken. Civitas påpeker likevel i en rapport om parkeringspolitikk i Oslo og Viken at det fortsatt mangler kunnskap om hvordan parkeringstiltak påvirker omsetning i sentrum av mindre byer og tettsteder og konkurranseforholdet mellom eksterne handelsetableringer (Civitas, 2020). Straume kan på mange måter betraktes som et kjøpesenterområde som skal utvikles til en småby med flere boliger og et mer helhetlig tilbud av handel, service og kultur.

Ifølge Civitas er det mange steder dårlig oversikt over dagens parkeringssituasjon. Videre er det vanskelig å finne grunnlag for å fastsette riktige parkeringsnormer for ulike arealbruk i forskjellige områder.

6.1.1 Drøfting dagens situasjon

Dagens situasjon som er utgangspunkt for utvikling av parkeringsstrategien, er beskrevet i kapittel 1. Det synes å være rikelig med parkeringsplasser ved de fleste målpunktene i sentrum. Kystbygarasjen som har 1160 parkeringsplasser, har relativt lav kapasitetsutnyttelse. Parkering beslaglegger flere steder arealer som har potensial for utvikling av gangakser og møteplasser i et levende sentrum der det er attraktivt å gå og sykle.

Parkeringstilbudet i Straume sentrum er eid og drevet av private aktører. I anleggene er det typisk to timer gratis parkering med avgift for parkering ut over dette. Avgiftsregimet ligner med andre ord på praksis i kjøpesentre utenfor byområder.

Kommunens parkeringstilbud er begrenset til plasser for ansatte og besøkende ved kommunale bygg nord for rv. 555. I sentrum er det ikke parkering på kommunens veggrunn, noe som kan være positivt for bymiljø, trafiksikkerhet og sykling.

Kommunen kan ikke pålegge endringer i parkeringstid eller avgift i private parkeringsanlegg. Det privatiserte parkeringstilbudet i sentrum begrenser derfor kommunens muligheter for å utnytte parkering som virkemiddel for å oppnå mål for bærekraftig byutvikling.

Parkeringsstrategien må ta hensyn til hvordan ulike parkeringsvirkemidler (antall plasser, lokalisering, avgiftsnivå og tidsbegrensing) påvirker trafikantenes valg av transportmidler. Strategien må balansere hensyn til mål om lavere andel bilreiser og «nødvendig» tilgjengelighet med bil, blant annet for å ivareta handel i Straume sentrum.

Følsomhet for ulike virkemidler i parkeringspolitikken kan måles gjennom verdsettingsundersøkelser der man spør et utvalg trafikanter om hvordan de vurderer kostnader for ulike deler av en reise. Kostnader for parkering omfatter parkeringsavgift, tid til leting, avstand til reisemål og type parkeringsplass (overflateparkering, kjeller eller parkeringshus). Urbanet Analyse gjennomførte i 2015 en undersøkelse av virkninger av ulike former for parkeringsrestriksjoner (Urbanet analyse, 2015). Selv om undersøkelsen er nesten ti år gammel, er det grunn til å tro at funnene fortsatt er gyldige og kan brukes som en del av grunnlaget for en parkeringsstrategi.

Den nevnte undersøkelsen viser at det er forskjell mellom ulike reiseformål og reisemål (sentrum eller kjøpesentre utenfor sentrum) når det gjelder parkeringskostnadens andel av samlet (generalisert) reisekostnad. Det betyr at ett og samme virkemiddel kan gi forskjellig utslag i bilandel for arbeidsreiser og andre reiser og for reiser til ulike reisemål.



Urbanets undersøkelse viser at det er større betalingsvillighet for å parkere innendørs i P-hus enn på utendørs parkeringsplasser. Folk er villig til å betale mer for å unngå gateparkering, spesielt gjelder dette for arbeidsreiser. Leting etter parkering er en kostnad for bilreiser. For mange vil trolig sikker tilgang til parkering være viktigere enn at parkering er gratis. Parkeringsavgift ser ut til å ha mindre avvisningseffekt for fritidsreiser til sentrum enn for arbeidsreiser og reiser til kjøpesentre (Urbanet analyse, 2015). Dette antas å henge sammen med at det er mer vanlig med avgiftsparkering i sentrum slik at det er større aksept for betaling her.

Både kommunen og private virksomheter i Straume tilbyr gratis parkering til sine ansatte. De fleste parkeringsstrategier prioriterer kunder foran arbeidstakere når det gjelder lokalisering av parkering. Bakgrunnen er at daglige arbeidsreiser i større grad antas å kunne overføres til andre transportmidler enn handlereiser. I tillegg utgjør parkeringskostnader en vesentlig mindre del av de totale reisekostnadene for arbeidsreiser (ca. 25 prosent) enn for fritidsreiser til bysentrum (ca. 50 prosent) (Urbanet analyse, 2015). Det betyr at det bør være mulig å innføre noe høyere avgifter for langtidsparkering for ansatte enn for korttidsparkering for kunder. Kommunen kan imidlertid ikke pålegge innføring av parkeringsavgift for ansatte på private parkeringsplasser, men den kan innføre parkeringsavgift for ansatte og besøkende ved kommunale virksomheter.

Det kan være behov for felles regionale rammer for å hindre at kommunenes parkeringspolitikk påvirker konkurransen mellom ulike områder i en region. Store virksomheter (arbeidsplasser og handelstilbud) som skaper mange personreiser, bør lokaliseres i sentrumsområder med nærhet til et kollektivtilbud med høy kvalitet. Det bør derfor etableres felles regler for hva slags og hvor store virksomheter som kan bygges utenfor regionsentrene (TØI, 2016).

I Bergens-regionen bør det kunne utvikles en samordnet parkeringsstrategi som del av gjennomføring av byveksttalen. Miljøløftet har utviklet felles strategi for innfartsparkering (Miljøløftet, 2022), og denne bør kunne utvides til å gjelde annen parkering.

6.1.2 Lokalisering og type parkeringsanlegg

I tillegg til antall parkeringsplasser i et område og prising av disse er det avgjørende at plassene er lokalisert riktig ut fra reisemål, vegsystem/kjøremønster og gangakser/møteplasser. I tillegg er type parkeringsanlegg og mulighet for sambruk viktige egenskaper ved parkeringstilbudet. Plan- og bygningsloven gir kommunen gode muligheter for å styre dette i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner.

Ved å overta noe av ansvaret for parkeringstilbudet kan kommunen få økt mulighet til å bruke parkering som virkemiddel for samordnet areal- og transportplanlegging. Ved å inngå avtaler om frikjøp kan kommunen konsentrere parkering i et område med flere utbyggere, blant annet for å skjerme områder for biltrafikk, jfr. kapittel om finansiering av parkeringsplasser nedenfor. I Straume er det ønskelig med parkering under bakken for å frigjøre arealer for andre formål som for eksempel gangakser og møteplasser som gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Dette betyr økte kostnader for og økte klimagassutslipp fra bygging av parkeringsanlegg, men det er antakelig nødvendig for å legge til rette for ønsket byutvikling. Kostnader og klimagassutslipp kan reduseres ved en strategi som unngår overinvestering i parkeringsplasser i Straume.

Letekjøring for å finne parkering er en del av kostnadene for bilreiser (Urbanet analyse, 2015) og bidrar betydelig til økt trafikk i sentrumsområder. Smart lokalisering av parkeringsplasser kombinert med sanntidsinformasjon om ledige plasser kan redusere letetekjøring. Et kjøremønster med enkel adkomst til parkeringsanlegg i gangavstand fra viktige reisemål og omveier for bilkjøring mellom reisemål i sentrum kan redusere interne bilturer i sentrum.

For å redusere bilholdet er det ønskelig å stimulere til bildeling istedenfor eie av egen bil. Bildeling kan være en god løsning for de som ikke bruker bil daglig. I Oslo er det som en prøveordning hjemlet i



forskrift etablert egne parkeringsplasser for bildeling (Lovdata, 2024). Det er usikkert om det er marked for å tilby bildeling i Straume. En mulighet er at kommunen i samarbeid med private mobilitetsaktører vurderer om det er aktuelt å prøve ut dette i Straume. I tilfelle kan det være aktuelt med en plan for lokalisering av plasser til bildeling.

6.1.3 Regulere antall parkeringsplasser

I planer for ny utbygging kan kommunen styre antall parkeringsplasser i forbindelse med nye boliger og næringsvirksomhet. Parkeringstilbudet (antall parkeringsplasser) i et område påvirker transportmiddelfordelingen for reiser i, til og fra området. I tillegg kan antall plasser påvirke bilholdet blant de bosatte i området. Samtidig er det viktig å unngå at begrensning av parkering i nye prosjekter gir uønsket fremmedparkering i andre områder.

Kommunen kan vedta bestemmelser om parkering til kommuneplanens arealdel eller til reguleringsplan, for eksempel maksimums- eller minimumskrav (parkeringsnormer), jfr. kapittel 2.6. Det er krevende å fastsette riktige parkeringsnormer for ulike arealformål (Civitas, 2020). Lokale forhold knyttet til avstander mellom viktige reisemål, kollektivtilbud og tilrettelegging for gange og sykling er viktige faktorer i denne sammenheng. Det kan være naturlig å ta utgangspunkt i parkeringsnormer for andre kommuner og områder som ligner på Straume.

Ulike brukere etterspør i mange tilfeller parkering til forskjellige tider av døgnet eller deler av uka. Sambruk av parkeringsplasser som utnytter dette kan redusere investeringskostnader og arealbruk til parkering. Kommunen kan ikke pålegge sambruk i eksisterende private anlegg, men kan stille krav om sambruk i reguleringsplaner for ny utbygging, jfr. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 7.

6.1.4 Prising av parkering

Det er kostbart å tilby parkering. Etablering av overflateparkering beslaglegger knappe arealer i sentrumsområder eller krever store investeringer i parkeringshus og underjordiske garasjer. Arbeidsgivere og næringsliv tilbyr likevel ofte gratis parkering til ansatte og kunder. Denne subsidieringen favoriserer bilkjøring i konkurransen med mer miljøvennlige transportmidler. Boligkjøpere må i de fleste tilfeller betale for investeringskostnaden til parkering enten de har behov for parkering eller ikke. Når man først eier en parkeringsplass, er det nærliggende å anskaffe en bil. Begge deler kan bidra til uønsket biltrafikk og overinvestering i parkeringsplasser. Riktig prising av parkering kan redusere disse ulempene.

Alle parkeringsanlegg i Straume har tidsbegrenset gratis parkering (i de fleste tilfeller to timer) før man må betale avgift for parkering utover gratisperioden. Ifølge Time Parkering AS forlater 80 – 85 prosent parkeringsanlegget uten å betale avgift hvis det er to timer gratis parkering. Andel gratis parkering går ned til 60-65 prosent hvis gratisperioden bare er en time. Tidsbegrenset gratis parkering kan stimulere til å flytte bilen mellom ulike parkeringsanlegg i løpet av oppholdet i Straume og dermed bidra til økt biltrafikk internt i sentrum.

Ut fra areal- og transportpolitiske mål burde det vært parkeringsavgift for all parkering - uten en gratisperiode den første tiden. Dagens reiser i Øygarden kommune, også korte reiser (innenfor gang- og sykkelavstand) til Straume sentrum, foregår i stor grad med bil. God tilgang til billig (helst gratis) parkering er imidlertid en viktig faktor for konkurransen om kunder mellom ulike områder i en kommune eller region. Det er trolig behov for en regional parkeringspolitikk for å endre dette.

Øygarden kommune konkurrerer ikke med andre tilbydere av tjenester og bør vurdere å innføre avgiftsparkering ved sine virksomheter – i hvert fall for sine ansatte. Avgiftsnivået må tilpasses mulighetene for å reise på annen måte enn med bil. Potensial for å endre reisevaner for ansatte i kommunen kan undersøkes ved en GIS-analyse som kobler bolig- og arbeidssted for de ansatte kombinert med reisetid med alternative transportmidler.



Avgiftslegging av dagens parkeringsplasser ved kommunale bygg kan legge til rette for sambruk av disse plassene. Omvendt kan det tenkes at parkering for ansatte og besøkende til kommunens virksomheter foregår i fellesanlegg i forbindelse med utvikling av området ved Stovevatnet.

Varighet for gratis parkering og avgiftsnivå vil sammen med lokalisering og tilgjengelighet påvirke attraktivitet og belegg i ulike parkeringsanlegg. Kapasitetsutnyttelsen i parkeringsanleggene bør overvåkes som grunnlag for å justere prisene i de ulike anleggene. Ved måling av belegg og dynamisk regulering av parkeringsavgift og tid for gratisparkering kan man balansere tilbud og etterspørsel etter parkering i ulike områder. Denne såkalte San Francisco-modellen er prøvd ut i Lillestrøm (tidligere Skedsmo kommune). For Øygarden kommune er modellen lite aktuell så lenge kommunen ikke tilbyr parkering i Straume sentrum, men den kan muligens være interessant for privat næringsliv som er avhengig av tilgjengelighet med bil og har store kostnader for å tilby parkering til sine kunder. Kommunen kan eventuelt ha en rolle som katalysator for et samarbeid om slik overvåking og dynamisk prising mellom de private aktørene.

Eventuell implementering av «San Francisco-modellen» må tilpasses lokale forhold, men kan for eksempel ta utgangspunkt i følgende tommelfingerregler (Asplan viak, 2015):

- Justering av avgift (og eventuelt tid for gratisparkering) skal styre mot et mål om 60 – 85 prosent belegg i alle anlegg
- Avgiften økes og/eller tid for gratisparkering reduseres hvis belegget er høyere enn 80 prosent
- Avgiften reduseres og/eller tid for gratisparkering økes hvis belegget er lavere enn 60 prosent

For å unngå motstand bør endringene skje gradvis, særlig ved økt avgift eller kortere gratisperiode.

6.1.5 Strategigrunnlag

En parkeringsstrategi bør forankres i kommuneplanens arealdel (KPA). Bestemmelsene til KPA kan inneholde prinsipper for lokalisering av nye parkeringsplasser, for eksempel en minimumsavstand mellom destinasjon og parkeringsplass. Noen kommuner har vedtatt et prinsipp om at parkeringsplasser for næring og bolig bør ligge minst like langt unna reisemålet som nærmeste holdeplass for kollektivtransport. Dette forutsetter et relativt godt kollektivtilbud, og at det er tilrettelagt for å gå og sykle. Urbanet Analyses verdsettingsundersøkelse indikerer at fem minutters økt gangavstand har samme avvisningseffekt som ti kroner økt parkeringsavgift for arbeidsreiser (Urbanet analyse, 2015). Andre reiser til sentrum og reiser til kjøpesenter er mer følsomme for økt gangtid.

Overordnede prinsipper i kommuneplanen må følges opp i planer for ny utbygging eller ombygging/bruksendring, blant annet ved praktisering av parkeringsnormer for ulike formål (bolig, handel og service) med maksnormer for antall parkeringsplasser per utbygd areal. I mange tilfeller vil det også være behov for minimumsnormer for å sikre en viss biltilgjengelighet og unngå «villparkering» i områder rundt nye utbygginger.

Parkeringsnormene bør ikke vri konkurransen mellom ulike områder i kommunen. Det betyr at det ikke bør føres en strengere parkeringspolitikk i Straume hvis det fører til mer utbygging i mindre sentrale områder i Øygarden kommune der det ikke kan legges til rette for redusert biltrafikk.

I en bærekraftig mobilitetsstrategi er det viktig i størst mulig grad å begrense biltrafikken til reiser der det er konkurransedyktige alternativer til bruk av bil. Trafikanter bør forholde seg til parkeringskostnadene for hver enkelt tur. Av den grunn er det viktig å unngå at folk «låses» til å bruke bil fordi de har betalt for parkering ved kjøp av bolig eller har betalt for ubegrenset parkering på arbeidsplassen i en periode.



På lengre sikt er det stor usikkerhet om hvordan endringer i mobilitetstilbudet, for eksempel økt bruk av bildeling og mikromobilitet, kan endre transportmiddelfordeling og behov for parkering. Utvikling av selvkjørende biler og nye forretningsmodeller for enkel deling av bilflåter kan redusere behovet for å eie egen bil og for parkering av privateide biler. Denne usikkerheten kan tilsi at nye, kostbare parkeringsplasser bør planlegges og bygges slik at de seinere kan omdisponeres til andre formål.

Til slutt bør en parkeringsstrategi inneholde tanker om gjennomførbarhet. Bygging av offentlige parkeringsanlegg i sentrum vil ha innvirkning på bruk av etablerte parkeringsløsninger. Det kan være mange fordeler med å se på muligheter for sambruk, finansiering og positive eller negative virkninger. Avhengig av scenario som blir valgt som overordnet strategi, oppfordres det til at kommunen og næringsliv i sentrum bør ha dialog om hvordan dette kan utvikles, og samles om en felles parkeringsstrategi for Straume sentrum

7 Parkeringsbehov og sambruk i sentrum

7.1 Parkeringsbehov

Når kommunen skal utarbeide en helhetlig parkeringsstrategi, er det viktig å ta hensyn til de ulike parkeringsbehovene som eksisterer i et bysentrum. Parkeringsbehovene vil variere avhengig av reiseformål, tidspunkt på dagen og gangavstand til sentrale funksjoner.

Her er noen av de viktigste hensynene som bør inkluderes i kommunens parkeringsstrategi:

7.1.1 Detaljhandel og service

For butikker og tjenestetilbydere i sentrum er parkering for kunder avgjørende for å opprettholde en konkurransedyktig handelsstruktur. Mange kunder forventer kort avstand til parkeringsplasser når de handler varer som kan være store og tunge, som for eksempel dagligvarer. Korttidsparkering i nærheten av butikker, for eksempel gateparkering eller parkeringshus, kan være en god løsning for å sikre tilgjengelighet.

7.1.2 Arbeidsreiser

Mange arbeidstakere reiser til Straume for jobb, og de har behov for langtidsparkering. I denne sammenhengen kan parkeringsplasser lokaliseres noe lengre fra sentrum for å prioritere mer kortsiktige behov nærmest sentrumskjernen. Dette bidrar til å redusere behov for parkeringsplasser i sentrum og gjøre det mer tilgjengelig for besøkende.

7.1.3 Av- og påstigning (Kiss&Ride)

Parkeringsplasser for korttidsopphold, der biler kan stoppe for av- eller påstigning, er nødvendige ved viktige knutepunkter, som ved kollektivhubene. Dette kan bidra til å redusere køer og opprettholde flyten i trafikken i sentrale områder. Kiss & Ride-plasser kan plasseres i umiddelbar nærhet til kollektivknutepunkter og kjøpesentre.

7.1.4 Innfartsparkering

Straume fungerer som et sentralt knutepunkt for pendlere fra omliggende områder, spesielt til Bergen. For å redusere biltrafikk og fremme bruk av kollektivtransport, bør innfartsparkering tilrettelegges nær stamnett for kollektivtransport. Ved å plassere innfartsparkering nær buss- eller togstasjoner kan flere velge kollektivtransport for å fullføre reisen inn til byene. Brukerbetaling for disse plassene kan også være en god strategi for å sikre finansiering og unngå at plassene ikke brukes av pendlere som bor i gang- og sykkelavstand fra knutepunktet.



7.1.5 Boligparkering

For boligområder i sentrum er det viktig med både beboerparkering og gjesteparkering. Boligparkering kan være i parkeringsanlegg eller soneparkering i gatenettet. Boligparkering kan være i fellesanlegg. Lokalisering av boligparkering i gangavstand fra boligen kan bidra til redusert bilbruk. Det er også viktig å vurdere parkering for bildelingstjenester for å fremme miljøvennlige transportalternativer.

7.1.6 Mikromobilitet og tilrettelegging for sykkel og sparkesykler

Med økende bruk av mikromobilitet, som elsykler og elsparkesykler, bør parkeringsstrategien også inkludere tiltak for å tilrettelegge for denne typen transport. Det kan for eksempel være nødvendig å etablere egne parkeringsplasser for mikromobilitet nær sentrale destinasjoner for å sikre en effektiv og sikker bruk.

7.1.7 Handicap-parkering (HC-plasser)

I tråd med parkeringsforskriften må det legges til rette for HC-parkering i alle større parkeringsanlegg. Dette innebærer at det bør etableres godt tilgjengelige parkeringsplasser som er i umiddelbar nærhet til sentrale funksjoner og offentlige bygg.

7.1.8 Taxiholdeplasser

For å sikre tilstrekkelig kapasitet for drosjevirkosomhet i sentrum bør det vurderes egne oppstillingsplasser for drosjer i nærhet av sentrale knutepunkter som kjøpesentre, offentlige bygninger og kollektivknutepunkter. Dette bidrar til en fleksibel og brukervennlig transportløsning i sentrum.



7.2 Parkeringsbehov – tabell

Tabell 7-1 Type parkering og brukerkrav

ORDINÆRE BRUKERKRAV TIL PARKERINGSTILBUDET	
Detaljhandel og tjenester	Parkering for kunder og brukere av tilbud og tjenester i sentrum I gangavstand fra forretninger og tjenester. Akseptabel gangavstand vil variere med reiseformål. Kan vurdere gate-/ kantparkering i utvalgte sentrumsgater (korttid 15 min - 30 min – 1 time)
Dagligvare	Kort gangavstand for transport av store mengder og tunge varer.
Arbeidsplass	Parkering for de som arbeider i sentrum Kan akseptere lengre gangavstand til arbeidsplass enn for andre reiseformål.
Av-/påstigning (Kiss'n'ride)	På overflaten / i gate nær sentrale målpunkt med mye besøk Flere steder i sentrum Knyttet til viktige målpunkt Parkering forbudt, men underskilt kan fastsette makstid for tillatt oppstilling.
Pendler	Nær kollektiv- og mobilitetshub / omstigningspunkt for kollektive reisemiddel Samlokalisering med sentrale målpunkt, dagligvare eller liknende, kan legge til rette for kombinerte reiser som kan redusere biltrafikk.
Bildeling	Plassering må tilpasses marked for bildeling, herunder reiseformål og krav til tilgjengelighet for de som bruker bildeling. Krav om areal til delebil i parkeringsnorm.
Taxi	Oppstillingsplasser for taxi på gateplan / langs bygate Nærhet til sentrale knutepunkter og målpunkter Taxisentral kan ligge utenfor sentrum
Handicap	Krav om HC-parkering i alle anlegg. Det bør vurderes behov for areal til egne HC-parkeringsplasser knyttet til sentrale målpunkt i gatestrukturen.
Håndverkere	Langtids-/heldagsparkering. Det bør vurderes behov for areal/mulighet for håndverkerparkering knyttet til sentrale målpunkt i gatestrukturen.
Sykkel	I gate / på bakkeplan tilknyttet virksomheter. Bør lokalisere egne sykkelparkeringsanlegg
Mikromobilitet	Areal på gateplan og i parkeringsanlegg til elektriske sparkesykler, bysykler ol.
Bolig	Lokaliseres i nærheten av aktuelle boligområder. Under bakken i sentrumssonene Deler av parkering kan lokaliseres over bakken i fortettingssone
Bolig - gjesteparkering	Krav om gjesteparkering (inkl. håndverkere) for boligprosjekter i sentrums- og fortettingssoner for å unngå villparkering langs offentlig veg og tilgrensende nabolag. Behovet vurderes i parkeringsnormen.



8 Sambruk

Sambruk av parkeringsplasser innebærer at ulike brukergrupper deler samme parkeringsanlegg på forskjellige tidspunkter, noe som optimaliserer utnyttelsen av eksisterende parkeringsarealer. For eksempel kan kunder bruke plasser på dagtid, mens beboere benytter dem på kvelds- og nattestid. Dette tiltaket er kostnadseffektivt og miljøvennlig, da det reduserer behovet for nybygging av parkeringsplasser og sparer verdifulle arealer. Sambruk kan også bidra til å dempe trafikkbelastningen i sentrale områder ved å tilrettelegge for færre parkeringsplasser uten at tilgjengeligheten for brukere svekkes.

For å lykkes med sambruk kreves det nøye planlegging og samarbeid mellom aktører, som kommunen, private eiere og næringslivet. Tilrettelegging for sambruk kan inkludere fleksible prismodeller, justering av åpningstider, og utforming av anlegg som dekker ulike behov. For eksempel kan dynamisk prising bidra til økt omløpshastighet og effektiv bruk gjennom døgnet. Implementering av sambruksmodeller kan også inngå som en del av en helhetlig parkeringsstrategi for å støtte bærekraftig byutvikling

I TØI sin rapport om «Parkerings og virkemidler» (TØI:1493/2016, utdrag kap. 2.4), sies det blant annet:

Sambruk er et tiltak som kan være aktuelt både i store og mindre kommuner, samt både i og utenfor sentrum. Tiltaket er spesielt aktuelt der det er naturlig at parkeringen ses i sammenheng med flere formål eller der kommunen forventer at det kommer ny utbygging. Sambruk kan også være spesielt egnet når det skal anlegges parkering i tilknytning til anlegg med stort besøk - som for eksempel idrettsanlegg eller konsertlokaler.

Kommunen kan i plan- og bygningsloven § 11-9 sette krav om at parkeringstilbudet for ulike formål vurderes samlet når det skal bygges nye bygg eller når parkering for flere formål samles i ett anlegg (sambruk). Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer. For eksempel ved at kommunen reduserer kravet til antallet plasser som skal etableres fordi parkeringsplassene kan benyttes til flere formål og plassene i liten grad benyttes på samme tidspunkt.

Kommunen kan også fremme sambruk ved at kommunen tar ansvar for etableringen av parkeringstilbudet gjennom for eksempel parkeringshus.

Parkeringshus i byers sentrale områder kan fungere på denne måten. Arbeidstakere, besøkende og handlende kan fritt benytte plassene i et slikt anlegg. Hvis anlegget er i offentlig eie, kan kommunen bestemme eventuelle prismekanismer som kan benyttes til regulering av etterspørselen slik at flere kan bruke den samme plassen. Taksten kan også tilpasses ulike brukergrupper. For eksempel kan det skilles mellom dem som bor og dem som arbeider i et område og mellom bedrifter og privatpersoner.

Større parkeringsanlegg i sentrumsranden kan dimensjoneres til å dekke alle de parkeringsbehov som finnes innenfor en radius på 300-400 meter. Kommunen kan da sette strenge maksimumskrav, frikjøp eller ikke tillate at det anlegges parkering i tilknytning til nye bygg i en gitt radius fra parkeringsanlegget.

Ideelt sett bør et sentrumsområde tilrettelegge for ulike parkeringsbehov gjennom sambruksløsninger som dekker både korttids-, langtids-, og spesialbehov på en måte som styrker bymiljøet og reduserer trafikkbelastning.



Her er en prinsipiell fordeling:

8.1 Korttidsparkering (under 2 timer) – Hovedsakelig for kunder og besøkende

Korttidsparkering bør prioriteres i de mest sentrale områdene for å imøtekomme behovene til kunder og besøkende som har raske ærender, enten for handel, restaurantbesøk eller offentlige tjenester. Plassering nær butikker og målpunkt reduserer letetrafikk, sikrer høy omløpshastighet og bidrar til levende handelsområder.

8.2 Langtidsparkering (over 2 timer) – For ansatte, pendlere og besøkende som oppholder seg lengre tid

Langtidsparkering bør plasseres i utkanten av sentrum, men i akseptabel gangavstand til de mest besøkte områdene. Dette reduserer trafikkbelastningen i sentrumsområdene, samtidig som ansatte og pendlere har lett tilgang til parkering uten å konkurrere med korttidsbrukere.

I perioder der etterspørselen etter langtidsparkering er lav (for eksempel kveldstid og helger), kan plassene åpnes for kortere opphold, besøkende og arrangementer. Dette sikrer utnyttelse uten behov for å bygge flere anlegg. Samtidig kan dynamisk prising på dagtid bidra til økt bruk av kollektivtransport for pendlere.

8.3 Spesialparkering (Handicap og sykkelparkering) – For personer med spesifikke behov

Spesialparkering som HC-plasser og sykkelparkering bør plasseres nær inngangspartier og viktige destinasjoner. Sykkelparkering oppmuntret til bærekraftige transportvalg, mens HC-plasser oppfyller krav til tilgjengelighet.



9 Arealstrategier

Kapittelet beskriver konkrete tiltak for å optimalisere parkeringslokalisering og -utforming, inkludert plassering av store parkeringsanlegg i utkanten, etablering av underjordiske anlegg, og tilrettelegging for ulike brukere som syklist og beboere.

Gjennom en kombinasjon av sambruksløsninger og målrettet gateparkering kan kommunen redusere biltrafikkens påvirkning på sentrumsmiljøet, samtidig som tilgjengeligheten for alle grupper opprettholdes.

9.1 Plasser parkeringshus strategisk ved hovedtrafikkårer i utkanten av sentrum

For å redusere trafikken i de mest sentrale delene av byen, bør parkeringshus plasseres strategisk ved hovedtrafikkårer og innfartsveger i utkanten av sentrum. Dette gjør det enkelt for bilister å parkere bilen før de går inn til sentrum, bidrar til å minimere letetrafikk i bykjernen, reduserer trafikkbelastningen i de mest travle områdene og fremmer et mer fotgjengervennlig sentrum.

9.2 Bygg underjordiske parkeringsanlegg for å frigjøre overflateareal

Reduser overflateparkeringen i sentrum ved å etablere underjordiske parkeringsanlegg. Dette vil frigjøre plass til mer attraktive byrom, grønne områder og gangsoner, og samtidig sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet. Anleggene bør være plassert nært handel og service, men med innganger som ikke forstyrrer fotgjengerområder.

9.3 Tilrettelegg for korttidsparkering nær handel og tjenester

Korttidsparkering (<2 timer) er viktig for å dekke behovene til kunder og besøkende som raskt skal utføre ærender i sentrum. Slike plasser bør være strategisk plassert nær innganger til handel, serveringssteder og offentlige tjenester.

9.4 Langtidsparkering i utkanten av sentrum

Langtidsparkering for ansatte bør plasseres i utkanten av sentrum. Dette vil frigjøre plass i sentrum til kortere opphold og redusere trykket på sentrale parkeringsplasser. Gangavstander fra langtidsparkering til sentrum bør kompenseres med gode gangforbindelser eller mikromobilitet.

9.5 Etabler innfartsparkering i nærheten av kollektivknutepunkt

Strategisk plassering av innfartsparkering ved knutepunkter som også tilbyr dagligdagse tjenester som dagligvarebutikker, basis detaljhandel og sentrale offentlige tjenester, styrker både kollektivtransporttilbudet og sentrumslivet. En slik lokalisering skaper en naturlig kobling mellom parkering, kollektivtransport og lokale tjenester. Når pendlere kan utføre ærender som mathandel, apotekbesøk, bibliotek eller hente pakker på vei til eller fra jobb, øker aktiviteten og kundegrunnlaget for sentrum. Dette gir en positiv samvirkeeffekt som bidrar til et mer levende sentrum og bedre utnyttelse av kollektivtilbudet

9.6 Tilrettelegg for sykkelparkering og mikromobilitet

Sikre god tilgjengelighet for sykkelparkering og mikromobilitet, som elsparkesykler, ved å etablere trygge og beskyttede parkeringsplasser nær innganger til sentrale bygg og kollektivstasjoner. Det bør også inkluderes lademuligheter for elsykler og elsparkesykler for å fremme bærekraftige transportalternativer.

9.7 Etabler spesialtilpasset parkering for ulike brukergrupper

Tilrettelegg arealer langs gate for av- og påstigning, taxi, håndverker- og handicap-parkering (HC-plasser) nær sentrale målpunkt.



9.8 Skap sambruksmuligheter mellom ulike parkeringsbehov

Optimaliser bruken av parkeringsanlegg ved å etablere sambruksløsninger. For eksempel kan parkeringsplasser for kontoransatte på dagtid være tilgjengelige for beboere og kunder på kveldstid og i helger. Sambruksanlegg reduserer behovet for å bygge flere parkeringsplasser og sikrer bedre utnyttelse av eksisterende areal.

Ifølge Asplan Viaks rapport (Asplan Viak, 2019) er det overkapasitet av parkeringsplasser i Straume. Intensjonen er at Kystbygarasjen skal betjene ny utbygging av blandet sentrumsformål. I forbindelse med nye planer bør kommunen se på sambruksmuligheter i sentrum, ikke minst av den ubrukte kapasiteten i Kystbygarasjen.



10 Samarbeid

Når Øygarden kommune skal utvikle parkeringsstrategien videre, er det avgjørende å etablere prosesser som involverer de riktige aktørene. Et nært samarbeid med de rette instansene og lokale interessenter vil sikre støtte til utviklingen av en balansert strategi som møter både dagens utfordringer og fremtidige behov.

Samarbeid kan bidra til løsninger som balanserer offentlige og private interesser. Involvering av lokale aktører kan gi en fleksibilitet i utforming av parkeringstilbudet som optimaliserer utnyttelsen av eksisterende parkeringsplasser, åpne for sambrukseffekter. Ved å koordinere med disse, sikres det at parkeringen støtter en samlet sentrumsutvikling og ikke fremstår som et isolert tiltak.

Sentrale medvirkningsaktører:

10.1 Tverrfaglig referansegruppe

Opprett en tverrsektoriell referansegruppe som inkluderer representanter fra alle relevante aktører, både offentlig og privat sektor. Gruppen bør ha ansvar for å sikre at parkeringsstrategien er helhetlig og gjennomførbar.

Involver: Kommunens plan- og utbyggingsavdeling, kollektivselskaper, lokalt næringsliv og eiendomsutviklere for å sikre at alle perspektiver blir ivaretatt.

10.2 Privat næringsliv

Inngå dialogbasert prosess med private aktører som eier parkeringsplasser i sentrum. Det bør arrangeres workshops og samarbeidsmøter som sikrer at både kommunens og næringslivets interesser ivaretas i parkeringsstrategien.

Involver: Lokale eiendomsutviklere, kjøpesentre, kontorbygg-eiere og handelsstand er nøkkelaktører. Dette sikrer at parkeringsløsninger fungerer for handel og kontorbruk samtidig som offentlige arealer utnyttes effektivt.

10.3 Kollektivtransport

For å knytte parkering til et helhetlig mobilitetssystem bør kommunen etablere samarbeid med kollektivtransportselskaper. Dette sikrer at innfartsparkering og parkeringsanlegg er godt integrert med kollektivtilbudet, og at felles mobilitetshuber utvikles.

Involver: Skyss og private mobilitetstaktører (eks. Hyre, Ryde, Bolt) er viktige for å sikre koordinering mellom parkerings- og transportstrategien.

10.4 Regionale myndigheter

Parkeringsstrategien må være i tråd med regionale og nasjonale føringer, særlig de som fremmer bærekraftig mobilitet og nullvekst i biltrafikk. Kommunen bør derfor involvere fylkeskommunen og andre regionale myndigheter for å sikre at parkeringsstrategien er koordinert med overordnede planer.

Involver: Vestland fylkeskommune og Miljøløftet m.fl. bør være involvert i planleggingen.

10.5 Samordning med utbyggingsprosjekter

Kommunen bør jobbe tett med utbyggere for å sikre at nye bolig- og næringsprosjekter har riktig parkeringsdekning, basert på differensierte parkeringsnormer. Dette kan også inkludere frikjøpsordninger der utbyggere betaler for å få redusert parkeringskravet.



Involver: Utbyggere, eiendomsutviklere og planavdelinger i kommunen må samordne seg for å sikre at parkeringsstrategien er en integrert del av planleggingen for nye prosjekter.

10.6 Bruk av teknologi og smart parkering

Kommunen kan utforske løsninger for smart parkering, inkludert bruk av sensorer og apper som gjør det enklere for bilister å finne tilgjengelige plasser. Dette kan også bidra til effektivisering av drift og håndheving av parkeringsregler.

Involver: Teknologileverandører innen smart parkering, som for eksempel selskaper som utvikler parkeringssensorer og digitale betalingsløsninger, bør involveres tidlig i prosessen.



11 Finansiering

I dag eier kommunen ingen offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Straume sentrum. For å kunne bruke parkering som virkemiddel for bærekraftig byutvikling bør kommunen vurdere om den skal eie en del av de nye parkeringsplassene som skal betjene det nye utviklingsområdet ved Stovevatnet. Ved frikjøp kan parkering for flere utbygginger samles i ett større anlegg som kan legge til rette for sambruk og redusere antall plasser. Adkomst til anlegg(ene) kan legges utenom områder som er følsomme for biltrafikk.

For å utvikle en bærekraftig parkeringsinfrastruktur, bør kommunen se på muligheten for å benytte en kombinasjon av finansieringsmodeller og insentiv-ordninger i tillegg til ordinær finansiering over kommunebudsjettet.

Strategien bør vurdere frikjøpsordninger, offentlig-privat samarbeid, dynamisk prising og sambruk av parkeringsplasser. Ved å benytte disse verktøyene kan kommunen tilpasse seg fremtidens behov for mobilitet og parkering, samtidig som man sikrer en god balanse mellom tilgjengelighet, bærekraft og økonomi.

11.1 Frikjøpsordning som finansieringsverktøy

En mulig finansieringsmodell for parkering i sentrum er innføring av en frikjøpsordning. Modellen gir utbyggere muligheten til å betale en fast avgift i stedet for å bygge de nødvendige parkeringsplassene som kommunen krever gjennom parkeringsnormer. Frikjøpsavgiften fastsettes basert på de faktiske kostnadene knyttet til etablering og drift av parkeringsplasser, men beløpet kan også tilpasses for å gjøre det mer attraktivt for utbyggere å benytte seg av ordningen.

Frikjøpsavtaler der utbyggere kan betale inn et beløp istedenfor å opparbeide egne parkeringsplasser, kan brukes for å delfinansiere utbygging av kommunale parkeringsplasser i det aktuelle området, jfr plan- og bygningsloven § 28-7. Frikjøp er frivillig, og kommunen overtar ansvaret for å bygge ut parkeringsplasser som sørger for at området har et funksjonelt parkeringstilbud (TØI, 2024a). Frikjøp forutsetter at det i reguleringsplan er fastsatt minimumsnormer for den aktuelle utbyggingen. Frikjøpsbeløpet fastsettes i kommunens budsjett og bør settes noe lavere enn faktisk kostnad per parkeringsplass. Beløpet kan også tilpasses hvor stor andel av kostnadene som forutsettes finansiert av parkeringsavgiften.

Innbetalt beløp kan bare brukes til parkeringsanlegg, men kommunen forplikter seg ikke til å bygge et bestemt antall parkeringsplasser.

Frikjøp er frivillig. En lovendring i plan- og bygningsloven om grunneierfinansiering av infrastruktur, utbyggingsavtaler mv. har vært på høring og ligger til behandling i Kommunal- og distriktsdepartementet (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023). Ifølge forslaget må kommunen angi geografisk område for ordningen som hensynssone i reguleringsplan eller kommuneplanens arealdel og angi hva som er nødvendig infrastruktur for området. Kostnader for nødvendig infrastruktur må beregnes for å fastsette et kostnadsbidrag per kvm bruksareal. Utbyggerne må betale inn kostnadsbidraget til kommunen for å få igangsettingstillatelse.

Fordelen med frikjøpsordningen er at den gir kommunen fleksibilitet i utbyggingen av parkeringsanlegg, ettersom midlene kan samles opp og brukes til større, strategisk plasserte parkeringsanlegg som betjener flere bygninger og funksjoner i sentrum. I tillegg gir frikjøpsordningen kommunen bedre kontroll over parkeringstilbudet, noe som kan bidra til å oppnå miljø- og byutviklingsmål på en mer effektiv måte.

Svakheter/risiko:



- Det kan være vanskelig å sikre at frikjøpsbeløpene er tilstrekkelige til å dekke de totale kostnadene ved bygging og drift av parkeringsanlegg, noe som kan føre til økonomiske utfordringer for kommunen
- Private investorer kan være tilbakeholdne med å investere i offentlige parkeringsanlegg på grunn av usikkerhet knyttet til avkastning og risiko
- Kommunen påtar seg ansvaret for bygging og drift, noe som innebærer økonomisk risiko hvis etterspørselen endrer seg.
- Potensial for misnøye blant utbyggere som foretrekker selv å kontrollere parkeringsfasilitetene.
- Avtaleinngåelser kan være komplekse og tidkrevende, spesielt når det gjelder å sikre at alle parter er enige om vilkårene og at de juridiske kravene er oppfylt.
- Forhandlinger mellom kommunen og utbyggerne kan være utfordrende, særlig når det gjelder å fastsette frikjøpsbeløpet og sikre at det er tilstrekkelig til å dekke de faktiske kostnadene ved å bygge parkeringsanlegg

11.2 Offentlig-privat samarbeid (OPS)¹

Offentlig-privat samarbeid (OPS) kan være en nøkkel til finansiering og drift av parkeringsanlegg i sentrum. Modellen innebærer at kommunen samarbeider med private aktører om utvikling, bygging og drift av parkeringsanlegg, med fordeling av risiko og avkastning mellom partene. Det er også mulig å gjennomføre OPS med delvis offentlig finansiering.

Et OPS kan fungere på flere måter:

- **Langsiktige leieavtaler:** Kommunen kan tilby private aktører langsiktige leieavtaler for parkeringsanlegg de bygger og drifter. Dette reduserer de innledende kapitalkostnadene for kommunen, samtidig som det sikrer offentlig tilgang til parkeringsplassene.
- **Samarbeid om drift:** Kommunen kan eie selve anleggene, men overlate den daglige driften til private selskaper. Dette gir mulighet for mer effektiv drift, der private operatører kan optimalisere inntektene gjennom dynamisk prising og tilpasning til markedets behov.
- **Felles utviklingsprosjekter:** I tilfeller hvor større utbyggingsprosjekter er planlagt, kan private utbyggere bidra med finansiering og drift av parkering, mens kommunen kan bidra med planlegging og regulering for å sikre at parkeringsanleggene er godt integrert i byutviklingen. Slike prosjekter kan være spesielt gunstige når det gjelder å utvikle parkeringsløsninger under bakken eller som en del av en større mobilitetshub.

OPS-modeller kan også legge til rette for innovative finansieringsløsninger, som for eksempel å bruke parkeringsinntekter til å tilbakebetale investeringer over tid. Dette gjør det mulig å utvikle anleggene raskere uten store innledende kostnader for kommunen.

Svakheter/risiko:

- Ulik prioritering mellom offentlige og private mål kan skape konflikt.
- Private aktører kan prioritere fortjeneste fremfor bærekraftige mål.
- Kompleksitet i kontrakter kan gjøre det krevende å fordele risiko og ansvarsområder

11.3 Inntektsgenerering og prising

Parkering kan være en inntektskilde for kommunen. Ved å implementere dynamisk prising, hvor avgiftene justeres basert på etterspørsel og tidspunkt, kan kommunen øke inntektene samtidig som

¹ <https://anskaffelser.no/n/hva-skall-du-kjope/bygg-anlegg-og-eiendom-bae/offentleg-privat-samarbeid-ops>



det regulerer bruken av parkering mer effektivt. For eksempel kan priser være høyere i perioder med stor etterspørsel, som under store arrangementer eller i rushtiden, mens de kan senkes i lavtrafikkperioder.

Inntektene fra parkering kan brukes til:

- Finansiering av bærekraftige mobilitetsløsninger, som utvikling av sykkelstier, gangakser og forbedret kollektivtilbud.
- Subsidiering av parkeringsplasser for visse grupper, som beboere eller funksjonshemmede, slik at parkeringstilbudet forblir sosialt bærekraftig.

Ved å kombinere dynamisk prising med innovasjoner som smart parkeringsstyring (digitale løsninger for reservering og betaling) kan kommunen også gjøre det enklere for brukerne å finne og betale for parkeringsplasser. Dette kan redusere letetraffikk, som ofte bidrar til trafikkbelastning i sentrum.

Prismodeller bør utformes med hensyn til alle tilgjengelige parkeringsanlegg i sentrum for å unngå uønskede konsekvenser. Ved å samordne priser på tvers av offentlige og private parkeringsanlegg kan kommunen motvirke utilsiktede effekter som at bilister velger bort bestemte områder på grunn av høy pris, eller at noen anlegg blir overbelastet mens andre står ledige. En helhetlig prisstrategi kan bidra til jevn fordeling av parkeringsbelegg og optimal bruk av tilgjengelige plasser, samtidig som letetraffikk og overbelastning reduseres.

Svakheter/risiko:

- Kan føre til økt misnøye blant brukere, spesielt dersom avgifter oppfattes som for høye.
- Krever investering i teknologi og systemer for implementering og drift.
- Risiko for ujevn fordeling av bruk mellom ulike parkeringsanlegg.

11.4 Sambruk av private og offentlige parkeringsplasser

For å redusere behov for finansiering og nybygging av parkeringsanlegg, kan et alternativ være å se på sambruksløsningene og det gjøres avtaler med private aktører, der kommunen forhandler frem tilgang til private parkeringsplasser utenom åpningstider eller når etterspørselen fra den private virksomheten er lav. Dette kan være spesielt gunstig for næringslivets parkeringsanlegg, som ofte står tomme utenom arbeidstid.

Ved å utnytte eksisterende private parkeringsanlegg på denne måten, kan kommunen redusere behovet for å bygge nye, kostbare parkeringsanlegg. Samtidig får private aktører en mulighet til å tjene penger på parkeringsplassene sine utenom arbeidstiden, noe som kan gjøre slike avtaler attraktive for begge parter.

Svakheter/risiko:

- Krever omfattende koordinering og avtaler mellom aktører.
- Kan oppstå konflikt om fordeling av tilgjengelige plasser mellom brukere.
- Begrenset fleksibilitet dersom private aktører ikke ønsker deltakelse.

11.5 Lån, tilskudd og klimafond

Kommunen kan vurdere å søke om støtte fra statlige og regionale fond, som Miljøløftet eller lignende klimafond, for å finansiere parkeringsanlegg som er miljøvennlige og fremmer bærekraftig byutvikling. Dette kan inkludere prosjekter for bygging av parkeringsanlegg med energieffektive løsninger, ladeinfrastruktur for elbiler, eller etablering av mobilitetshuber.



I tillegg kan kommunen benytte lånefinansiering med tilbakebetaling gjennom parkeringsinntekter. Denne modellen vil spesielt være relevant dersom kommunen selv ønsker å bygge og eie større parkeringsanlegg, men ikke har de nødvendige midlene tilgjengelig på kort sikt.

Svakheter/risiko:

- Lånefinansiering innebærer høy økonomisk risiko dersom inntektene fra parkeringen ikke dekker kostnadene.
- Konkurransen om tilskuddsmidler kan begrense tilgjengelig finansiering.
- Krever langsiktig økonomisk planlegging og forpliktelse.



12 Insentiver

Ved å tilby en kombinasjon av økonomiske incentiver, fleksible sambruksløsninger og arealutnyttelsesmuligheter, kan kommunen gjøre det mer attraktivt for grunneiere å transformere eller gi fra seg private parkeringsarealer til fordel for større, felles parkeringsanlegg. Her er noen forslag til incentiver som kan gjøre det mer akseptabelt for grunneiere å delta i slike tiltak:

12.1 Økonomisk gunstig frikjøpsordning

Grunneiere kan fritas fra kravet om å tilrettelegge for parkeringsplasser på egen tomt ved å betale en frikjøpsavgift, som i sin tur bidrar til finansiering av større fellesanlegg. Kommunen kan tilby en rabattert frikjøpsordning som er økonomisk gunstigere for grunneiere enn å bygge egne parkeringsplasser.

Fordel: Dette gir grunneiere valgfrihet og gjør det mer kostnadseffektivt å overlate ansvaret for parkering til et sentralisert anlegg.

12.2 Reduserte kostnader til planlegging, utbygging og drift

Grunneiere som inngår i felles parkeringsanlegg kan redusere betydelige kostnader knyttet til planlegging og utbygging av egne parkeringsanlegg, spesielt i kjellere. Dette omfatter utgifter til prosjektering, utgraving, fundamentering, samt etablering av kryss- og nedkjøringsløsninger, som ofte er teknisk krevende og kostbare. Uten ansvar for egne parkeringskjellere slipper grunneierne i tillegg de løpende driftskostnadene for snørydding, asfaltvedlikehold og belysning.

Fordel: Denne modellen gir grunneiere betydelige økonomiske besparelser ved å fjerne kompleksiteten og de høye kostnadene ved planlegging og drift av separate parkeringsanlegg.

12.3 Medinvestor i fellesanlegg

Grunneiere kan tilbys medeierskap eller en form for medinvestorrolle i de nye fellesanleggene. Dette gir dem en andel av inntektene fra parkeringsavgifter i fellesanlegg, og på den måten kompenseres de for eventuelt tap av egne parkeringsinntekter.

Fordel: Grunneiere kan fortsatt dra nytte av inntekter fra parkering, samtidig som de slipper kostnader for drift og vedlikehold av egne parkeringsplasser.

12.4 Sambruksløsninger

Grunneiere kan få tilgang til fellesanlegg for egne ansatte eller kunder utenfor normale åpningstider, eller som en del av en felles pott med reserverte plasser for spesifikke virksomheter. Dette sikrer at parkeringsbehovet til virksomheten deres fortsatt blir ivaretatt, selv om de gir fra seg eksklusive private parkeringsplasser.

Fordel: Dette gjør det enklere for grunneiere å akseptere å avstå fra egne parkeringsplasser fordi de fortsatt får dekket behovene sine gjennom fleksible løsninger i fellesanlegg.

12.5 Skatteincentiver eller tilskudd

Kommunen kan se på muligheter i lovverket for å gi redusert eiendomsskatt eller direkte tilskudd til næringsseiendommer som velger å transformere egne parkeringsplasser til andre bruksformål, som kommersielle eller grønne områder.

Fordel: Grunneiere som transformerer parkeringsarealer til sentrumsformål og flytter parkering til fellesanlegg, kan tilbys økonomiske gevinster gjennom skattefordeler eller tilskudd, noe som gjør transformasjonen mer attraktiv.



12.6 Utbyggingsinsentiver og arealutnyttelse

Kommunen kan gi grunneiere mulighet til å utnytte arealer som tidligere var satt av til parkering til andre formål, som utbygging av kontorer, boliger eller andre inntektsbringende tiltak. Dette kan skje gjennom reguleringsendringer som gir høyere utnyttelse av tomtearealer.

Fordel: Dette vil gi grunneiere økonomiske fordeler ved å kunne utvikle mer verdiskapende prosjekter på arealene som i dag brukes til parkering.

12.7 Prioritert plan- og byggesaksbehandling

Som et insentiv kan kommunen tilby grunneiere raskere saksbehandling og prioritet i utbyggingsprosesser dersom de velger å gi fra seg egne parkeringsplasser til fellesanlegg. Dette kan være spesielt attraktivt for grunneiere som vurderer å utvide eller endre bruken av sin eiendom.

Fordel: Å sikre raskere behandling av planer og byggeprosjekt kan være en sterk motivasjon for eiendomsutviklere og næringsliv som ønsker å utnytte tomtearealet bedre.

12.8 Bedre sentrumsmiljø og økt attraktivitet

Grunneiere som gir fra seg parkeringsareal kan oppleve fordeler ved å være en del av et bymiljø med mindre biltrafikk, mer grøntareal og et forbedret offentlig rom. Kommunen kan understreke hvordan dette vil øke attraktiviteten for virksomheten og eiendommen, noe som kan føre til økte inntekter på sikt.

Fordel: Et mer attraktivt sentrum med bedre tilgjengelighet for fotgjengere og syklistene kan tiltrekke flere kunder og besøkende, noe som igjen kan øke omsetningen for grunneiere.

12.9 Forbedret tilgjengelighet og kollektivtilbud

Ved å samle parkering i fellesanlegg kan kommunen tilby bedre infrastruktur rundt kollektivtransport og mikromobilitet, som til slutt vil gagne både grunneiere og deres kunder. Bedre kollektivtilgang kan også redusere behovet for parkering, noe som gjør det enklere for grunneiere å transformere egne parkeringsareal.

Fordel: Grunneiere vil kunne dra nytte av økt trafikk og tilgjengelighet til virksomhetene sine gjennom forbedret kollektivtilbud og tilgang til mobilitetshuber.



13 Scenarioer

I videre arbeid med parkeringsstrategi bør kommunen innledningsvis velge overordnet strategi for framtidig parkeringsregulering langs to akser:

1. Kommunens rolle som tilbyder av parkering som i dag er begrenset til parkeringsplasser for ansatte og besøkende ved kommunens virksomheter. All annen offentlig tilgjengelig parkering er eid av private.

Spørsmålet er om kommunen bør eie (en del av) nye parkeringsplasser i sentrum for å kunne styre bruken av disse, blant annet gjennom parkeringsavgifter. Forventet utvikling på Stovevatnet vil medføre et betydelig behov for nye parkeringsplasser. Frikjøp og parkeringsavgifter kan finansiere utbygging og drift av kommunale plasser, men det vil være behov for lånefinansiering av nye parkeringsanlegg.

2. Om parkeringstilbudet bør være desentralisert som i dag med et betydelig innslag av parkering «rett utafor døra», eller om parkering i større grad bør samles i færre anlegg med akseptabel gangavstand til flere reisemål. Samling av parkering i få anlegg kan redusere biltrafikk i sentrum og redusere inn- og utkjørsler som er gunstig for trafiksikkerhet (Civitas, 2020).

13.1 Eierskap

Kommunen har ingen muligheter for å endre bruk av eksisterende parkeringsplasser eid av private som på kort og mellomlang sikt vil utgjøre hele eller den klart største delen av parkeringstilbudet i Straume. Det betyr at Øygarden kommunes parkeringspolitiske virkemidler stort sett er begrenset til ny utbygging, ombygging eller bruksendring. I tillegg kan kommunen invitere det private næringslivet til samarbeid om hvordan parkeringstilbudet kan bidra til ønsket byutvikling.

Eierskapsmodellen for parkeringsanlegg vil ha stor betydning for hvordan parkeringsstrategien kan gjennomføres og finansieres. Hvert scenario som er skissert i parkeringsstrategien, påvirkes ulikt av om parkeringsanleggene eies offentlig, privat, eller om det etableres et offentlig-privat samarbeid (OPS). Under følger en vurdering av eierskapets konsekvenser og hensyn for hvert scenario.

- **Offentlig eierskap** kan gi kommunen større handlingsrom og mulighet til å justere parkeringsstrategien i tråd med langsiktige mål for sentrumsutvikling og bærekraft. Samtidig innebærer dette høyere initiale investeringskostnader og økonomisk risiko.
- **Privat eierskap** har fordelen av å redusere kostnader for kommunen og muliggjøre rask utvikling. Imidlertid kan dette begrense kommunens evne til å integrere parkeringsstrategien med mål om bærekraft og sentrumsutvikling.
- **Offentlig-privat samarbeid** representerer en balanse der kommunen kan ivareta overordnede mål, mens private aktører tilfører finansiering og driftserfaring. Dette kan være gunstig i scenario 2, hvor store anlegg krever kapital og effektiv drift, samt i scenario 3, hvor fleksibel styring av parkeringsbehov er sentralt.

Eierskapsmodellen bør vurderes nøye i lys av de strategiske målene for Straumes utvikling. Et offentlig-privat samarbeid kan være spesielt fordelaktig, da det gjør det mulig å integrere parkeringsstrategien med både kommunens og private aktørers mål.



13.1.1 Desentralisert parkeringsstruktur

Dersom kommunen beholder dagens struktur med overflateparkering og primært privat eierskap, vil det fortsatt være vanskelig å styre parkeringsbruken i en helhetlig retning. I et slikt scenario vil private aktører trolig prioritere raskt tilgjengelige parkeringsplasser for kunder, noe som kan redusere arealutnyttelsen i sentrum og opprettholde utfordringer i trafikkbildet.

- **Fordeler med privat eierskap:** Lavere kostnader for kommunen, da drifts- og vedlikeholdsansvaret ligger hos private eiere. Private aktører kan også ha incitament til å investere i parkeringsfasiliteter for å trekke kunder til sine virksomheter.
- **Ulemper med privat eierskap:** Begrenset styring for kommunen, noe som gjør det vanskelig å tilrettelegge for en overordnet strategi som reduserer bilavhengighet og frigjør arealer til andre formål. Et privat eierskap begrenser også muligheten for å etablere sambruksløsninger og dynamisk prising for å utnytte eksisterende parkeringskapasitet bedre og regulere bruk av parkeringsplassene gjennom døgnet og uka.

13.1.2 Konsentrere parkering i store, underjordiske anlegg

Hvis parkeringsplassene samles i underjordiske anlegg, vil eierskap være avgjørende for både finansiering og driftsmodell. Kommunalt eierskap kan gi mer fleksibilitet og mulighet til å tilpasse bruken av anleggene til strategiske mål, mens privat eierskap vil kunne sikre raskere finansiering og drift med fokus på inntektsgenerering.

- **Fordeler med offentlig eierskap:** Kommunen vil kunne ta større styring over parkeringsstrukturen og iverksette bærekraftige tiltak, som dynamisk prising, tilgang til ladestasjoner, og sambruksmuligheter på tvers av bruksbehov. Offentlig eierskap gir også mulighet til å legge til rette for flere fotgjenger- og sykkelvennlige områder utenfor anleggene.
- **Fordeler med privat eierskap eller OPS:** Privatinvestorer kan tilføre kapital og driftskompetanse, noe som kan redusere de initiale kostnadene og risikoen for kommunen. I et OPS vil kommunen og private aktører kunne dele kostnadene og risikoen, samtidig som kommunen beholder en viss kontroll over bruk og drift. Dette kan også tiltrekke investorer ved å tilby langsiktig inntekt fra parkeringsavgifter.

13.1.3 Bærekraftig mobilitetsstrategi med redusert parkeringskapasitet

Dersom kommunen velger en strategi med redusert parkeringskapasitet og økt satsing på bærekraftige transportalternativer, vil det kreve fleksibilitet i hvordan eksisterende parkeringsanlegg forvaltes og brukes. I et slikt scenario kan offentlig eierskap eller OPS være fordelaktig, da kommunen vil ha større mulighet til å tilrettelegge for en gradvis reduksjon i bilbruk samtidig som parkeringskapasiteten tilpasses etterspørselen.

- **Fordeler med offentlig eierskap eller OPS:** Dette gir kommunen frihet til å redusere bilparkering over tid og omdisponere arealer til mobilitetsløsninger som elbil-lading, bildeling og mikromobilitet. Kommunen kan også lettere implementere tiltak som tilpasset gateparkering og dynamisk prising for å fremme bærekraftige transportvalg.
- **Ulemper med privat eierskap:** Private eiere kan ha insentiver til å opprettholde høy parkeringskapasitet for å maksimere inntekter, noe som kan være i konflikt med kommunens mål om å redusere bilavhengighet. Privatisert parkering kan også begrense fleksibiliteten kommunen trenger for å tilpasse parkeringsnormene til et bærekraftig transportsystem.



13.2 Lokalisering

Vi ser på tre hovedscenarier som viser aktuelle utviklingsretninger. Hvert scenario har ulike konsekvenser for både trafikkavvikling, bymiljø og den generelle utviklingen av sentrum.

13.2.1 Scenario 1: Desentralisert parkeringsstruktur

Scenariet innebærer at parkering planlegges desentralisert, knyttet til nye byggeprosjekter, der parkeringskrav ivaretas i egne garasjeanlegg knyttet til det enkelte prosjekt.

Konsekvenser:

- **Fordeler:** Det er minimalt med innledende kostnader ved dette scenariet, ettersom kommunen slipper store investeringer i nye parkeringsanlegg. Det er lett for bilister å fortsette med dagens vaner, hvor de kjører til sentrum og parkerer nært målet sitt.
- **Ulemper:** Dette scenariet opprettholder en bilavhengig sentrumsstruktur, noe som fører til økt trafikk og redusert fotgjenger- og sykkelvennlighet. Sentrumsområder vil i mindre grad kunne utvikles til mer attraktive, sosiale møteplasser, og konkurransen med mer moderne og bilvennlige sentre utenfor sentrum kan øke. Over tid kan dette svekke Straumes attraktivitet som regionsenter.

13.2.2 Scenario 2: Konsentrere parkering i store, underjordiske anlegg

I dette scenariet vil det bli gjort en betydelig satsing på å flytte parkering fra overflaten til underjordiske parkeringsanlegg, strategisk plassert rundt sentrum. Dette vil frigjøre overflatearealer til utvikling av offentlige byrom og mer fotgjengervennlige områder.

Konsekvenser:

- **Fordeler:** Sentrum vil bli betydelig mer attraktivt for fotgjengere og syklistene, med mindre biltrafikk i de mest besøkte områdene. Flere av dagens overflateparkeringsplasser kan transformeres til torg, parker og andre sosiale møteplasser, noe som vil styrke bymiljøet. Dette vil bidra til at Straume blir et mer levende og moderne regionsenter som er konkurransedyktig i forhold til andre sentre i bergensregionen.
- **Ulemper:** Store investeringer kreves for å bygge underjordiske parkeringsanlegg, og drift av disse kan medføre høyere kostnader for både kommunen og brukerne. I tillegg kan enkelte bilister oppleve underjordiske anlegg som mindre tilgjengelige enn dagens overflateparkeringsplasser, og det kan ta tid å endre vaner.

13.2.3 Scenario 3: Bærekraftig mobilitetsstrategi med redusert parkeringskapasitet

Dette scenariet innebærer en omfattende satsing på miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel og kollektivtransport. Parkeringskapasiteten i sentrum reduseres gradvis, og biltrafikk prioriteres i mindre grad. Parkeringsnormene strammes inn, særlig for boliger og arbeidsplasser, med et økende fokus på bildelingsordninger, mobilitetshuber og elbil-lading.

Konsekvenser:

- **Fordeler:** Dette scenariet støtter opp under nasjonale og regionale mål om nullvekst i biltrafikken. Sentrum vil utvikle seg til å bli svært miljøvennlig, med redusert bilavhengighet og økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange. Det vil også frigjøre betydelige arealer til byutvikling og rekreasjon, noe som kan styrke Straume som et attraktivt regionsenter. Dette vil gjøre Straume til et foregangseksempel på bærekraftig byutvikling.
- **Ulemper:** En kraftig reduksjon i parkeringskapasitet kan føre til misnøye blant bilister, spesielt i en kommune som Øygarden hvor lange avstander gjør bil til et foretrukket transportmiddel. Det vil være utfordrende å få tilstrekkelig bruk av kollektivtilbudet, ettersom dette i dag konkurrerer dårlig mot bil. Redusert parkeringskapasitet kan også ha negativ innvirkning på næringslivet i sentrum dersom tilgangen til parkeringsplasser blir for dårlig.



13.3 Mulige konsekvenser

Det er utført overordnet vurdering av konsekvenser for sentrale interesser i byplanleggingen. Dersom det er uklart hvilket scenario kommunen vil arbeide videre med, vil en utdyping av interessene bidra til å klargjøre konsekvensene for de ulike scenarioene.

13.3.1 Trafikk og mobilitet

Scenario 1 (Desentraliserte parkeringsanlegg) vil føre til vedvarende bilavhengighet i sentrum, noe som øker trafikk og reduserer tilgjengelighet for gående og syklist. Dette kan hindre utviklingen av et mer bærekraftig mobilitetssystem. **Scenario 2** (Sentraliserte parkeringsanlegg) reduserer overflatetraffikk og åpner for bedre flyt og sikkerhet for myke trafikanter, noe som kan bedre mobiliteten i sentrum. **Scenario 3** (Bærekraftig mobilitetsstrategi) fremmer et transportsystem hvor kollektiv, sykkel og gange prioriteres, noe som kan redusere total biltrafikk.

13.3.2 Handel og næring

I Scenario 1, vil tilrettelegging for bilparkering nær butikker opprettholder dagens kundestrøm for bilbrukere. Scenario 2 kan øke sentrumstilgjengeligheten for både kunder og ansatte ved å frigjøre overflatearealer til aktiviteter som trekker folk til sentrum. Scenario 3 kan på lengre sikt tiltrekke seg bærekraftsfokuserte virksomheter og kunder, men krever en tilpasning for å ikke miste dagens bilbaserte kundebase.

13.3.3 Klima og miljø

Scenario 1 har lav miljøfordel siden det opprettholder en bilavhengig bykjerne. Scenario 2 har positive miljøeffekter ved å redusere overflatetraffikk og frigjøre arealer til grøntområder, men de økonomiske og miljømessige kostnadene for underjordiske anlegg er høye. Scenario 3 gir størst miljøgevinst ved å fremme redusert bilbruk, men er utfordrende å implementere i en bilavhengig region.

13.3.4 Sentrumsutvikling

Scenario 1 begrenser sentrumstransformasjon ved å opprettholde dagens bilfokuserte struktur. Scenario 2 og 3 støtter urban utvikling ved å redusere overflateparkering og skaper rom for torg, parker og møteplasser, samt skaper et miljøvennlig sentrum som styrker regionsenterets attraktivitet.

13.3.5 Finansiering

Scenario 1 har lave innledende kostnader. Scenario 2 og 3 krever betydelige investeringer for bygging og drift, men kan finansieres gjennom frikjøpsordninger, parkeringsavgifter, miljøtilskudd eller felles investeringer.

13.4 Vurdering opp mot dagens situasjon

I dag er parkeringsdekningen i Straume preget av et høyt antall overflateparkeringsplasser som dekker behovet til både kunder og ansatte i sentrum. Bortsett fra ved kommunale bygg i utkanten av Straume er plassene privateide, noe som gjør det vanskelig å få til en helhetlig og fleksibel parkeringspolitikk. Trafikkbelastningen i sentrum er relativt høy, spesielt i rushtiden, og i sentrumsområdene er det dårlig tilrettelagt for gående og syklende.

Å fortsette med dagens løsning (Scenario 1) vil gi lite rom for forbedring, og kan over tid føre til at sentrum taper attraktivitet. Scenario 2, med større og mer effektive parkeringsanlegg, vil kunne forbedre både tilgjengelighet og bymiljø, men krever betydelige investeringer. Scenario 3 er det mest radikale, med potensielt store gevinster for miljø og bymiljø på lang sikt, men det vil samtidig være det mest utfordrende å implementere, særlig i et bilavhengig samfunn som Øygarden.



13.5 Anbefaling

Det anbefales at kommunen vurderer en kombinasjon av Scenario 2 og Scenario 3. Dette kan innebære en gradvis flytting av parkering til større, strategisk plasserte anlegg, samtidig som det investeres i bedre kollektivtilbud, sykkel- og ganginfrastruktur. På denne måten kan Straume utvikle seg mot en mer bærekraftig bystruktur med akseptabel tilgjengelighet med bil, men med klare insentiver for å redusere bilavhengigheten på lengre sikt.



14 Oppsummering og anbefalinger videre arbeid med parkeringsstrategi

14.1 Oppsummering

Straume sentrum har i dag en parkeringssituasjon som preges av mange privateide parkeringsanlegg og store arealer til overflatearealer til parkering. Det er i begrenset grad parkeringsnormer som begrenser parkeringstilbudet (maksnormer). Det er et klart potensial for effektivisering og omstrukturering av parkeringstilbud for å oppnå et mer bærekraftig, tilgjengelig og attraktivt sentrum. Kommunens mål om å gjøre Straume til et grønt, levende regionsenter innebærer reduksjon i bilavhengighet og frigjøring av parkeringsareal til fordel for fotgjengervennlige byrom og kollektivknutepunkter.

Viktige tiltak inkluderer:

- Overføring av parkering til større, strategisk plasserte parkeringsanlegg.
- Innføring av helhetlige prismodeller og kortere gratisparkering for å regulere bruk og redusere letetrafikk.
- Sambruksløsninger mellom offentlige og private aktører for bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser.
- Offentlig-privat samarbeid og frikjøpsordninger som finansieringsverktøy.
- Reduksjon av parkeringsnormer i nye utbyggingsprosjekter.

14.2 Anbefalinger for videre arbeid

1. **Tilrettelegg for miljøvennlig mobilitet og felles parkeringsanlegg:** Et eller flere felles parkeringsanlegg koblet tilt sentrale kollektivknutepunkt og hovedveinett bør utredes videre. En integrert knutepunktstilnærming som styrker overgang fra personbil til sentrumsliv, kollektivtransport, gange, sykkel, mikromobilitet og delebilordninger, er sentralt for å redusere biltrafikk og attraktiviteten i sentrum.
2. **Samarbeid med lokalt næringsliv, private aktører og grunneiere:** Det er viktig at kommunen etablerer en samarbeidsstruktur med private aktører for å utvikle en samordnet parkeringsstrategi som fremmer bærekraftig byutvikling. Dette innebærer dialog om felles bruk av parkeringsanlegg og integrering av dynamisk prising i private anlegg.
3. **Sambruk og omstrukturering av eksisterende parkeringsarealer:** Kommunen bør kartlegge kapasitetsutnyttelsen i eksisterende parkeringsplasser og vurdere muligheter for sambruk på steder som står tomme deler av døgnet eller uken.
4. **Revurdering av parkeringsnormer:** Kommunen bør videreføre arbeidet med å redusere parkeringsnormene for nye utbygginger. Differensierte normer basert på områdets kollektivdekning kan være effektive, samt innføring av frikjøpsordninger der det er mulig.
5. **Innføring av dynamisk prising:** For å regulere etterspørselen kan kommunen utforske muligheter for dynamisk prising av parkeringsplassene i samarbeid med private eiere. Dette kan redusere trafikkbelastning og forbedre tilgjengeligheten til parkeringsanleggene i sentrum.

Gjennom disse tiltakene kan Øygarden kommune videreutvikle Straume sentrum i tråd med mål om bærekraftig vekst, redusert bilavhengighet og økt attraktivitet for fotgjengere og næringsliv.



15 Referanser

- Analyse & strategi. (2017). *Handelsanalyse for næringsområde på Søre Straume i Fjell kommune.*
- Asplan viak. (2015). *Parkeringsstrategi Haugesund kommune.*
- Asplan Viak. (2019). *Parkeringspolitikk i regionsentrene i Bergensregionen.*
- Civitas. (2020). *Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Delrapport 1: Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig arealpolitikk.*
- Hordland fylkeskommune. (2014). *Regional plan for attraktive senter i Hordaland -senterstruktur, tjenester og handel.*
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (u.d.). Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20232027/id2985764/>
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2023). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet) Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20232027/id2985764/>
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2023). *regjeringen.no/no/dokumenter/horing-grunneierfinansiering-av-infrastruktur-utbyggingsavtaler-mv/id2992765/*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no>: <https://www.regjeringen.no>
- Lovdata. (2024). *Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune. 27.09.2019.* Hentet fra lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2019-09-12-1228?q=parkering>
- Miljøløftet. (2022). *Strategisk styringsdokument for innfartsparkering 2022 - 2029.* Hentet fra Miljøløftet.no: <https://miljoloftet.no/globalassets/sentrale-dokumenter/strategi-innfartsparkering/strategisk-styringsdokument-for-innfartsparkering-2022---2029.pdf>
- Miljøløftet. (2024). *miljoloftet.no/nyheter/2024.* Hentet fra miljoloftet.no: <https://miljoloftet.no/nyheter/2024/arsmeldinga-er-klar/>
- Multiconsult. (2022). *Stedstilpasset målstyring for mobilitet for Bærum kommune.*
- Statens vegvesen. (2022). *vegnorm.vegvesen.no/n-v123.* Hentet fra vegvesen.no: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859948/nb#id-445df0fb-eece-4005-8f67-7627a5fb6fdb>
- Statens vegvesen. (2024, august). *vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/sotrabergen/*. Hentet fra vegvesen.no: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/sotrabergen/>
- TØI. (2016). *Parkering - virkemidler og effekter TØI rapport 1493/2016.*
- TØI. (2024, September). *tiltak.no/tag/parkering/#*. Hentet fra tiltak.no: <https://www.tiltak.no/tag/parkering/#>
- TØI. (2024a). *Frikjøp av arealer til parkering.* Hentet fra <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/frikjop-arealer-parkering/>: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/frikjop-arealer-parkering/>
- Urbanet analyse. (2015). *Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner. Rapport 64/2015.*
- Øygarden kommune. (2022). *Samfunnsdelen til kommuneplanen 2022 - 2034.* Hentet fra [oygarden.kommune.no: https://pub.framsikt.net/plan/oygarden/plan-d2736d65-dee9-4b5d-b6f4-98a99d799dc5-19091/#/](https://pub.framsikt.net/plan/oygarden/plan-d2736d65-dee9-4b5d-b6f4-98a99d799dc5-19091/#/)