



Nesodden kommune



# Parkeringsstrategi

Nesodden kommune

2018-2030



## Innhold

1	Innledning.....	3
2	Sammendrag .....	3
3	Mål og rammer for parkeringsstrategien .....	4
3.1	Mål for parkeringsstrategien.....	4
3.2	Overordnede rammer og føringer.....	4
	Kommunale planer .....	5
	Regional plan for areal og transport .....	5
	Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo .....	6
	Plan- og bygningsloven.....	6
3.3	Kommunens ansvar .....	6
4	Dagens situasjon og planlagt utvikling – fakta og analyse .....	7
5	Virkemidler .....	8
5.1	Parkeringsnorm .....	8
	Sambruk.....	10
	Boligsoneparkering.....	11
	Sanntidssystem.....	13
	Parkeringsavgift.....	13
	Frikjøp.....	14
	Ladeinfrastruktur.....	15
	Innfartsparkering.....	15
	Strategi for innfartsparkering på Nesodden.....	16
	Berger .....	18
	Skoklefald gård .....	18
	Nesoddtangen .....	18
	Skoklefald kirke.....	18
	Flaskebekk .....	19
	Vardendumpa.....	19
	Fjellstrand.....	19
	Heia barnehage .....	19
	Bomansvik .....	19
	Fagerstrand.....	20
	Kilder.....	21

Handlingsplan .....	22
Parkeringsstrategi Nesodden kommune.....	22
Østsiden.....	22
Vestsiden .....	22
Sentrum .....	23
Hele kommunen .....	23

## 1 Innledning

Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus har som mål å bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt, herunder målet om at all trafikkvekst skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Planen legger opp til at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med dette (jf. retningslinje R15).

Nesodden kommune forventer en betydelig befolkningsvekst i årene som kommer. Det er nå vi må definere hva slags lokalsamfunn og bomiljø vi ønsker, og utarbeide strategier og handlingsplaner for å styre utviklingen i ønsket retning.

Dersom det ikke gjøres en omfattende innsats for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken, vil befolkningsveksten medføre stor trafikkvekst og økende behov for parkering. Mangel på parkeringsplasser, særlig knyttet til innfartsparkeringene, samt fremmedparkering i sentrumsnære boligområder er et tema som opptar mange. En helhetlig og målrettet parkeringsstrategi kan bidra til å møte dagens og fremtidens behov, og til å styre utviklingen i ønsket retning.

## 2 Sammendrag

Parkeringsstrategien redegjør for kommunale og regionale mål, dagens situasjon, aktuelle parkeringspolitiske tiltak og virkemidler og foreslår konkrete tiltak for måloppnåelse. Strategien legger også grunnlaget for ny parkeringsnorm.

Innfartsparkering er i utgangspunktet et gode beregnet for de som bor utenfor gangavstand til en holdeplass (500 m). Dette gjelder om lag 15 % av kommunens innbyggere. Det er forøvrig flere årsaker til at innfartsparkeringene benyttes, og man bør ta hensyn til behovet for enkle løsninger som gjør hverdagens logistikk smidig og effektiv. Det er igangsatt planlegging av ny innfartsparkering ved Håkonskastet. I forbindelse med etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 156, vil Statens vegvesen etablere en mindre innfartsparkering ved Sørby. Kommunen vil se på arealer på Fagerstrand som kan være aktuelle for etablering av en mindre innfartsparkering. Befolkningsvekst, klimahensyn og folkehelse er faktorer som tilsier at man bør etterstrebe å finne flere løsninger enn kun å øke kapasiteten på innfartsparkeringene. Andre virkemidler kan være gode og trygge sykkelparkeringer i tilknytning til hjem, barnehage, handel, parkeringsplasser og holdeplasser, et sammenhengende sykkelveinett, trygge skoleveier, rask og effektiv busstransport og flere avganger, samt bedre drift av gang- og sykkelveier, holdningsskapende arbeid og avgiftsregulering.

Det må fortsatt legges til rette for parkering blant annet for service- og varehandel og ved enkelte kollektivknutepunkt. For å utnytte arealene maksimalt, bør sambruksparkering være et virkemiddel som vurderes.

Frikjøp er et virkemiddel for å etablere et helhetlig og effektivt parkeringstilbud i sentrum. Felles offentlige parkeringsplasser fører til at behovet kan dekkes med færre parkeringsplasser, enn om hvert enkelt utbyggingsprosjekt dekker sitt behov.

Et viktig parkeringspolitisk virkemiddel er parkeringsnormen. Denne skal fastsette krav til parkeringsplasser ved oppføring av boliger, kontorer, næringsbygg, skoler osv. Parallelt med utarbeidelsen av parkeringsstrategien og i forbindelse med kommuneplanarbeidet, utarbeides en parkeringsnorm.

Parkeringsstrategien inneholder overordnede prinsipper for parkeringspolitikken i kommunen, og det fremlegges ikke konkrete forslag til priser på parkeringsavgift, parkeringstider osv., men viser til mulig prisdifferensiering avhengig av type parkering og lokalisering.

Som vedlegg til strategien følger en handlingsplan for større og mindre tiltak og ny parkeringsnorm.

### 3 Mål og rammer for parkeringsstrategien

#### 3.1 Mål for parkeringsstrategien

Overordnet mål for transportsystemet på Nesodden:

**Transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler.**

Mål for parkeringsstrategien:

- Sette Nesodden kommunes parkeringspolitikk inn i en større politisk sammenheng. Strategien skal bygge opp under mål for miljø, transport, helse og arealutvikling.
- Foreslå retningsvalg og legge grunnlaget for en ny parkeringsnorm.
- Bidra til å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå, sykle, og benytte kollektivtilbudet.
- Fremme tiltak som vil gjøre transportsystemet tilgjengelig for flest mulig, og som gjør det mulig å kombinere kollektivreiser med andre ærend som levering av barn i barnehage.

#### 3.2 Overordnede rammer og føringer

Målet om at all transportvekst skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler er nedfelt i Nasjonal transportplan 2014-2023 og Planstrategien for Oslo og Akershus. Dette er også i tråd med helsepolitiske mål.

Nasjonal transportplan legger opp til at kommunene utformer en parkeringspolitikk som støtter opp om regionale planer.

## **Kommunale planer**

### ***Kommuneplan***

Kommunens visjon er «Sammen skaper vi det gode livet». Kommuneplanen 2018-2042, fremmer at kommunen, både som samfunn og organisasjon, skal kjennetegnes ved verdiene:

- Bærekraftig
- Fremtidsrettet
- Likeverdig
- Åpen

Kommuneplanen foreslår at muligheten for helt eller delvis bilfrie områder vurderes ved regulering av nye boligområder. For å utnytte kapasiteten ved innfartsparkeringene foreslår kommuneplanen etablering av sanntidssystem over ledige plasser. Kommuneplanen fremmer byplanlegging etter ABC-prinsippet. Prinsippet går ut på at eksisterende og potensielle områder for institusjon- og næringsvirksomhet klassifiseres som A-, B- eller C-områder, etter hvor tilgjengelige de er for sykkel, gange, bil eller kollektiv transport. A-lokasjon er arbeidsplassintensive virksomheter med god lokal tilgjengelighet og streng parkeringsnorm, høy boligdekning og god tilgjengelighet for gående og syklende. Sentrum bør være bilfritt, men med et parkeringstilbud som samler alle bilene på ett sted.

### ***Kommunedelplan for klima- og biologisk mangfold (KOB)***

KOB-planen vedtatt 2017, har et mål om at kommunen skal legge til rette for at sykkelandelen av persontransporten økes, at kommunen skal arbeide for et redusert behov for bilkjøring, samt at kollektivandelen innen kommunen skal økes.

Det er et uttalt mål i både kommuneplanen og KOB-planen at CO<sub>2</sub>-utslippene i kommunen skal reduseres med 65% innen 2030 (jf. KOB-planen).

### ***Trafikksikkerhetsplanen***

Trafikksikkerhetsplanen 2015-2018 har et mål om at andelen myke trafikanter skal økes, at flere skal reise kollektivt og at trafikksystemet skal kunne brukes av alle. Videre har planen et mål om at alle barn uten rett til skoleskyss skal gå eller sykle til skolen.

## **Regional plan for areal og transport**

Planen har blant annet følgende mål:

- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.

- Planen skal bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt, inkludert at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektivt.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.

### Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo

Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo, er vedtatt av fylkestinget 2014.

Planen har følgende mål for utviklingen:

- Satse på P+R (Parke and Ride) for sykkel for en gradvis økning av sykkel som tilbringer til kollektivsystemet, særlig i de store knutepunktene med et attraktivt kollektivtilbud og med begrenset kapasitet for biltrafikk.
- Utvide P+R for bil utenfor byområdet og de store knutepunktene, særlig langs busskorridorene og ved jernbanestasjoner hvor P+R ikke fortrenger ønsket byutvikling.
- I byområdet rundt Oslo skal P+R for bil utvikles som et supplement for de som i ulike anledninger har behov for å bruke bil på en del av reisen, f.eks. når man skal levere barn i barnehage eller har med tung bagasje eller har nedsatt gangførhet.
- For å unngå at P+R erstatter korte gange- og sykkelturner, bør det i tettbygde områder innføres en moderat brukerbetaling som dekker løpende driftskostnader og oppsyn med P-anleggene.
- Når P-kapasiteten er sprengt, og det ikke er mulig å utvide på en enkel måte, anbefales det at etterspørselen reguleres med pris før det investeres i kostbare P-anlegg.

### Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven har høyest relevans for den fysiske planleggingen og gir kommunen arealpolitiske virkemidler til å styre parkeringsbehovet. Parkeringsnorm er et sentralt juridisk virkemiddel hjemlet i plan- og bygningsloven.

### 3.3 Kommunens ansvar

Parkering er et kommunalt ansvar hjemlet i vegtrafikkloven og plan- og bygningsloven. Kommunen har myndighetsutøvelse med hjemmel i vegtrafikkloven. Gjennom vegtrafikkloven har kommunen myndighet til å benytte parkeringsregulerende virkemidler som avgiftsparkering, beboerparkering, osv. Kommunen har videre muligheten å innføre tiltak for å bedre trafikksikkerheten slik som parkeringsforbud, forbud mot stans, tiltak for å hindre fremmedparkering osv. kommunen har hjemmel til å innføre begrensninger i parkeringsadgangen i tid eller overfor bestemte kjøretøygrupper, og reservasjon for bestemte trafikanter og kjøretøygrupper på og langs offentlig vei og på offentlige parkeringsplasser.

#### 4 Dagens situasjon og planlagt utvikling – fakta og analyse

Kapasiteten i transportsystemet utvikles ikke i takt med transportbehovet. Nesodden opplever en betydelig befolkningsøkning, og denne utviklingen vil fortsette. Kommuneplanen legger opp til en vekst på 150 boliger i året, og ønsker å bygge 3600 nye boliger de neste 24 årene – 1440 nye boliger i sentrum (Tangen og Fagerstrand) og 770 nye boliger i grendene. Bilandelen øker raskere enn befolkningen – mens befolkningen økte med 12% mellom 2008 og 2017, økte bilandelen med 25% (SSB).

Biltransporten er også den største kilden til klimagassutslipp i kommunen. Hele 76% av klimagassutslippene i Nesodden kommune stammer fra transportsektoren, i hovedsak personbiltrafikk. I tillegg bidrar biltrafikken til lokal luftforurensning og støy, skaper trafikkfare og reduseres bokvaliteten i boligområdene.

Nesodden har størst andel kollektivreisende i Follo. Dette har sammenheng med Nesoddens beliggenhet og båtforbindelsen til Oslo. Over halvparten av Nesoddens arbeidstakere pendler til Oslo, og det er et godt samordnet busstilbud til og fra båten.

Utfordringene knyttet til parkering er forbundet med kapasitet på innfartsparkeringene og fremmedparkering. Registreringer viser at de fleste som benytter innfartsparkeringene bor i gangavstand til parkeringsplassen. 85% av Nesoddens befolkning bor innenfor 500 m fra holdeplass.

Kartlegging og registreringer foretatt i forbindelse med Strategi for innfartsparkering i Oslo og Akershus, viser at 8% av de kollektivreisende benytter innfartsparkeringer.

<b>Registrering av kapasitet ved kommunale parkeringsplasser.</b>								
Foretatt at Akershus fylkeskommune i 2013 og Nesodden kommune i 2018								
Offentlige parkeringsplasser	P-plasser bil	Belegg bil % 07.01 2013	Belegg Bil % 10.04. 2018	P-plasser sykkel 07.01 2013	Belegg sykkel % 07.01 2013	P-plasser sykkel 2018	Belegg sykkel % 10.04. 2018	Avgift 2018
Nesoddtangen brygge	78	95 %	82 %	190	29 %	190	74%	x
Kongleveien	55	-	73%	-	-	0		x
Tangenten	36	-	100%	-	-	38	61%	x
To vest	10	90 %	80%	0	0	0		
Skoklefall kirke	120	86 %	126%	20	0	0		
Flaskebekk	31	84 %*	100%**	0	0	0		
Skoklefall gård	45	73 %	80%	0	0	0		
Varden	25	68 %		-	-	-		
Berger stadion	82	48 %	83%	20	0	20	0	

Fjellstrand grendehus	Ca. 35	-	17%	-	-	0		
Bjørnemyrhallen	36	58%	53%	-	-	0		
Bakkeløkka	66	-	17%	-	-	0		
Heia	54	-	74%	-	-	0		
Fagerstrandbakken	Ca. 90	-	28%	-	-	0		x

\*I tillegg sto 15 biler parkert langs veien.

\*\*I tillegg sto det 11 biler parkert langs veien.

## 5 Virkemidler

Innenfor rammen av en helhetlig parkeringspolitikk finnes det en rekke virkemidler som kan benyttes for å oppnå målsettinger for arealbruk, samferdsel, helse og miljø. Det følgende er en gjennomgang og drøfting av aktuelle virkemidler.

### 5.1 Parkeringsnorm

Nesodden kommunes parkeringsnorm fra 2006 er ikke forankret i kommuneplanens bestemmelser, og har som mål å dekke en etterspørsel, heller enn å være et virkemiddel for å bygge opp under øvrige mål og føringer. En ny parkeringsnorm for Nesodden kommune utarbeides som ledd i arbeidet med parkeringsstrategien.

Parkeringsnormer kan utformes på ulike måter, men som regel består de av minimumsnormer, maksimumsnormer, fastnormer eller en kombinasjon av maksimum- og minimumsnormer. Målenheten som benyttes er knyttet til enhet, areal eller antall rom. For næringsvirksomhet, skoler ol. er målenheten gjerne antall parkeringsplasser per 100 eller 1000 m<sup>2</sup> BRA, årsverk eller antall personer (elever, barn).

Parkeringsnormen skal være differensiert i forhold til befolkningstetthet og kollektivtilbud, slik at det er strengere parkeringsrestriksjoner i sentrumsområdene og områder med god kollektivdekning.

Følgende temaer gir grunnlag for parkeringsnormen og beskrives i det følgende:

- Boligparkering
- Arbeidsparkering
- Parkering for næringsvirksomhet
- Sykkelparkering
- Sentrumsparkering
- Andre formål som skole og barnehage



### ***Boligparkering***

Boligparkering skal sikre parkering til beboere og gjester, og unngå fremmedparkering i boligområder og annen uønsket parkering langs veier og på andre arealer. Samtidig har tilgang på parkering ved bolig betydning for bilbruken. Det er ønskelig at beboere foretrekker sykkel, gange eller kollektivtransport framfor bilen, og da har tilgang og nærhet til bil stor betydning.

Ved større utbygginger bør parkeringsplassene lokaliseres med noe avstand til boligene. Slik vil man ivareta behovet for parkering, samtidig som man reduserer trafikken i boligområdet og bilbruken generelt. Gode sykkelparkeringer i umiddelbar nærhet til boligen samt gode sykkeltraseer vil kunne øke sykkelandelen.

Det er ikke samme behov for å begrense parkeringsbehovet for boliger som for arbeidsreiser, da boligparkering i mindre grad påvirker biltrafikken. Krav til boligparkering bør derfor settes realistisk.

I boligområder med nærhet til sentrum og et godt kollektivtilbud, bør det innføres maksimumsnormer. I boligområder utenfor sentrum med stor avstand til kollektivtilbud, bør minimumsnorm være gjeldende.

I sentrum og forettingsområder bør man se på mulighetene for en utvidet bildelingsordning.

### ***Arbeidsparkering***

Kontorer bør lokaliseres i sentrum eller umiddelbar nærhet til kollektivtilbud. Det anbefales maksimumsnorm som begrenser arbeidstakernes mulighet til å benytte bil. Å begrense arbeidstakernes mulighet til å benytte bil, vil ha positive effekter på miljø, støy og trafikksikkerhet. Det vil også ha positive helseeffekter, dersom arbeidstakere velger sykkel eller gange.

Det er allikevel viktig å presisere at næringsvirksomheter har ulike transportbehov. Et tett samarbeid mellom kommune og næring er derfor viktig for å finne gode løsninger som kan redusere bilbruken, samtidig som man dekker det faktiske behovet.

Nesodden kommune har innført betaling for egen ansattparkering, og har gode erfaringer med dette. Kommunen bør vurdere ytterligere restriksjoner, eller insentiver for å redusere bilbruken blant kommunens ansatte.

### ***Parkering for næringsvirksomhet***

Det bør sikres tilstrekkelig parkering for besøkende. Ny forretningsbebyggelse bør lokaliseres i sentrum eller i umiddelbar nærhet til kollektivtilbud.

Sambruk av parkeringsplasser til ulike formål bør vurderes.

### ***Sykkelparkering***

Sykkelparkering skal være gratis og tilbys i nødvendig omfang ved alle stasjoner og holdeplasser.

Minimumsnorm for sykkelparkering skal gjelde for alle formål. I tillegg til antall plasser, skal normen sette krav til standard og til lokalisering i nærhet av inngangsparti. Sykkelparkeringen må være tyverisikker, og for enkelte typer anlegg bør det settes krav om tak, og at det etableres dusj og garderobe ved arbeidsplasser. Ved større sykkelparkeringsanlegg bør det vurderes å opprette selvbetjente servicestasjoner med sykkelpumper. Ved barnehager bør det etableres parkering for sykkelvogn og barnevogn.

Plassering og utforming av sykkelparkeringsplassene, bør være av en slik art at sykkel fremstår som mer attraktivt enn bil.

### **Sentrumsarkering**

I sentrumsområdene vil arealtilgangen være begrenset, tomteprisene er høye, og arealene vil ha flere andre bruksområder.

For sentrumsområdene er det flere målsettinger for parkeringspolitikken som det er viktig at parkeringsnormen gjenspeiler. Enkelte av målsettingene kan stå i et visst motsetningsforhold; på den ene side kan et begrenset parkeringstilbud redusere biltrafikken, og dermed dra i retning av mål om redusert klimagassutslipp og lokal luftforurensning og støy. Samtidig ønsker man et konkurransedyktig næringsliv i sentrum med god tilgjengelighet. Man ønsker å redusere bilbruk ved arbeidsreiser, noe et begrenset parkeringstilbud kan bidra til. Samtidig ønsker man å sikre god tilgjengelighet for innbyggerne; til arbeid, skole, fritidsaktiviteter, rekreasjon osv.

Det må være en balansegang mellom mulige motsetningsforhold. Parkeringsnormen må derfor være realistisk med hensyn til antall parkeringsplasser, det bør legges til rette for sambruk, og det må være et stort fokus på tilrettelegging for sykkel.

### **Andre formål**

For andre formål (skole, barnehage, idrettsanlegg, kirker osv.) bør norm fastlegges gjennom reguleringsplan. Kollektivtilbud og beliggenhet er avgjørende for bestemmelse av normtall.

Parkeringsplassene bør lokaliseres på en slik måte at kjørende ikke kommer i konflikt med myke trafikanter. Gående og sykklens behov skal prioriteres fremfor bilistenes, og gode sykkel-/vognparkeringer skal etableres i nærhet til inngangsparti.

### **Sambruk**

Kommunen kan etter plan og bygningsloven §§ 11-8 og 11-9 sette krav om at parkeringstilbudet for ulike formål vurderes samlet når det skal bygges nye bygg. Dette kan skje ved at kommunen reduserer kravet til antall parkeringsplasser som skal etableres fordi plassene kan benyttes til flere formål, og fordi plassene i liten grad benyttes til samme tid. Kommunen kan også stimulere til at parkering organiseres i større parkeringsanlegg. Større parkeringsanlegg kan dimensjoneres til å dekke alle parkeringsbehov som finnes innenfor en radius på 300-400 meter (Parkering – virkemidler og effekter, TØI, 2016).

Dersom det for et hvert boligprosjekt i sentrumsområder pålegges parkering på egen eiendom, kan dette medføre et stort antall avkjørsler, som igjen utgjør en trafiksikkerhetsrisiko for myke trafikanter. Et slikt krav kan også gjøre det vanskelig å tilrettelegge for et bilfritt boligområde. Dersom forskjellige parkeringsformål samles i større anlegg direkte knyttet til det overordnede veinettet, vil dette redusere behovet for kjøring på interne boligveier (TØI 2016).

En slik type anlegg vil i hovedsak være aktuelt der man forventer større utbygginger, og bør vurderes nærmere, spesielt i forbindelse med større reguleringsplaner.

Det bør i parkeringsnormen legges opp til at det skal tildeles færre parkeringsplasser enn det normen ellers legger opp til, der hvor det planlegges fellesanlegg og sambruk mellom bolig og næring.

### **Boligsoneparkering**

Boligsoneparkering er en regulering hjemlet i parkeringsforskriften § 7, og er ment å dekke behov for eksisterende bebyggelse som ikke har tilstrekkelig parkering på egen grunn, samt å hindre fremmedparkering og letekjøring i boligområder.

Boligsoneparkering innføres ved forskrift som fastsettes av kommunen. Ordningen er i hovedsak for de bosatte som ikke har parkeringsmulighet på egen grunn, men bør også gi parkeringstillatelse for næringsdrivende med særlige behov. Boligsoneparkeringsordningen bør også dekke brukere med sosiale behov.

Boligsoneparkering er ikke ment å dekke parkeringsbehov for nybygg.

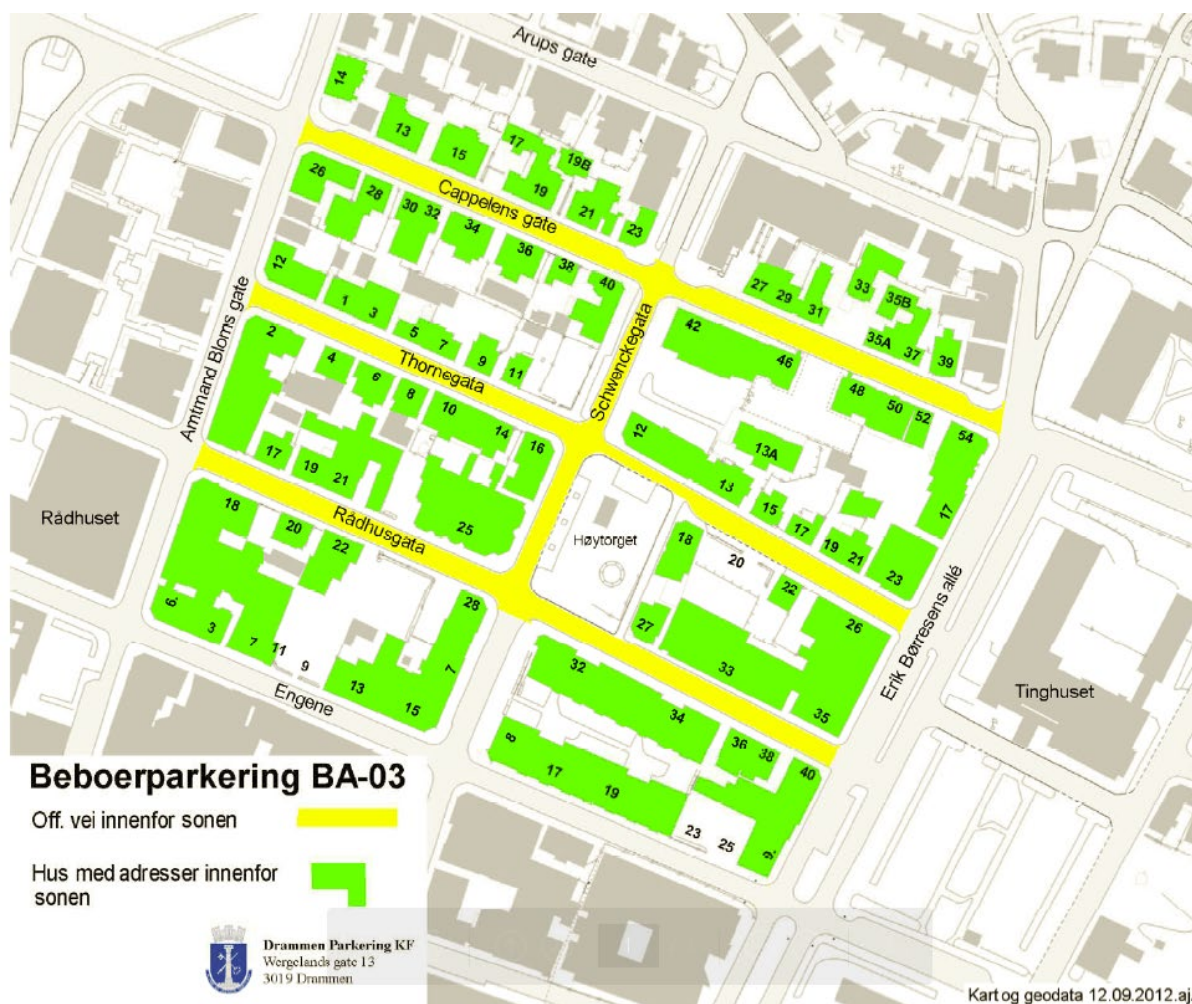
Fordelene ved boligsoneparkering er økt trafiksikkerhet og bedre og tryggere lokalmiljø, fravær av fremmedparkering, og at næring og bosatte sikres parkeringsplass.

Betingelsene for å få utstedt parkeringstillatelse og regler for hvordan tilbudet skal prises, fastsettes i kommunal forskrift. Beboerne som søker om parkeringstillatelse må dokumentere at de bor i området og at de disponerer en bil som er registrert på adressen. De må som regel også vise at de ikke har parkeringsmulighet utenfor gatetun.

Det er vanlig at næringsdrivende med fast adresse i området kan søke om parkeringstillatelse for biler som er nødvendige for virksomheten.

Kommunen er ansvarlig for, og må sørge for skilting ved adkomst til området. Innenfor dette området gjelder vanlige regler for parkering, men tilbudet er begrenset til de som bor i området. Det er brukeren selv som finansierer utgifter knyttet til administrasjon av tiltaket.

Lokalisering og avgrensning bør fremkomme av kart, se eksempel figur 1.



Figur 1: Sone med beboerparkering i Drammen.

Boligområdene sentralt på Tangen har til dels store utfordringer knyttet til fremmedparkering og letekjøring, og beboerne opplevde en sterk økning etter at Nesodden kommune innførte parkeringsavgift på parkeringsplassen tilknyttet kommunehuset.

Boligsoneparkering krever en del administrasjon i form av saksbehandling, utstedelse av parkeringstillatelse, klagebehandling innkreving av avgift og håndheving m.m., og medfører kostnader til etablering og drift. Ordningen medfører også ulemper for brukerne.

Kartlegging har vist at parkeringskapasiteten er tilfredsstillende for de som bor i boligområdene rundt Tangensenteret og kommunehuset, utfordringen er i hovedsak at bilister som ikke bor i området, benytter gratis gateparkering som en form for innfartsparkering og dermed tar plassene tilhørende borettslagene, skaper trafikkfarlige situasjoner, samt reduserer og tidvis blokkerer fremkommeligheten for utrykningskjøretøy ol.. Boligsoneparkering krever en del administrasjon, og andre enklere tiltak som parkeringsforbud, tidsbegrenset parkering og avgifter, samt andre fysiske og holdningskapende tiltak som reduserer bilbruken i sentrumsområdene, bør derfor prøves ut før en eventuelt innfører boligsoneparkering.

## Sanntidssystem

Med et sanntidssystem for parkering, kan ledige parkeringsplasser søkes opp via en app på mobiltelefonen. Et slikt system er effektivt, har høy brukervennlighet og redusere letekjøring, og det vil være et utredningsverktøy for bedre tilpasning av parkeringsbehov. Sanntidssystem er et virkemiddel som bør utredes nærmere.

## Parkeringsavgift

Parkeringsavgift er et viktig virkemiddel for å regulere bilbruken. I henhold til vegtrafikkloven kan det innføres parkeringsavgift på offentlige og private parkeringsplasser. Det er mulig å regulere satsene i forhold til etterspørselen. Ny parkeringsforskrift (01.01.2017) har åpnet opp for at kommunen selv kan bestemme om el- og hydrogenbiler skal få betalingsfritak eller ikke. Det er også mulig å differensiere avgiftene. Nesodden kommune innførte halv avgift for el- og hydrogenbiler på avgiftsregulerte parkeringsplasser i august 2017. Resultatet så langt er at kapasiteten på de sentrale parkeringsplassene har økt, noe som kan tyde på at flere som før kjørte el- eller hydrogenbil nå kjører kollektivt, hvilket er en ønsket utvikling.

Undersøkelser viser at parkeringsavgifter reduserer bruken (TØI 2016). En betydelig parkeringsavgift kan på den ene siden medføre mer bilkjøring, ettersom parkeringsplassen benyttes av flere i løpet av dagen. På den annen side, kan det bidra til redusert bilbruk på arbeidsreiser. En fornuftig politikk vil være å innføre/beholde progressive avgifter der hvor man ønsker økt sirkulasjon, slik som i sentrum.

I tråd med målet om at trafikkvekst skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport, bør kommunen beholde dagens ordning med avgiftsregulering på sentrale plasser. Samtidig bør kommunen innføre en moderat parkeringsavgift på innfartsparkeringsplasser som ligger i sykkelavstand til Nesoddtangen brygge. Tradisjonelt har innfartsparkeringsplasser vært gratis og regulert etter et «førstemann til mølla»-prinsipp. Det finnes derfor ingen gode tall på hvordan innføring av avgift på innfartsparkeringsplasser kan påvirke bilbruken og kapasiteten på parkeringsplassen. En spørreundersøkelse utført av TØI antyder at flere ville kjørt helt frem, dersom rammevilkårene for parkering ved destinasjonen er gode, samtidig viser undersøkelsen at flere ville latt bilen stå (Innfartsparkeringsplasser – undersøkelse av bruk og brukere, TØI, 2014).

Akershus fylkeskommunes strategi for innfartsparkeringsplasser anbefaler at det utvikles andre løsninger enn tradisjonelle parkeringsautomater, for eksempel bruk av reisekort eller betaling per telefon. Kommunen har innført Easy park mobilAPP. Appen lastes ned gratis, men er ikke gratis i bruk. Kommunen bør utrede muligheten for å regulere dette, slik at de ikke blir mer kostbart å bruke app enn å benytte kontanter eller betalingskort.

- Det finnes kameraløsninger hvor skiltet på bilen blir lest ved inn- og utkjøring til parkeringsplass. Løsningen innebærer at kunder som fra før er registrert med kredittkort gjennom P-app, kan kjøre inn og ut av parkeringsplassen og automatisk får satt korrekt parkeringstid og belastning på kortet. Kommunen vil se på muligheten for å etablere en slik løsning ved enkelte innfartsparkeringsplasser. En slik løsning vil redusere behovet for kontroll og vil øke brukervennligheten.

For å hindre fremmedparkering og letekjøring bør det innføres parkering forbudt-soner langs boligveier i sentrum, hvor parkeringsbehovet for beboerne er dekket.

Håndheving og kontroll er en forutsetning for at slike tiltak skal fungere, og håndhevingen kan være selvfinansierende (Parkering – virkemidler og effekter, TØI, 2016).

Eventuelle inntekter bør øremerkes sykkel-, gange- og trafikksikkerhetstiltak som direkte bygger opp under øvrige mål om at trafikkvekst skal tas med sykkel, gange eller kollektivtransport, at barn uten rett til skoleskyss skal gå eller sykle til skolen, og at trafikksystemet skal kunne brukes av alle.

Samtidig som muligheten for å benytte bilen gjøres mindre attraktivt, må det legges til rette for gode alternativer. Tiltak som tilrettelegger for sykkel, gange, samkjøring og økt kollektivbruk bør innføres parallelt med innføring av parkeringsavgift på de sentrale innfartsparkeringene.

Avgiftssatsene bør differensieres, med en høyere avgift sentralt. Dette for å bidra til sirkulasjon og tilgjengelighet. Hvis avgiftsnivået tilpasses slik at det alltid finnes ledige plasser i et område, kan sentrum bli avlastet av trafikk som leter etter en ledig parkeringsplass (Parkeringsavgift, TØI, 2017).

Avgiftsregulering på parkering ved friområdene bør vurderes ut fra øvrige mål, trafikksikkerhet og sesongvariasjoner. HC-parkeringsplasser ved strender, friluftsområder og innfartsparkeringer skal være gratis.

**Parkeringsavgiftene må ses i sammenheng med lokal arealplanlegging og øvrige mål. Avgiftsnivået bør bestemmes ut ifra hva som gir best trafikkavvikling og utnyttelse av anleggene, og ikke hva som gir best lønnsomhet for kommunen.**

### Frikjøp

Frikjøp er en ordning hvor kommunen gir utbygger mulighet til å inngå en avtale som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplasser i henhold til parkeringsnorm, mot å innbetale et fastsatt beløp til kommunen. Gjennom frikjøpsavtalen påtar kommunen seg ansvaret for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for området. Ordningen medfører ingen plikt til å opparbeide plasser i takt med innbetalingene, men kommunen må over tid utvikle parkeringstilbudet i takt med behovet. Når kommunen eier parkeringsplassene kan kommunen bestemme hvordan plassene skal reguleres og hvor de skal plasseres. På den måten kan kommunen styre utviklingen i tråd med øvrige mål for transport, miljø og folkehelse. Sambruk kan bidra til en bedre bruk av plassene. Større parkeringsanlegg kan erstatte flere utkjøringer, og på den måten bidra til økt trafikksikkerhet. Separate parkeringsanlegg gjør det også enklere å skille den faktiske utgiften parkeringsplassen utgjør, og på den måten gjøre det mulig for boligkjøpere som ikke eier bil og få en rimeligere bolig. Kommunen kan også oppfordre til samkjøring ved å reservere plasser til bildeleordninger (Parkering – virkemidler og effekter, TØI, 2016).

Det åpnes opp for frikjøp i bestemmelsene for kommuneplan 2018-2042.



## Ladeinfrastruktur

Transportsektoren står for de største klimagassutslippene etter olje og industri. Hensikten med å legge til rette for lademulighet for el-biler ved offentlige parkeringsplasser er å stimulere til bruk av el-bil.

Fra 1.1. 2018 blir det lovpålagt i henhold til Parkeringsforskriften med lademulighet for elbil på offentlige parkeringsplasser der man tar betalt for parkeringen:

*På parkeringsområdet skal det tilbys lademulighet for ladbar motorvogn på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser.*

Kommunen skal innfri kravet, og vil i løpet av 2018 etablere og oppgradere i alt 38 ladepunkter på flere av de offentlige parkeringsplassene i kommunen.

Plassering	antall
Skoklefall	8
Berger	6
Bjørnemyr flerbrukshall	6
Kommunesenter syd	10
Bakkeløkka flerbrukshall	4
Fagerstrandbakken	6
<b>TOTALT</b>	<b>40</b>

Figur 2: Oppgradering av eksisterende, og etablering av nye ladepunkter 2018.

## Innfartsparkering

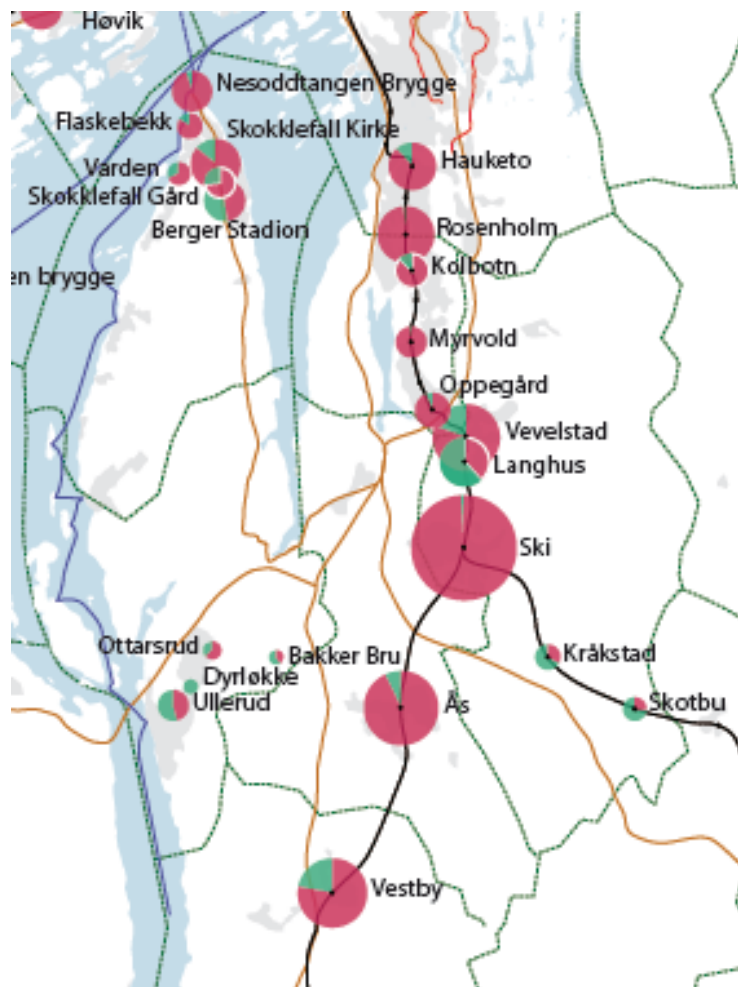
Innfartsparkering er særskilt tilrettelegging for parkering ved kollektivknutepunkt med et godt sentrumsrettet tilbud. Formålet er at de som bor utenfor sykkel- og gangavstand fra holdeplasser, fortsatt skal kunne reise kollektivt. Innfartsparkeringene skal også gjøre det mulig å kombinere kollektivreiser med andre ærend.

Over halvparten av Nesoddens arbeidstakere pendler til Oslo. På grunn av Nesoddens beliggenhet ved sjøen, har Nesodden den høyeste kollektivandelen i Norge. Gjennom en bevisst parkeringspolitikk, er det et stort potensial for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen ytterligere, samt å styrke sentrumsområdene. Innfartsparkeringene kan i så måte være et godt virkemiddel for å oppnå dette.

For utbedring av eksisterende innfartsparkeringer og for planlegging og etablering av nye, gjelder følgende hovedprinsipper:

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering i umiddelbar nærhet til holdeplass.
- Innfartsparkering skal ikke beslaglegge store arealer i sentrumsområdene eller steder der det kan komme i konkurranse med andre, høyere prioriterte arealformål.
- Der kapasiteten er lav, og plassene i hovedsak blir benyttet av innbyggere som bor i gang-/sykkelavstand fra innfartsparkeringen, bør bruken av parkeringsplassene avgiftsreguleres.

Kommunen har i dag fem innfartsparkeringer: Nesoddtangen brygge, Flaskebekk, Skokkelfald gård, Skokkelfald kirke og Berger. Det er igangsatt et prosjekt for regulering og oppgradere ny innfartsparkering i Vardendumpa (ved varmesentralen). På sikt skal også skal grusplassen vis à vis Jaer skole opparbeides til innfartsparkering i henhold til Bomansvik områdeplan. I forbindelse med etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 156, vil Statens vegvesen anlegge en mindre innfartsparkering ved Sørby. Kommunen vil også se på behovet for innfartsparkering på Fagerstrand finne aktuelle arealer i nærhet av holdeplass.



Figur 3: Fordeling av innfartsparkering for bil. Sirkelens størrelse angir antall plasser. Grønn farge angir andelen ledige plasser ved registreringstidspunktet. Registrering foretatt nov. 2012 til feb. 2013, Afk.

### Strategi for innfartsparkering på Nesodden

Det er meldt om manglende kapasitet på innfartsparkeringene både på øst- og vestsiden. Dette gjenspeiles også i tellinger foretatt av kommunen i 2018 og Akershus fylkeskommune 2013 og 2015. Analysene viser at en stor andel av de som i dag benytter innfartsparkeringstilbudet, bor innenfor gangavstand til parkeringsplassen. Innføring av avgift for parkering av el-bil har frigjort mye kapasitet på Tangen brygge. Samlet tyder dette på at bruken av innfartsparkeringene ikke alltid gjenspeiler det faktiske behovet.



Det vil være uheldig å basere utbygging av innfartsparkeringer på etterspørsel alene, eller på en forventning om at plassene vil bli brukt bare de anlegges. Dette kan undergrave andre målsettinger om mindre bilbruk, bilfrie boområder, økt andel myke trafikanter og sikre skole- og barnehageveier. En slik utbygging vil også beslaglegge store arealer som kan ha andre og bedre bruksområder.

Innfartsparkeringene er gjerne fulle allerede tidlig om morgenen, noe som innebærer at de som har ærender på veien, slik som foreldre som først skal levere barn i barnehagen, må finne parkering andre steder. Dette bør også ses i sammenheng med de utfordringene boligområdene på Tangen i dag har med fremmedparkering og letekjøring. Det bør gjennomføres tiltak som tilrettelegger for at sykkel kan bli det foretrukne transportmiddelet ved ærend på vei til og fra arbeid, slik som levering/henting av barn og ved handling. Dette vil være et viktig tema i sykkelstrategien for Nesodden kommune.

For at buss skal kunne konkurrere med bil, er det viktig at transporten videre mot sentrum går raskt og effektivt (Parkering – virkemidler og effekter, TØI, 2016). Grunnet et lite utbygd gang- og sykkelveinett i kommunen, er det enkelte steder kort avstand mellom holdeplassene. Ruter anbefaler 500-600 meter mellom holdeplassene. Plassering av holdeplasser og mulig sanering, skal vurderes ved regulering av nye gang- og sykkelveier.

Transportøkonomisk institutt (TØi) har i samarbeid med Statens vegvesen (SVV), Akershus fylkeskommune (Afk) og andre samarbeidspartnere, undersøkt bruken av et stort antall innfartsparkeringer i Norge (Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere, TØI, 2014). Oppsummert viser undersøkelsen at 85% av brukerne benytter parkeringen på alle, eller de fleste av ukens hverdager. Halvparten av bilførerne er bosatt innen tre km fra innfartsparkeringen. Mange av parkeringsplassene er fulle allerede tidlig om morgenen. 25% av de spurte brukerne har barn i barnehagen. Tallene spesifikt for Nesodden kommune fremkommer av tabellen under.

				Registreringstidspunkt: oktober 2015		
Innfartsparkering	Ansvar Statens Vegvesen(SVV) Akershus Fylkeskommune (Afk) Nesodden kommune (NK)	Antall p- plasser	Antall parkerte biler	Andel biler med barnesete	Andel bosatt innenfor 2 km	Andel bosatt innenfor 5 km
<b>Flaskebekk</b>	SVV/Afk	29	44	26,1%	9,5%	38,1 %
<b>Nesoddtangen</b>	SVV/Afk	88	85	16,3%	13,1%	52,3%
<b>Skoklefald gård</b>	NK	48	43	45,2%	80,9%	85,7%
<b>Skoklefald kirke</b>	SVV/Afk	129	119	23,6%	46,5%	72%
<b>Berger</b>	NK	88	47	42,5%	51,2%	76,6%

Figur 4: Parkeringsdekning, andel med barneseter og avstand mellom parkering og bosted. Afk 2015.

## Berger

En stor andel av brukerne på Berger har barnesete i bilen, hvilket tyder på at flere benytter innfartsparkeringen i forbindelse med henting og levering i barnehage. Mye kapasitet vil frigis dersom en større andel av de som bor i sykkel- og gåavstand fra holdeplass ikke benytter bilen. Innføring av en moderat avgift kan bidra til dette. En moderat avgift vil være overkommelig for de som har et reelt behov, men vil sannsynligvis virke avskrekkende på de som bor i umiddelbar nærhet, og som ikke har andre ærend på veien.

Nesodden kommune vil i løpet av 2018-2019 bygge 6 nye ladekontakter for elbil på Berger. Kommunen vil også etablere sykkelparkering med tak.

## Skoklefald gård

Innfartsparkeringen ved Skoklefald gård benyttes i all hovedsak av de som bor i nærområdet. 80,9% bor innenfor en radius på to km. 45,2% hadde barnesete i bilen på registreringstidspunktet.

Trafikksituasjonen ved utkjøring til fv.156, utkjøring av p-plass ved Skoklefald gård og krysset Hellvikskogsvei/Kjartan Veldes vei er kaotisk i rushtiden, og spesielt om morgenen rundt skolestart. Kommunen vil i samarbeid med Akershus fylkeskommune se på mulige løsninger for å bedre trafikksituasjonen.

Det bør vurderes å innføre en moderat avgift for å sikre at det er ledig kapasitet for de som har et faktisk behov.

Kommunen vil etablere overbygd sykkel- og vognparkering i tilknytning til skolen, og vil se på tiltak som kan trygge skoleveien, slik som alternative gangtraseer og oppgradering av stier. Dette vil være et tema i sykkelstrategien og i neste rullering av trafikksikkerhetsplanen.

## Nesoddtangen

Kapasiteten på Nesoddtangen brygge har bedret seg etter innføring av avgift for elbiler.

Akershus fylkeskommune vil etablere høystandard sykkelparkering for el-sykkel på terminområdet. Det er satt av 4 mill. Arbeidet er startet opp.

## Skoklefald kirke

Innfartsparkeringen ved Skoklefald kirke benyttes i stor grad av innbyggere som bor i nærheten. En stor del av de ansatte i kommunen benytter også denne plassen til parkering. Parkeringsplassen er ofte full tidlig om morgenen. Det bør vurderes å innføre en moderat parkeringsavgift, slik at det er tilgjengelige p-plasser for de som har et reelt behov, og at det også er et tilbud for de som reiser senere om morgenen.

Parkering for sykkel vil etableres i tråd med etterspørselen.

### Flaskebekk

Kapasiteten på Flaskebekk innfartsparkering er sprenget. På registreringstidspunktet i 2015 sto 15 biler parkert utenfor parkeringsarealet. I motsetning til hva som er tilfellet ved de andre innfartsparkeringene, kommer de fleste som står parkert på Flaskebekk fra steder lenger unna enn 5 km (jf. figur 4). Parkeringsplassen har også store utfordringer knyttet til overvann, som tidvis begrenser kapasiteten ytterligere. Det bør gjøres tiltak for å håndtere overvannet. En videre oppgradering av Flaskebekk innfartsparkering vil redusere parkeringskapasiteten og anses derfor som lite hensiktsmessig, og det bør undersøkes om dette arealet på sikt kan ha en bedre anvendelse. Det bør vurderes å etablere en høystandard sykkelparkering for el-sykler.

### Vardendumpa

Kommunen har igangsatt arbeidet med regulering og prosjektering av ny innfartsparkering i Vardendumpa. Plasseringen er godt egnet med tanke på nærhet til holdeplass og avstand fra sentrum. I tillegg til pendlerparkering bør det legges til rette for korttidsparkering som kun har til hensikt å sette av trafikanter som blir kjørt dit av andre (kiss and ride). En slik ordning bør lokaliseres i umiddelbar nærhet til holdeplassen (Parkering – virkemidler og effekter, TØI, 2016). Her bør det også avsettes et tilstrekkelig antall høystandard sykkelparkeringsplasser. Det er i dag manglende tilbud til syklende på vestsiden, men kommunen har igangsatt regulering av flere strekninger langs vestsiden. Dette blir nærmere omtalt i sykkelstrategien for Nesodden kommune. Det er i budsjett for 2018 avsatt 4 mill. til innfartsparkering på vestsiden.

### Fjellstrand

Kommunen vil utrede muligheten for ny innfartsparkering ved Fjellstrand grendehus.

### Heia barnehage

Parkeringsplassen tilknyttet Heia barnehage er i dag regulert til privat parkering. Eiendommen er kommunal og det er kommunen som styrer bruken. Det bør ses på muligheten for å utvide bruken av denne. Det bør videre vurderes om plassen bør avgiftsbelegges.

### Bomansvik

I Bomansvik områdeplan er det regulert inn er offentlig parkeringsplass med 45 parkeringsplasser i sambruk med idrettsplassen på Jaer. Plassen er gruslagt, men ikke asfaltert og oppmerket.

Kommunen vil ferdigstille parkeringsplassen. Finansieringen av fotgjengerundergangen mellom parkeringsplassen og Jaer skole skal sikres gjennom utbyggingsavtaler. Det må ses nærmere på en kostnadsfordeling knyttet til gjennomføringen av dette.

### Fagerstrand

I 2017 ble det innført parkeringsavgift på Fagerstrandbakken parkeringsplass. Hensikten var å regulere, og redusere biltrafikken til stranden, og for å sikre tilgjengelighet for de som av ulike grunner er avhengig av å ta bilen til stranden. Avgiftsnivået er redusert til 3,- kr/t for fossilbiler og 25,- kr/dag. Det bør etableres en romslig sykkelparkering i tilknytning til stranden.

Fagerstrand har opplevd en betydelig befolkningsvekst den seneste tiden, og må forvente en ytterligere vekst i årene som kommer. Kommunen vil kartlegge behovet og se på muligheten for å etablere en innfartsparkering på Fagerstrand i tilknytning til holdeplass.

## Kilder

Akershus fylkeskommune. 2014. Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.»

Christansen, Petter, og Jan Usterud Hanssen. 2016. «Parkering – virkemidler og effekter.» TØI-rapport 1493/2016

Hansen, Jan Usterud og Maria Kolbenstvedt. 2017. «Parkeringsavgift.» TØI.  
<https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/b-1-5/>

Hanssen, Jan Usterud, og Nils Fearnley. 2012. «Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbud og parkeringens priselastisitet.» TØI-rapport 1206/2012

Hanssen, Jan Usterud, og Petter Christiansen. 2016. «Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus.» TØI-rapport 1489/2016

Hanssen, Jan Usterud, og Petter Christiansen. 2014. «Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere.» TØI-rapport 1367/2014

## Handlingsplan

### Parkeringsstrategi Nesodden kommune

Prioritering av tiltak skal gjøres i forbindelse med de årlige budsjettforhandlingene. Kommunen har anledning til å søke om støtte til flere av tiltakene.

<b>Østsiden</b>	Berger innfartsparkering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 nye ladepunkter for elbil</li> <li>• Innføre moderat avgift</li> </ul>
	Kjartan Veldes vei	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltak for å bedre trafikksituasjonen i Kjartan Veldes vei i samarbeid med Afk</li> </ul>
	Skoklefald gård	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere høystandard sykkelparkering med lademulighet for el-sykkel.</li> </ul>
	Skoklefald kirke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innføre moderat avgift.</li> <li>• Etablere 8 nye ladepunkter for elbil.</li> </ul>
	Bomansvik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere innfartsparkering ved Jaerbanen iht. Bomansvik områdeplan.</li> </ul>
<b>Vestsiden</b>	Flaskebekk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltak for å håndtere overvannet</li> <li>• Avdekke behov, og evt. etablere høystandard sykkelparkering for elsykkel.</li> </ul>
	Bjørnemyr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere 6 nye ladepunkter for elbil.</li> </ul>
	Varden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere ny innfartsparkering ved Vardendumpa.</li> <li>• Etablere høystandard sykkelparkering på ny innfartsparkering.</li> </ul>
	Fagerstrand	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrede behovet og plassering av innfartsparkering.</li> <li>• Etablere innfartsparkering</li> <li>• Etablere sykkelparkering</li> <li>• Etablere 6 nye ladepunkter for elbil på Fagerstrandbakken parkeringsplass.</li> <li>• Etablere 6 nye ladepunkter for elbil på Bakkeløkka.</li> </ul>

<p><b>Sentrum</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omregulere p-plass ved Heia barnehage til offentlig parkering.</li> <li>• Innføre moderat p-avgift på p-plass ved Heia barnehage.</li> <li>• Etablere overbygd sykkelparkering</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere overbygd sykkelparkering ved kommunehuset i tilknytning til Tangenåsen holdeplass.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppmuntre til sambruk ved større utbygginger i sentrumsområdene.</li> <li>• Innføre parkeringsforbud langs belastede strekninger i boligstrøk.</li> <li>• Etablere ordning for frikjøp.</li> </ul>
<p><b>Hele kommunen</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holdningsskapende arbeid for kommunens ansatte og i skole og barnehage.</li> <li>• Tilstrekkelig sykkelparkeringer ved holdeplasser, butikk, skole. Kombinert sykkel- og vognparkering ved alle kommunale barnehager. Trygge sykkelparkeringer med tak ved alle innfartsparkeringene, høystandard sykkelparkering for el-sykkel på utvalgte plasser.</li> <li>• Gratis transport av sykkel på ferger til/fra Nesodden</li> <li>• Flere buss- og båtavganger.</li> <li>• Kartlegging av stier og snarveier til skole, barnehage, butikk og holdeplasser. Oppgradering av eksisterende og etablering av nye.</li> <li>• Innføre parkeringsnorm.</li> <li>• Utrede og eventuelt innføre sanntidssystem ved innfartsparkeringene.</li> <li>• Utrede og eventuelt etablere ANPR-løsning ved enkelte innfartsparkeringer.</li> </ul>