



Nordre Follo
kommune



Temaplan for mobilitet 2023–2034

Vedtatt av Nordre Follo kommunestyre 15.02.2023

Nær og nyskapende



Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
1 Innledning	4
1.1 Formål med planen	4
1.2 Mandat for arbeidet	4
1.3 Avgrensninger	5
1.4 Medvirkning.....	5
2 Mål og rammer for arbeidet med mobilitet i Nordre Follo	6
2.1 Nasjonale, regionale og kommunale føringer	6
2.2 Overordnet mål for mobilitet i Nordre Follo kommune.....	10
3 Mobilitet – status, trender, utfordringer og muligheter.....	11
3.1 Befolkningsutvikling gir økt transportbehov	11
3.2 Transportmiddelfordeling -fortsatt er bilen dominerende.....	11
3.3 Relativt godt kollektivtilbud i store deler av kommunen.....	15
3.4 Korte avstander gir gode forutsetninger for sykkel og gange	21
3.5 Nullvekst målet kan ikke nås uten økt satsing på trafiksikkerhet.....	26
3.6 Universell utforming – fortsatt «et langt lerret å bleke»	27
3.7 Flere eldre øker behovet for universell utformet transport	28
3.8 Samordnet areal og transportutvikling er komplekse prosesser.....	30
3.9 Begrenset med midler til fysiske tiltak på kommunale veier	30
3.10 Kommunens ansatte kjører mye bil	31
3.11 Reisevaner er under endring	32
3.12 Sosioøkonomiske forskjeller i tilgang til mobilitet	35
3.13 Varierende aksept av tiltak	36
4 Innsatsområder for mobilitet	37
4.1 Innsatsområde 1: Redusere transportbehov.....	37
4.2 Innsatsområde 2: Gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet.....	40
4.3 Innsatsområde 3: Redusere og styre bilbruk	49
4.4 Innsatsområde 4: Kartlegge mobilitet og reisevaner	58
5 Konsekvenser	60
5.1 Økonomiske og organisatoriske konsekvenser.....	60
5.2 Sosiale konsekvenser	60
5.3 Miljømessige konsekvenser	60
6 Kilder og referanser	61
7 Vedlegg.....	63

Sammenheng

Denne temaplanen skal vise retningen for arbeidet mot et bærekraftig mobilitetssystem i Nordre Follo kommune. Planens hovedfokus er hvordan vi kan sikre trygg, effektiv og klimavennlig transport, som også er bra for folkehelsen.

Temaplanen følger opp overordnede føringer om en klimavennlig transportutvikling, der veksten i persontransporten skal tas gjennom økt sykkel, gange og kollektivtrafikk. Biltrafikk krever mye areal, forurenses lokalmiljøet med støy og støv, og er største kilde til direkte klimagassutslipp i Nordre Follo kommune.

I dag dominerer bilen som fremkomstmiddel i kommunen vår. Riktignok er kollektivandelen høy på arbeidsreiser, men på fritiden brukes mye bil. Med relativt korte avstander, tilrettelegging for kompakte lokalsentre, samt et godt utbygd kollektivtilbud, - med både 11 jernbanestasjoner, Follobanen og høyfrekvente busslinjer, - er det gode forutsetninger for å klare det grønne skifte innen transport i årene fremover.

Temaplan for mobilitet følger opp utslippsmål fra Temaplan for klima og energi og kommuneplanens føringer om 10-minuttersbyen, flerfunksjonell og kompakt sentrumsutvikling og målet om at innbyggere er aktive hele livet. Videre bygger planen på Temaplan for trafikksikkerhet og nullvisjonen, som tar sikte på at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken i Nordre Follo.

God mobilitet er en forutsetning for å kunne ta utdanning, delta i arbeidslivet, sosiale nettverk, fritidsaktiviteter og mye mer. Transport må innrettes for et inkluderende samfunn, der både barn og unge, eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og lavinntektsfamilier kan klare sin hverdag på en god og selvstendig måte.



Figur 1: Jenter på sykkelturn (Foto: Pixabay)

Temaplan for mobilitet setter følgende overordnet mål for innbyggernes mobilitet:

Innbyggerne i Nordre Follo opplever

- **å ha god mobilitet i sine daglige gjøremål gjennom et godt, trafiksikkert og effektivt transportsystem.**
- **å ha god mobilitet, uavhengig av alder, kjønn, økonomi eller funksjonsnedsettelse.**
- **at det er enkelt og naturlig å velge miljøvennlige reisemåter, som bidrar til å nå kommunens og Norges klimamål og som også har god effekt på folkehelsen.**

I kapittel 4 pekes det ut fire innsatsområder for kommunens arbeid:

- Redusere transportbehovet
- Gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet
- Redusere og styre bilbruk
- Kartlegge mobilitet og reisevaner

For hvert innsatsområde presenteres delmål, samt mulige tiltak og oppdrag som kan bidra til å nå målene.

1 Innledning

1.1 Formål med planen

Et effektivt og godt transportsystem er av stor betydning for både innbyggere og næringsliv og er helt avgjørende for et velfungerende samfunn. Dessverre er person- og varetransporten også en stor kilde til klimagassutslipp. I dag utgjør veitrafikken 68,4 % av det direkte klimagassutslippet i Nordre Follo kommune.²

Nordre Follo er også en kommune i vekst. Med en voksende befolkning må man regne med økt transportbehov. Flere skal flytte på seg og flere skal ha varer og tjenester. Både av hensyn til klimamål, men også av hensyn til fremkommeligheten i veinettet, kan ikke fremtidens transportbehov løses gjennom mer biltrafikk.

Nordre Follo kommune har i Temaplan for klima- og energi satt mål om å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken med 55 % innen 2030. Tilsvarende har Norge satt mål om å halvere utslippene fra transport innen 2030 sammenliknet med 2005. Skal vi nå klimamålene våre lokalt, nasjonalt og internasjonalt, må fremtidens

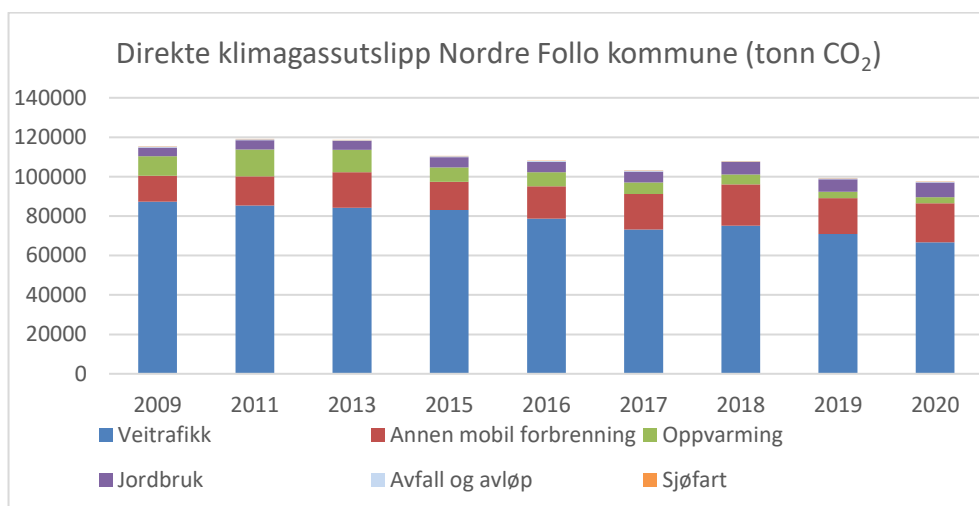
mobilitet skje på en mer klimavennlig måte enn i dag.

Mobilitetsplanens hovedfokus er hvordan vi kan sikre trygg, effektiv og klimavennlig transport, som også er bra for folkehelsen. Temaplanen søker å beskrive utfordringer, muligheter og vise retning i det videre arbeidet med miljøvennlig transport og mobilitet i Nordre Follo kommune.

Hvis flere av de korte bilturene heller tas med sykkel eller til fots, vil det ikke bare bidra til redusert klimagassutslipp, men også gi mindre støy, mindre luftforurensning, mindre kø, mindre press på areal til parkering, og ikke minst – en bedre folkehelse.

1.2 Mandat for arbeidet

Temaplan for mobilitet er forankret i Planstrategien for Nordre Follo kommune for perioden 2020-2023, vedtatt av kommunestyret 15.4.2020. Planstrategien viser til kommunens satsing på kollektiv, sykkel og gange for å nå klimamålsettingene, og behovet for en bred mobilitetsplan som ser ulike mobilitetstemaer i sammenheng.



Figur 2. Direkte klimagassutslipp for Nordre Follo kommune 2009-2020 (Miljødirektoratet, 2022)

¹ Direkte klimagassutslipp er klimagassutslipp som fysisk finner sted innenfor et geografisk område

² Både E18 og E6 går gjennom vår kommune, noe som gir en betydelig gjennomfartstrafikk. Omtrent halvparten av det direkte klimagassutslippet fra veitrafikken i Nordre Follo er gjennomfartstrafikk.

1.3 Avgrensninger

Denne mobilitetsplanen har hovedfokus på persontransport. Problemstillinger knyttet til vare- og godstransport berøres ikke detaljert som eget tema. Videre omhandler temaplanen transport som skjer på vei eller bane, innad i eller i nærheten av Nordre Follo kommune. Flytransport og sjøtransport er ikke omhandlet av planen.

Trafikksikkerhet er en viktig forutsetning for mobiliteten, og spesielt viktig for å få flere til å gå eller sykle. Temaet er omhandlet flere steder i denne planen. Det vises for øvrig til Temaplan for trafikk-sikkerhet for Nordre Follo (2021-2024), der temaet er utdypet mer detaljert enn i denne planen.

Målene for drift og vedlikehold av kommunens veinett, samt dagens status og nødvendige tiltak, omtales i detalj i Temaplan kommunale veier (2021-2025).

En egen sykkelstrategi for Nordre Follo kommune er under utarbeiding, og vil sette opp konkrete tiltak for sykkel mer i detalj.

Overgangen fra fossildrevne biler til teknologier med mindre direkte og indirekte klimagassutslipp og nødvendige tiltak knyttet til dette, er et temaområde utdypet i Temaplan for klima og energi (2021-2030) og omhandles kun delvis i mobilitetsplanen.

1.4 Medvirkning

Intern medvirkning

Mobilitetsplanen er en bred plan som omfatter mange temaer og en rekke kommunale virksomheter har ansvars-områder som omfattes av temaet. Planen har vært på intern høring hos berørte virksomheter. Ansvar for tiltak/ oppdrag tilknyttet de ulike innsatsområdene er forankret hos vedkommende virksomhet/ avdeling.

Prosjektgruppa har bestått av deltakere fra virksomhet for Byutvikling og areal-planlegging og virksomhet for Vei og park.

Barn og unge

Prosjektgruppa har fått innspill fra Ungdomsrådet, både i rådets møte 25.1.2022 og ved at representanter fra Ungdomsrådet deltok i workshop om miljø-vennlig transport til fritids-aktiviteter 16.2.2022. I tillegg ble temaplanen lagt frem som egen sak til Ungdomsrådet i forbindelse med politisk behandling.

Innspill om klimavennlig transport som kom inn fra barn og unge i forbindelse med Temaplan for klima- og energi er også tatt inn. Til dette arbeidet ble det sendt ut spørsmål til alle kommunens barne- og ungdomskoler, hvor ett av to utvalgte temaer var transport og mobilitet. 13 av 20 grunnskoler leverte innspill. Innspillene ligger som vedlegg til planen og er synliggjort med symbolet i figur 3.

Lag & foreninger og andre

I februar 2022 ble det arrangert en digital workshop med representanter for lag og foreninger som tilbyr fritidsaktiviteter for barn og unge i kommunen. Temaet for workshopen var hvordan lag/foreninger og kommunen kan samarbeide fremover for å få flere barn og unge til å reise miljø-vennlig til trening og fritidsaktiviteter. Et sammendrag av innspillene som kom inn ligger som vedlegg til denne planen.

Ruter har også vært involvert underveis i prosessen med mobilitetsplanen, og har blant annet bidratt med både reisevane-data og kartgrunnlag for Nordre Follo.

For noen av tiltakene/ oppdragene som foreslås i denne temaplanen vil det være naturlig å ha egen innbyggermedvirkning ved oppstart. For eksempel er prosjekt med snarveier (oppdrag under innsatsområde 2) egnet for innbyggermedvirkning.

Temaplanen skal på høring mellom første- og annengangsbehandling.



Figur 3. Barn og unges innspill er synliggjort med dette symbolet i dokumentet

2 Mål og rammer for arbeidet med mobilitet i Nordre Follo

lokale føringene som har betydning for arbeidet med mobilitet i Nordre Follo kommune.

2.1 Nasjonale, regionale og kommunale føringer

I dette kapitlet presenteres de viktigste internasjonale, nasjonale, regionale og

INTERNASJONALE FØRINGER

FNs bærekraftsmål
FNs bærekraftsmål ligger til grunn for Nordre Follos kommuneplan og legger føringer også for Temaplan for mobilitet. Til sammen består bærekraftsmålene av 17 hovedmål. Under Mål 11 <i>Bærekraftige byer og lokalsamfunn</i> er det satt følgende delmål om transport: ➤ Mål 11.2 «Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre» ➤ Andre særlig relevante bærekraftsmål: Mål 13 <i>Stoppe klimaendringene</i>, Mål 3 <i>God helse og livskvalitet</i>, Mål 10 <i>Mindre ulikhet</i> og Mål 17 <i>Samarbeid for å nå målene</i>.
Parisavtalen (2015)
➤ Gjennom Parisavtalen har de aller fleste land i verden forpliktet seg til å forsterke innsatsen mot klimaendringene ved å redusere utslipp av klimagasser. Målet er at temperaturøkningene begrenses til 2 grader og helst ikke mer enn 1,5 grader. De må også styrke arbeidet med å tilpasse seg klimaendringene

NASJONALE FØRINGER

Nasjonal transportplan 2022-2033 Stortingsmelding som legges frem av regjeringen hvert 4. år
➤ Overordnet mål: Et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem i 2050 ➤ Videreføring av nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområder og videre satsing på kollektiv, sykkel og gange. Videre satsing på byvekstavgiftene ➤ Nullvisjonen for drepte og hardt skadde legges til grunn ➤ Mål om sykkelandel i byområdene på 20 prosent og 8 prosent på landsbasis ➤ Effektiv reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet ➤ Løfte om hjelp fra staten til å innhente vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene

- Ny rutemodell for Østlandet i første seksårsperiode, innebærer tilbudsforbedring i jernbanenettet i og rundt Oslo.
- E18 Retvet-Vinterbro- 1,7 mrd til oppstart i første seksårsperiode, forutsatt lokalpolitisk godkjenning av bompengedokument

Meld.St.13 (2020-2021) Klimaplan for 2021–2030

- Målet til regjeringen er å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005
- I 2030 skal folk enkelt kunne reise uten utslipp av klimagasser
- Mål om en samordnet areal- og transportplanlegging som reduserer det totale transportbehovet og legger til rette for mer kollektivtransport, sykling og gange.
- God utnytting av allerede utbygd areal for å begrense tapet av natur og naturmangfold og for å redusere behovet for bygging av ny infrastruktur, slik som veg.

Byvekstavtalen for Oslo-området (2019-2029)

- Nordre Follo er part i Byvekstavtalen for Osloområdet, som trådte i kraft i november 2020. En tilleggsavtale ble signert september 2021. Øvrige parter i avtalen er staten, Viken fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm og Oslo.
- Hovedmål: Redusere klimagassutslippet fra veitrafikken og nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Skape et forpliktende samarbeid om en mer samordnet areal- og transportutvikling på tvers av forvaltningsnivåene.
- Staten går inn med betydelige økonomiske midler til miljøvennlig samferdselsinfrastruktur. Kommunene forplikter seg til å følge den regionale planen for areal og transport, blant annet ved å fortette ved kollektivknutepunkt og praktisere en restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsområder.

REGIONALE FØRINGER

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015)

- Osloregionen skal utvikles som en konkurransedyktig og bærekraftig region, med et arealeffektivt utbyggingsmønster, bevaring av overordnet grønnstruktur, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem.
- Planen legger tydelige føringer for areal- og transportutviklingen i regionen. 80-90 prosent av veksten i boliger og arbeidsplasser skal lokaliseres til prioriterte vekstområder i bybåndet, regionale byer og prioriterte lokale byer og tettsteder. Kompakt byutvikling støtter oppunder etablering av et velutviklet kollektivtilbud og at mange daglige gjøremål kan gjøres med sykkel eller gange.
- Planen skal bidra til at all trafikkvekst kan skje med sykkel, gange og kollektiv.

Kommuneplan for Nordre Follo (2019-2030)

Samfunnsdelen

- Fire satsingsområder: Sammen for en ny kommune, Trygg oppvekst, Aktiv hele livet og Byvekst med grønne kvaliteter
- Nordre Follo kommune har attraktive og levende byer og tettsteder
- Nordre Follo kommune tar miljøansvar og er en foregangskommune på vei mot lavutslippssamfunnet.
- For at gange, sykkel og kollektiv skal bli innbyggernes førstevalg, er det nødvendig med restriktive parkeringsbestemmelser.
- Kommunens arealstrategier: Veksten i bolig og næring skal skje i prioriterte utbyggingsområder. Hovedtyngden skal skje i Ski og Kolbotn og i gangavstand til jernbanen og høyfrekvente busslinjer. Veksten skal skje innenfra og ut. Vektlegging av 10-minuttersbyen og flerfunksjonell og kompakt sentrumsutvikling. Legge til rette for at man skal kunne nå daglige behov ved sykkel og gange. Virksomheter med mange arbeidsplasser, detaljhandel og publikumsvirksomheter lokaliseres i sentrum. Gode gang- og sykkelforbindelser, spesielt fra sentrum og ut til tettstedene, til turområder og viktige mål for barn og unge.

Gjeldende arealdel for Ski og Oppegård:

- Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.
- Samordnet areal – og transportplanlegging.
- Innenfor de de prioriterte utbyggingsområdene skal det være enkelt å nå daglige gjøremål med sykkel og gange (10-minuttersbyen)
- Nordre Follo har effektive og gode kollektivknutepunkter
- Miljøvennlige transportvalg er naturlige og enkle valg. Det er trygt og lett å ferdes til skole, hjem og andre aktiviteter. Sykkeltkultur bygges fra barneskolealder.

Temaplan for klima- og energi for Nordre Follo (2021-2030)

- Transport utgjør den største kilden til direkte klimagassutslipp i Nordre Follo. Transport utgjør også en betydelig andel av det indirekte klimagassutslippet til Nordre Follo innbyggere (utslipp utenfor kommunens grenser).
- Det direkte klimagassutslippet fra veitrafikken i Nordre Follo skal reduseres med minst 55 % innen 2030 sammenlignet med 2009
- Det indirekte klimagassutslippet skal reduseres med 20 % innen 2030 sammenlignet med 2020.
- Andelen personreiser med kollektiv, sykkel og gange er minst 55% innen 2025, hvorav en sykkelandel på minst 8%. Innen 2030 skal Nordre Follo ha en sykkelandel i områder av bymessig karakter på minst 20%
- Arealutviklingen i Nordre Follo legger til rette for redusert bilbruk ved at minimum 85 % av all boligutbygging og næringsutvikling skjer innenfor de prioriterte utbyggingsområdene eller innenfor 10 min gangavstand fra jernbanestasjoner.

- Andelen av kommunens ansatte som sykler, går eller reiser kollektivt til arbeidsplassen har økt innen 2025. Jobbrelaterte reiser blir som hovedregel gjort med kollektiv, sykkel og gange.
- Nødvendig med restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsområder

Temaplan for trafikksikkerhet (2021-2024)

- Legger føringer for kommunens trafikksikkerhetsarbeid, der nullvisjonen om null drepte eller hardt skadde i trafikken legges til grunn, og der det vektlegges at myke trafikanter skal oppleve det trygt å ferdes i trafikken.
- Trafikksikkerhetsarbeidet skal bygge opp under strategien om å legge til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.
- Både fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid er sentralt
- Kommunen er godkjent (mars 2022) gjennom ordningen «Trafikksikker kommune» og arbeider for å bli godkjent i ordningen «Trygge lokalsamfunn»
- Skolene skal i samarbeid med FAU etablere hjertesone rundt barneskolene for å redusere foreldrekjøring og øke andelen elever som går og sykler til skolen
- Det er vedtatt en tiltaksplan som inneholder en liste over prioriterte fysiske tiltak for å øke trafikksikkerheten

Temaplan for kommunale veier (2021-2025)

- Presenterer det samlede drifts- og investeringsbehovet for det kommunale veinettet i Nordre Follo kommune de neste årene.
- Foreslår strategier for å få fjernet den delen av vedlikeholdsetterslepet som har høyest prioritet med hensyn på trafikksikkerhet, miljø og bevaring av veikapitalen.
- Peker også på flere viktige utfordringer og forhold som kan gi kommunen økonomiske utgifter i årene fremover, for eksempel universell utforming.
- Det er vedtatt en tilhørende tiltaksplan med prioriteringer av tiltak på det kommunale veinettet

Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv (2020-2030)

- Peker på behovet for å ta tilbake hverdagsaktiviteten og de helsemessige fordelene av dette.
- Det er et stort potensial for økt fysisk aktivitet i det å gå – i fritiden, gjennom daglige gjøremål og ved transport til og fra arbeid, skole og fritidsaktiviteter.

Sykelstrategiene fra tidligere Ski kommune og tidligere Oppegård kommune

- Mest mulig sammenhengende sykkelveinett
- Tilrettelegge for bruk av sykkel til/ fra skole, barnehage og fritidsaktiviteter. Barn og unge prioriteres
- Arealplanlegging og byggesaksbehandling som legger til rette for mer sykling. Ny infrastruktur for sykkel planlegges med separering av gående og syklende.
- På reiser under 3 km skal det være mer effektivt å sykle enn å kjøre bil

2.2 Overordnet mål for mobilitet i Nordre Follo kommune

For mobilitet setter kommunen følgende mål:

Innbyggerne i Nordre Follo opplever

- å ha god mobilitet i sine daglige gjøremål gjennom et godt, trafiksikkert og effektivt transportsystem.
- å ha god mobilitet, uavhengig av alder, kjønn, økonomi eller funksjonsnedsettelse.
- at det er enkelt og naturlig å velge miljøvennlige reisemåter, som bidrar til å nå kommunens og Norges klimamål og som også har god effekt på folkehelsen.

I kapittel 4 pekes det ut fire innsatsområder for kommunens arbeid. Innenfor hvert innsatsområde beskrives delmål, og oppdrag/tiltak som kan bidra til å nå målene.

3 Mobilitet – status, trender, utfordringer og muligheter

I dette kapitlet gis en beskrivelse av dagens situasjon på mobilitetsområdet utfra kjent og innhentet kunnskap om ulike mobilitetstemaer. Både utfordringer og muligheter beskrives.

3.1 Befolkningsutvikling gir økt transportbehov

Nordre Follo kommune er tett integrert i bo- og arbeidsmarkedet til Oslo og forventer en betydelig befolkningsvekst i årene fremover. Både E6, E18 og Østfoldbanen går gjennom Nordre Follo, og med åpningen av Follobanen reduseres reisetiden til 11 minutter mellom Ski og Oslo.

Kommunens befolkningsframskrivninger fra mars 2022 legger til grunn en årlig boligbygging på i snitt 440 boliger per år frem til 2042. Prognosen estimerer en folkemengde på i overkant 68 300 innbyggere i 2030 og ca. 77 400 innbyggere i 2042.

Befolkningsveksten er forventet å føre til ytterligere økning i transportbehovet, både for person- og varetransporten.

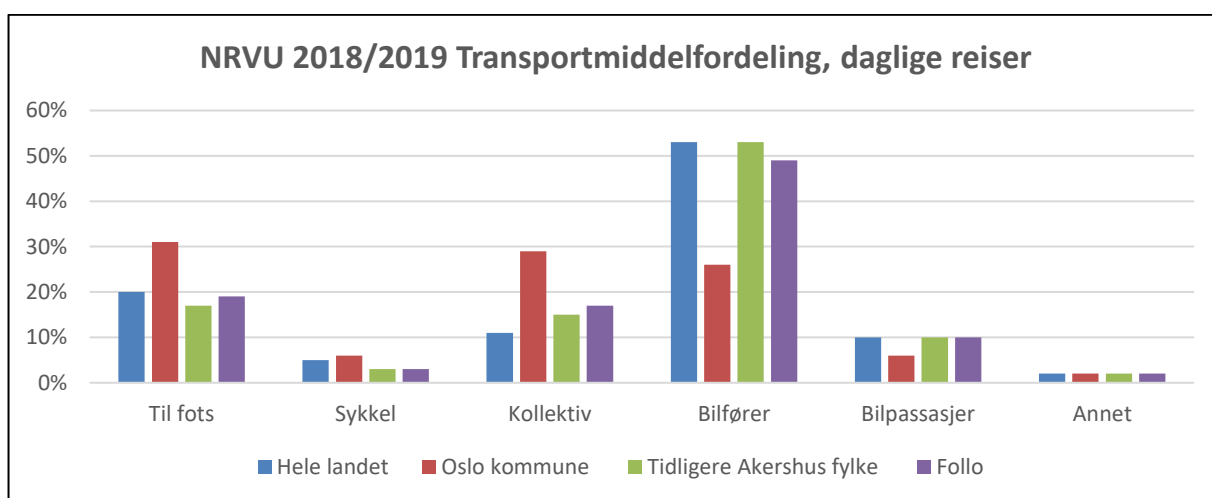
Kommuneplanen til Nordre Follo setter mål om at det økte transportbehovet må løses gjennom kollektiv, sykkel og gange og en samordnet areal- og transportutvikling. Hovedtyngden av boligveksten skal skje i Ski og Kolbotn og i prioriterte utbyggingsområder som ligger i gangavstand til togstasjoner eller i områder med høyfrekvente bussruter.

3.2 Transportmiddelfordeling - fortsatt er bilen dominerende

Høyt antall biler i Nordre Follo. Økende elektrifisering

SSB kjøretøystatistikk viser at det er registrert nesten 30.000 biler i kommunen vår.³ Det vil si i snitt én bil til annenhver innbygger, og ca. 1,5 biler per husstand. Det anslås at kun 10% bor i en husstand uten tilgang til bil.⁴

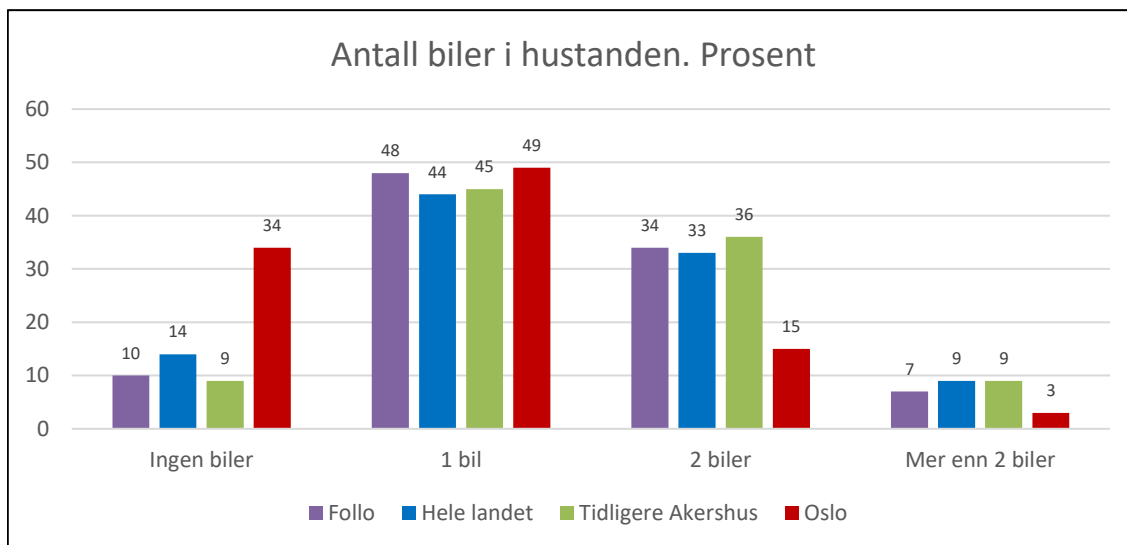
Reisevaneundersøkelser viser at bilen er det dominerende transportmiddelet i Nordre Follo. Omkring 60 % av reisene i vår kommune gjøres med bil (se tabell 1).



Figur 4. Transportmiddelfordeling i Den nasjonale reisevaneundersøkelse -NRVU (PROSAM, 2021)

³ Ved årsskiftet 2020/2021 var det registrert 28.034 personbiler i Nordre Follo kommune (SSB Kjøretøystatistikk)

⁴ I NRVU 2018/19 fremgår det at kun 10% av innbyggerne i Follo bor i en husstand uten bil, og antagelsen er at dette også er gyldig for Nordre Follo isolert sett.



Figur 5. Antall biler i husstanden. Resultater fra NRVU 2018/ 2019 viser at det normale i Follo er å bo i en husstand med en eller to biler. Kun 10% i Follo bor i en husstand uten tilgang til bil (PROSAM, 2021)

Dette er ikke unikt for Nordre Follo kommune. Som det fremgår av figur 4 viser nasjonale reisevaneundersøkelser tilsvarende bilandeler både for Follo, Akershus og landet for øvrig. Oslo skiller seg som forventet positivt ut.



Barn og unge i kommunen nevner at bil ofte oppleves som det enkleste og raskeste alternativet i hverdagen. For at man skal velge kollektivt, må det oppleves like enkelt som å bruke bil.

En fortsatt høy andel unge mennesker tar sertifikat på bil. Det var i noen år nedgang i antall unge mennesker som tok førerkort på bil, særlig i de større byene. Miljøbekymring og god tilgang til kollektivtrafikk har blitt brukt som forklaring på dette. Men utviklingen har de senere årene snudd og man ser igjen en økning blant de unge som tar førerkort. En mulig forklaring kan være at en økende elektrifisering av bilparken har gjort bilen mer «stueren» for de unge, samtidig som det er mer fokus på delebiløkonomi og mindre sterk kobling mellom det å eie egen bil og det å ha førerkort. I 2018 hadde 88% av den voksne befolkningen i Follo førerkort for bil (PROSAM, 2021).

Elektrifiseringen av Norges bilpark skjer imidlertid raskt, og elbiler og hybridbiler dominerer nå nybilsalget. Av førstegangs-registrerte biler i Norge i 2021 var hele 64,5 % elbiler. Inkluderer man i tillegg nysalget for hybridbiler kommer man opp i 92% (OFV, 2022). Stortinget har vedtatt en målsetning om at *alle* nye biler til det norske markedet er nullutslippsbiler fra 2025.

Også i Nordre Follo kommune velger stadig flere å gå over til elbil. Ved årsskiftet 2019/20 var det 13 % elektriske personbiler i kommunen. Ved årsskiftet 2020/21 var andelen økt til 19 % og ytterligere til 24 % ved årsskiftet 2021/22 (SSB, 2022). Det forventes at andelen elbiler vil fortsette å øke i årene fremover.

Økende elektrifisering av bilparken bidrar til redusert CO₂ utslipp fra veitrafikken, og er en positiv og ønsket utvikling fra norske myndigheter. Men en elbil skaper like mye kø og fremkommelighetsutfordringer på veiene våre som en fossilbil, og den krever like mye areal til parkering. Det er heller ingen forskjell med tanke på trafikk-sikkerhet, svevestøv og slitasje på veinettet. Bruksfordeler for elbil (lavere

bomtast, billigere parkering, bruk av kollektivfelt osv.) fører også trolig til mer biltrafikk, samtidig som det bidrar til å svekke kollektivtrafikkens konkurransekraft.

Reisevaneundersøkelser: Høy kollektivandel på arbeidsreiser. Langt unna sykkelmål

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (NRVU) gir mye nyttig informasjon om nordmenns reisevaner. Undersøkelsen er bred og omfattende og har vært gjennomført regelmessig siden 1985. Dessverre gjøres det ikke nok intervjuer i Nordre Follo kommune til at resultatene blir statistisk signifikante på kommunenivå (sikre nok mht. feilmarginer), og laveste nivå er derfor Follo som enhet i disse undersøkelsene. Imidlertid gjennomfører også Ruter en årlig reisevaneundersøkelse (MIS-undersøkelsen). Undersøkelsen er mindre omfattende, men svarfordelingene gjengis på kommunenivå.⁵ Resultatene for 2015-2020 er gjengitt i tabell 1 (alle reiser).

Undersøkelsen viser en svært høy bilandel i kommunen vår (omkring 60%). Kollektivandelen ligger på omkring 20 %, mens sykkel og gange ligger rundt henholdsvis 3 % og 15-16 %. Rundt 1% er reiser med «Andre transportmidler». I denne kategorien finner vi motorsykler, mopeder og lignende.

Som vi ser skiller året 2020 seg ut med avvikende mønster for kollektivt, bil og gange, dette skyldes koronapandemien. Se for øvrig kap. 3.11 om Endret reisevaner under pandemien.

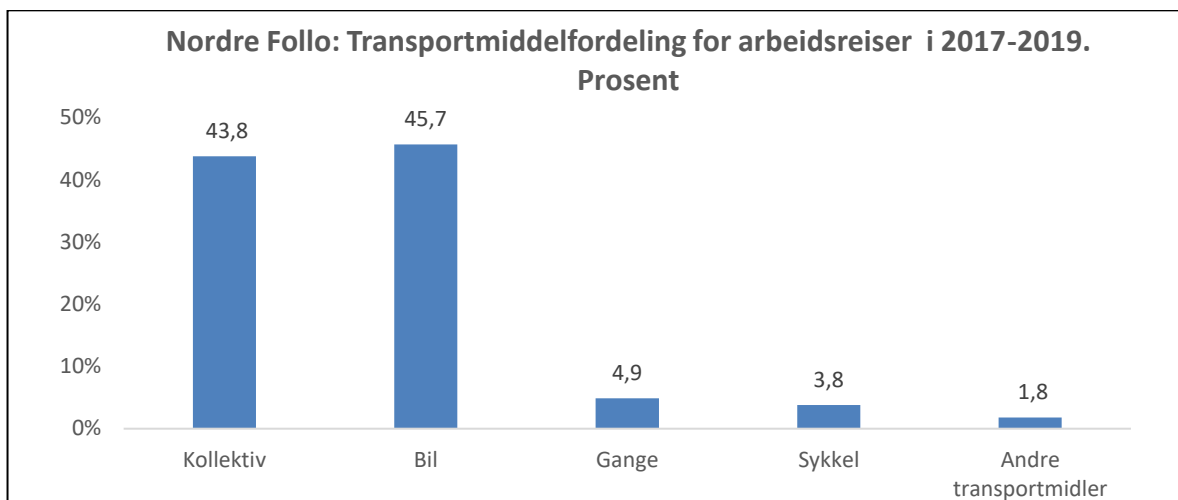
Det nasjonale målet om 8% sykkelandel har ligget fast siden Stortinget behandlet NTP 2005-2016. Nordre Follo har satt tilsvarende mål lokalt, blant annet i Temaplan for klima og energi. Med en sykkelandel på kun 3% har Nordre Follo et godt stykke igjen for å nå målsetningen. Riktignok trekker tallene for vintermånedene årsgjennomsnittet ned, men heller ikke i sommerhalvåret er sykkelandelen på mer enn 5,8% på sitt høyeste i Nordre Follo (Ruter, 2022).

Tallene i tabell 1 gjelder alle reiser. Bryter man derimot ned på formål med reisen finner man at kollektivandelen i Nordre

Tabell 1: Transportmiddelfordeling 2015-2020 Nordre Follo kommune- Alle reiser (Ruter, 2022)

Reisemåte	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Kollektivt</i>	20 %	21 %	20 %	20 %	23 %	11 %
<i>Bil</i>	61 %	58 %	61 %	61 %	58 %	65 %
<i>Gange</i>	14 %	15 %	15 %	16 %	16 %	20 %
<i>Sykkel</i>	4 %	6 %	3 %	3 %	3 %	3 %
<i>Andre transportmidler</i>	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Sum kollektiv/ gange/ sykkel	39 %	42 %	38 %	38 %	41 %	35 %

⁵ Ruters markeds- og informasjonssystem (MIS-undersøkelsen) er en spørreundersøkelse som gjennomføres kontinuerlig gjennom året og der et representativt utvalg av befolkningen i Oslo og tidligere Akershus blir spurt om reisevaner (alle typer reisemåter) og om tilfredshet med kollektivtilbudet.



Figur 6. Transportmiddelfordeling for arbeidsreiser i årene 2017-2019 i Nordre Follo (Ruter, 2022).

Follo er betydelig høyere dersom man kun ser på arbeidsreiser. Som figur 6 viser, er kollektivandelen da på nesten 44%. Mange innbyggere i Nordre Follo pendler kollektivt til arbeid i Oslo og andre steder.

Selv om mange i vår kommune reiser kollektivt til arbeid, brukes bilen mye på fritiden, for eksempel til handling, besøk og fritidsaktiviteter. Særlig der man opplever god parkeringsdekning vil bilen ofte utkonkurrere kollektivtilbudet eller det å gå eller sykle.

holdningskampanjer rettet mot barn og foreldre, - og/ eller bedre tilrettelegging- å få flere til å sykle, gå eller samkjøre/ reise kollektivt.

Barn og unge nevner at det bør være billigere å reise kollektiv, spesielt for unge. For at kollektivt skal være et godt valg trengs det hyppigere avganger. I rushtiden opplever elevene at bussene er fulle og kjører forbi dem, slik at de må vente på neste buss. At holdeplasser må ligge på «riktig sted» nevnes også.



Mange korte reiser tas med bil

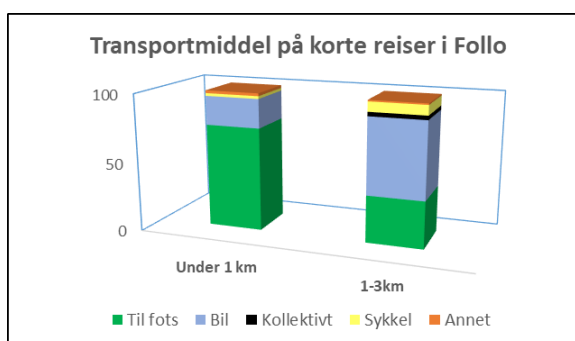
Fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen vet vi at gange dominerer på de aller korteste reisene. I Follo er for eksempel over 7 av 10 korte reiser (under 1 km) en tur til fots. 2 av 10 av disse gjøres med bil. Men når reisen øker til mellom 1 og 3 km, blir bilen det dominerende alternativet; 6 av 10 reiser er



Nasjonale kartlegginger (Statens vegvesen, 2020) viser at en svært høy andel av barn og unge blir kjørt med bil til og fra idrett og fritidsaktiviteter i dag. Dette bekreftes også i lokale

undersøkelser i Nordre Follo kommune. I den årlige medlemsundersøkelsen til Kolbotn IL i 2018 svarte hele 74% at de kjører bil til trening, i 2019 svarte 77% det samme. Tilsvarende undersøkelse gjort i 2018 blant brukerne av ulike idrett- og fritidsaktiviteter i Ski viste at 38% kjører bil i sommerhalvåret og 77% i vinterhalvåret.

Det kan være mange årsaker til at barn og unge blir kjørt med bil til fritidsaktivitetene sine. Både tidsklemma/ tidspress, manglende tilrettelegging for sykkel/ gange eller at aktiviteten skjer langt unna hjemsted og uten kollektivmuligheter, kan gjøre at bil må benyttes. Trolig er det likevel mulig gjennom blant annet



Figur 7. Transportmiddelbruk på korte reiser i Follo (PROSAM, 2021)

da med bil og bare rundt 3 av 10 er til fots. I underkant av 1 av 10 sykler, jf. figur 7 (PROSAM, 2021). Det ligger et klart potensial for klima- og miljøforbedring, og ikke minst helsegevinster, i å overføre daglige korte og mellomlange bilreiser til sykkel og gange.

En restriktiv parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å redusere bilkjøring i kommunen vår. God tilgang på gratis



Figur 8. Den østre delen av den nye bussterminalen i Jernbaneveien åpnet i juni 2020. (Foto: Bane NOR/ Røer Production)

parkering mange steder, bidrar til at flere velger bilen fremfor sykkel, kollektivt og gange.

Reisevaneundersøkelser viser at forholdsvis få reiser i Nordre Follo skjer med moped eller motorsykkel, jf. tabell 1. Motorsykkel og moped er gjerne forbundet med høyere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy, noe som kan være en del av forklaringen.

Tohjulinger har imidlertid også en rekke fordeler. I motsetning til bilen er de betydelig mindre arealkrevende og kan således være effektive kjøretøy i sentrum/ tettbygde strøk. De danner mindre kø og krever mindre areal til parkering. Også blant disse kjøretøyene har det skjedd en gradvis elektrifisering de siste årene. Det rettes også mye fokus mot forebygging av ulykker for denne gruppen.

3.3 Relativt godt kollektivtilbud i store deler av kommunen

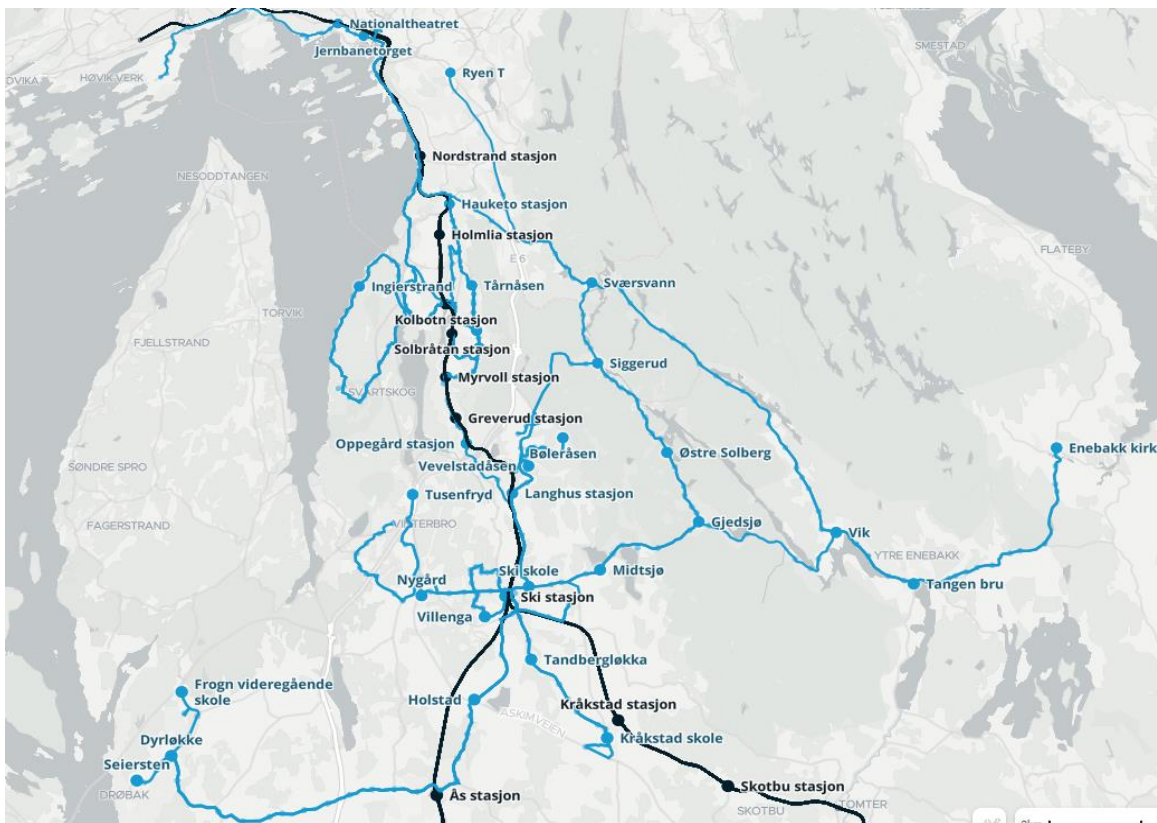
Bedre kollektivtransport har i mange år vært en politisk prioritering i Norge. I tråd med målet om å redusere klimagass-utslippene fra veitrafikken, har satsingen på jernbane, buss, t-bane og trikk vært betydelig de siste tiårene, særlig i og rundt de største byområdene.



Figur 9. Vestsiden av ny Ski stasjon ble åpnet for trafikk august 2020. (Foto: Bane NOR)

Nordre Follo har i utgangspunktet gode forutsetninger for en høy andel kollektivreisende. Østfoldbanen, Follobanen og en rekke busslinjer går gjennom kommunen vår (se figur 10). En forholdsvis høy andel av innbyggerne bor i områder med god kollektivtilgang, jf. kartene nedenfor (figur 12-17). Fremtidig befolkningsvekst skal dessuten i hovedsak tas i prioriterte utbyggingsområder nær togstasjonene, noe som igjen vil styrke grunnlaget for et konkurransedyktig kollektivtilbud.

For å utnytte kapasiteten i Follobanen, har det blitt planlagt for et forsterket busstilbud inn mot Ski fra omkringliggende områder. Buss til Ski og deretter bruk av Follobanen til Oslo vil bli den raskeste reisemåten til Oslo for mange. Skal dette bli et attraktivt tilbud må frekvens og fremkommelighet sikres. Fremkommelighet for bussen har vært og er et sentralt anliggende i arealplanlegging av veistrekninger inn mot Ski sentrum.



Figur 10. Buss og togforbindelser gjennom Nordre Follo kommune. Busslinjer i blått, toglinjer i svart. Juni 2022

God fremkommelighet for bussen er viktig for å øke bussens konkurransekraft og attraktivitet. Kø og forsinkelser påvirker folks hverdagsliv og skaper usikkerhet om hvorvidt man når frem i tide, må endre avtale, ta en tidligere buss osv.

Fremtidige forbedringer i togtilbudet

Med Follobanens åpning, legges det opp til 6 raske direkteavganger i timen hver vei mellom Ski og Oslo gjennom Blixtunellen. Dette inkluderer både direktetogene Ski-Oslo og regiontogene fra Moss/ Halden og Mysen. Reisetiden mellom Ski og Oslo halveres, noe også togpassasjerene som kommer sørfra vil nyte godt av.

Den indre linjen av Østfoldbanen skal trafikkeres kun av lokaltog mellom Ski og Oslo (L2). Disse skal kjøre i kvartersfrekvens (mandag til fredag), med ekstra innsatstog i rush mellom Kolbotn og Oslo. Et forutsigbart togtilbud, med høy frekvens, er viktig også på denne strekningen (bybåndet). Det har vært en forutsetning for den fortetningen som

kommunen har planlagt for over flere år langs jernbanen, i tråd med regional plan for areal og transport.

En oppgradering av lokaltogstrekningen Oslo-Ski har vært under planlegging lenge. Det skal innføres nytt signalanlegg (ERTMS) og bygges ny og universell utformet stasjon på Kolbotn. I tillegg skal Langhus, Vevelstad og Oppegård stasjoner få lengre plattformer og bedre tilgjengelighet.



Figur 11. Ny Kolbotn stasjon (Illustrasjon fra skisseprosjektet «Store tanker på liten plass», Arkitema Architects)

Detaljreguleringen av ny Kolbotn stasjon ble ferdigbehandlet i 2020, og oppstart av byggingen var planlagt i 2022/23. Dessverre ble en ny utsettelse varslet av Bane NOR i desember 2021. Nytt signalanlegg (ERTMS) på lokaltogstrekningen Ski-Oslo forventes nå ikke ferdigstilt før i 2025, og oppstart av arbeid med Kolbotn stasjon og øvrige stasjoner er forskjøvet til etter 2026/2027.

Tilgang til kollektivtransport

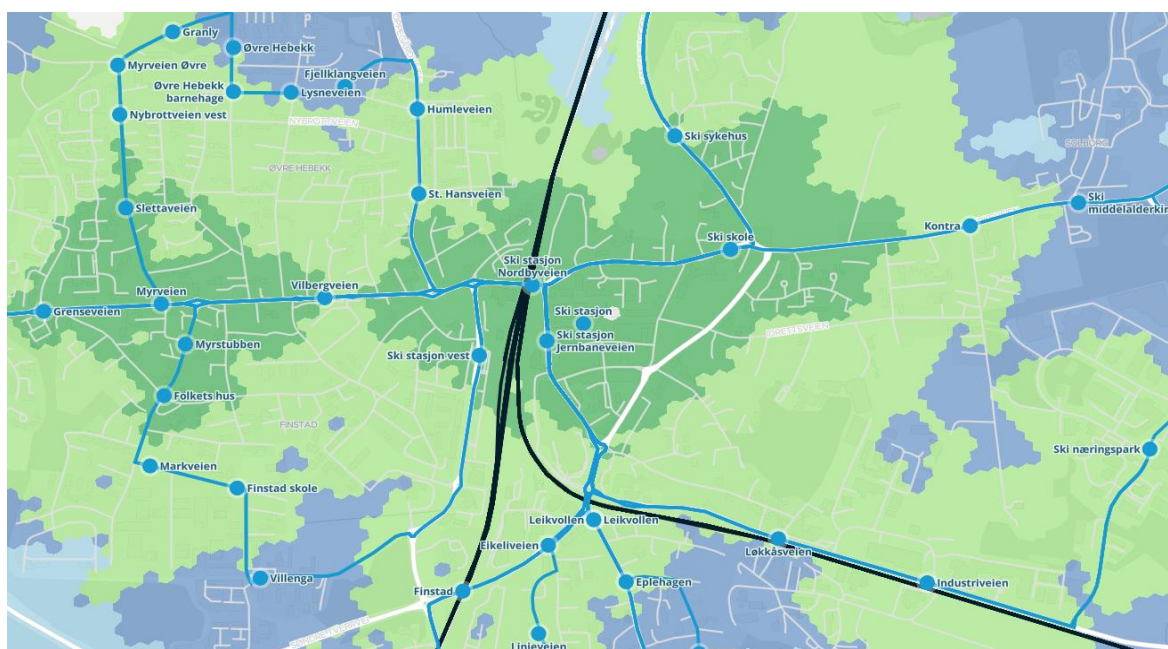
En mye benyttet indeks for å måle tilgang til kollektivtransport er indeksen i tabell 2.⁶ Avstand fra bolig til holdeplass kombinert

med hyppighet/ frekvens på tilbudet gir en indikasjon på hvor god kollektivtilgang innbyggerne i ulike områder har.

Fra Ruters dataverktøy Targamo har vi hentet ut resultater for utvalgte områder av Nordre Follo, som gjengis i kartene nedenfor.

Kartene viser at store deler av kommunen har et svært godt kollektivtilbud ifølge indeksen. Merk at dataene er hentet ut våren 2022 og ikke hensyntar endringer i rutetilbudet etter dette. For enkelte områder, som Vevelstadåsen og Kråkstad, kan indeksen ha endret seg noe i ettertid.⁷

Tabell 2: Indeks for kollektivtilgang					
	Under 500 m	500m - 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avgang pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avgang pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig



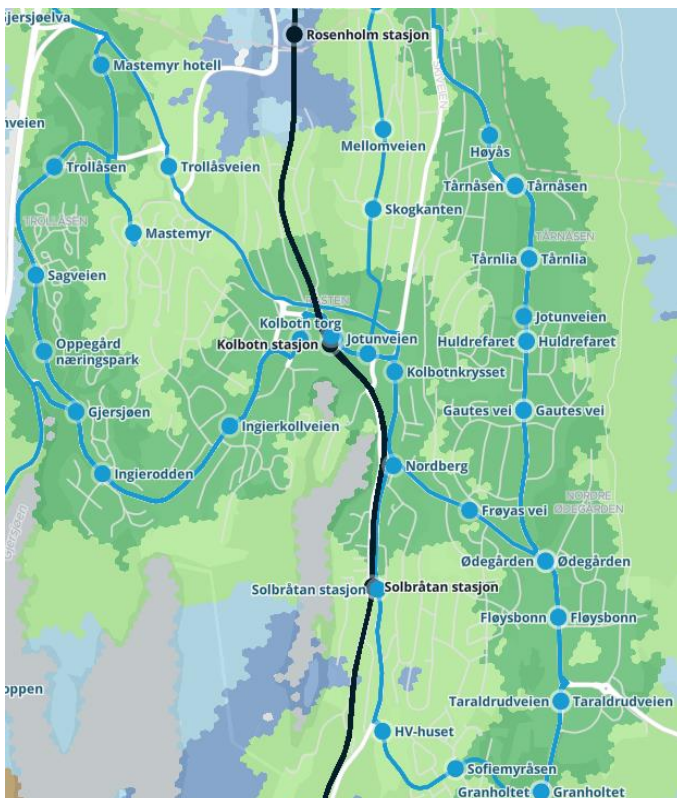
Figur 12. Kollektivtilgang i Ski og omegn (morgenrush). Våren 2022. (Kilde: Ruter/ Targamo)

⁶ Indeksen er utviklet av Transportøkonomisk institutt, men senere videreutviklet av Urbanet Analyse.

⁷ Med nye rutetider på buss og tog fra 12.12.2022 har f.eks. Kråkstad sentrum fått et styrket busstilbud til/fra Ski i rush (kvartersruter). Motsatt er tilbudet blitt redusert for innbyggerne på Vevelstadåsen.



Figur 13. Kollektivtilgang Oppegård/ Greverud og Langhus/ Vevelstad (morgenrush). Våren 2022.
(Kilde: Ruter/ Targamo)

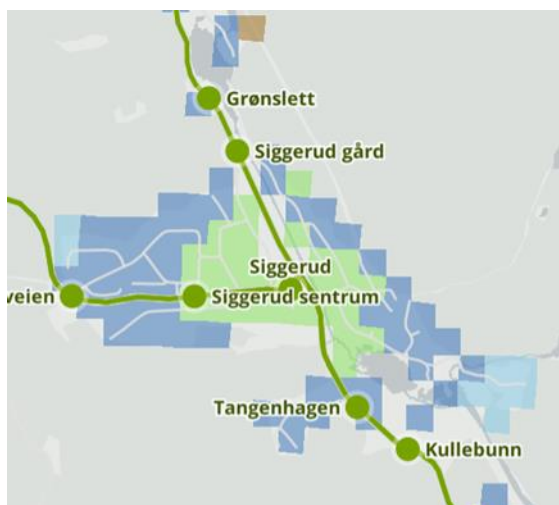


Figur 14. Kollektivtilgang Kolbotn og omegn og på Greverud/Myrvoll/Sofiemyr (morgenrush). Våren 2022.
(Kilde: Ruter/Targamo)

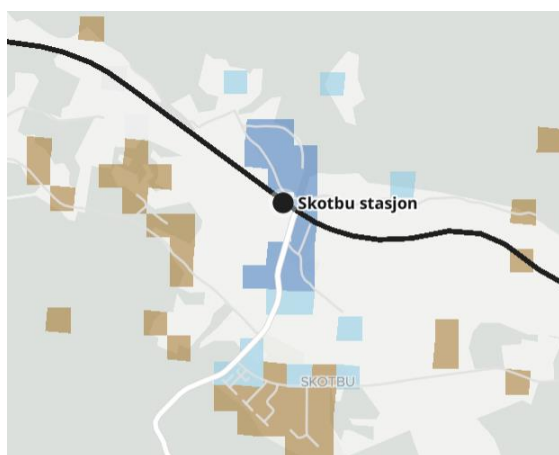
Ikke alle i Nordre Follo bor i nærheten av et godt utbygd kollektivtilbud

Selv om mange av innbyggerne i Nordre Follo kommune bor i nærheten av et godt kollektivtilbud, gjelder dette ikke alle. I områder som Siggerud, Svartskog, Kråkstad og Skotbu er kollektivtilbudet dårligere og det er mer krevende å klare seg uten bil.

Selv om passasjergrunnlaget for bussen er dårligere i områder med spredt bebyggelse, er det viktig å opprettholde et tilstrekkelig tilbud også for ytterkantene av kommunen. Økt vekt på matebusser inn til stasjonene, og innfartsparkering for de som har behov for dette, er viktig. Det samme gjelder prioritering av trygge gang- og sykkelveier langs skoleveiene for barna i disse områdene, slik at det blir attraktivt å sykle/gå til skole og fritidsaktiviteter fremfor å kjøre bil.



Figur 15. Kollektivtilgang Siggerud sentrum i morgenrush på hverdager (venstre) og på lørdager kl.10-11 (høyre). Våren 2022. (Kilde: Ruter/Targamo)



Figur 16. Kollektivtilgang Skotbu sentrum (til venstre) og Kråkstad sentrum (høyre) i morgenrush på hverdager. Våren 2022. (Kilde: Ruter/Targamo).



Figur 17. Kollektivtilgang på Svartskog i morgenrush på hverdager (skolebuss) og på lørdager kl.10-11. Våren 2022. (Kilde: Ruter/ Targamo)

Tilfredshet med kollektivtilbudet

Det fremgår av Ruters MIS- undersøkelse (Ruter, 2022) at 64% av befolkningen i Nordre Follo alt i alt er fornøyd med kollektivtilbudet i kommunen. På spørsmål om tilfredshet med antall avganger/ frekvens svarer 66,5% at de er fornøyd. På spørsmål om muligheten for å reise direkte uten å måtte bytte transportmiddel, svarer 61% at de er fornøyd.

Sammenlignet med de andre Follokommunene er Nordre Follo midt på treet i tilfredshet, dvs. noe lavere enn Frogn, Nesodden og Enebakk, men høyere enn Vestby og Ås. Informasjonen er innhentet i perioden 2017-2019.

Innfartsparkering

Langs Østfoldbanen ligger hele 10 togstasjoner i Nordre Follo kommune, 11 dersom man regner med Rosenholm som ligger akkurat på grensen til Oslo. Det er lagt til rette for innfartsparkering ved 9 av disse: Skotbu, Kråkstad, Ski, Langhus,

Vevelstad, Oppegård, Myrvoll, Kolbotn og Rosenholm.⁸

Innfartsparkeringen ved Myrvoll og Vevelstad stasjoner er på kommunal grunn, øvrige er eid av Bane NOR. Rosenholm, Vevelstad og Ski stasjon har flest plasser. Det er kun avgiftsbelagt parkering ved Ski og Kolbotn stasjoner som driftes av Bane NOR. De øvrige stasjoner har gratis pendlerparkering.

Ved Ski og Kolbotn tilbys pendlerparkeringen gjennom Bane NOR sin parkeringsapp. Reisende med gyldig periodebillett kan kjøpe rimelig parkeringsadgang gjennom appen for en måned eller en uke av gangen. Dette gir i praksis rett til parkering dersom du finner en ledig plass på pendlerparkeringen.⁹

I tillegg til pendlerparkering ved togstasjonene, er det lagt til rette for pendlerparkering ved Tusenfryd/ E6 Vinterbrosetta, for de som ønsker å ta buss videre til Oslo.

⁸ Det er ikke lagt til rette for innfartsparkering ved Solbråtan og Greverud stasjoner. Ved Greverud finnes det imidlertid en liten kommunal parkeringsplass der Flåtestadveien møter Skiveien.

⁹ Ved Ski stasjon koster månedsparkering kr. 250 og ved Kolbotn koster det kr. 100. Det er også mulig å kjøpe dagsbillett ved Ski stasjon. Det er gratis å parkere på pendlerparkeringen hverdager mellom kl. 17:00 - 05:00 og i helgene.

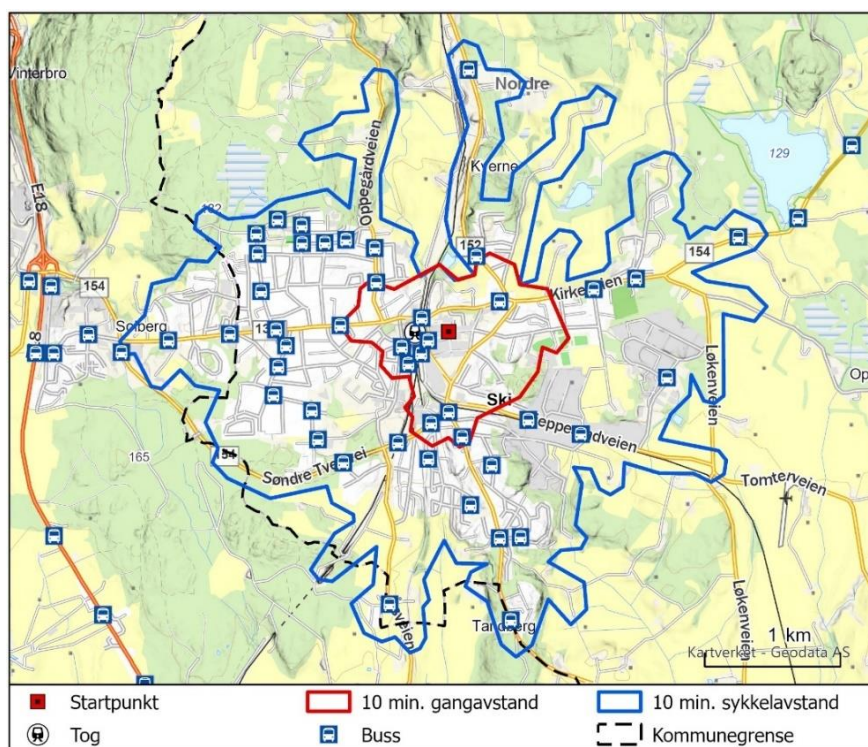
3.4 Korte avstander gir gode forutsetninger for sykkel og gange

Områder som kan nås med sykkel eller til fots på 10 minutter

I forbindelse med temaplanen er det blitt gjennomført en enkel GIS-analyse av avstander for sju viktige målpunkt i kommunen. Kartene nedenfor viser hvor stort område man kan nå ved 10 minutter på sykkel (blå ring) eller 10 minutters gange (rød ring) fra startpunktet (rød firkant). Avstanden er målt langs veiene, med en snittfart for sykkel på 15 km/t og 5 km/t for gange.

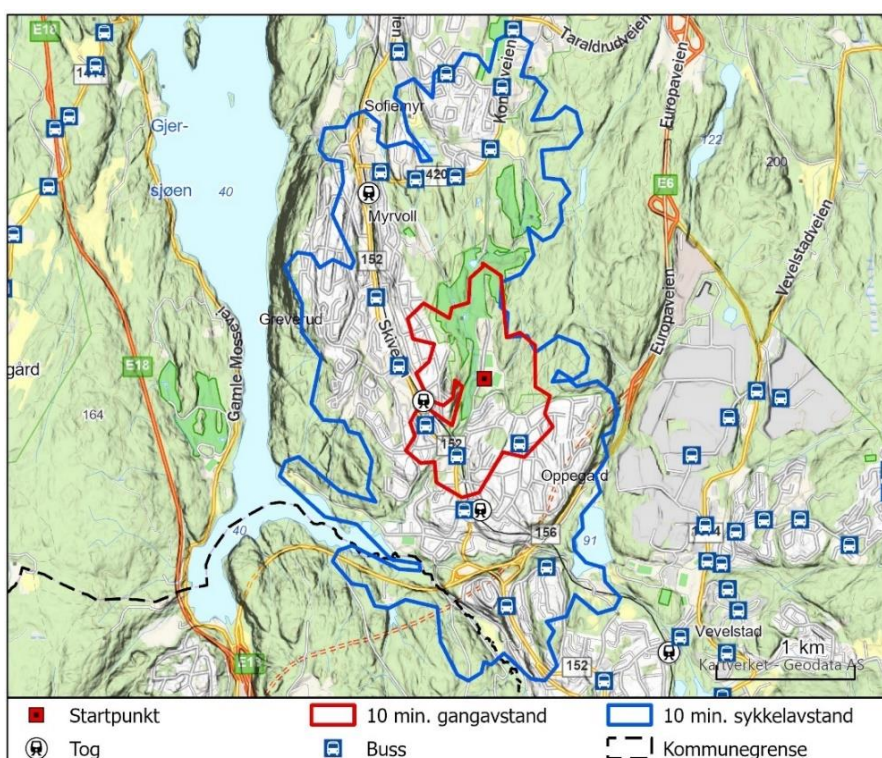
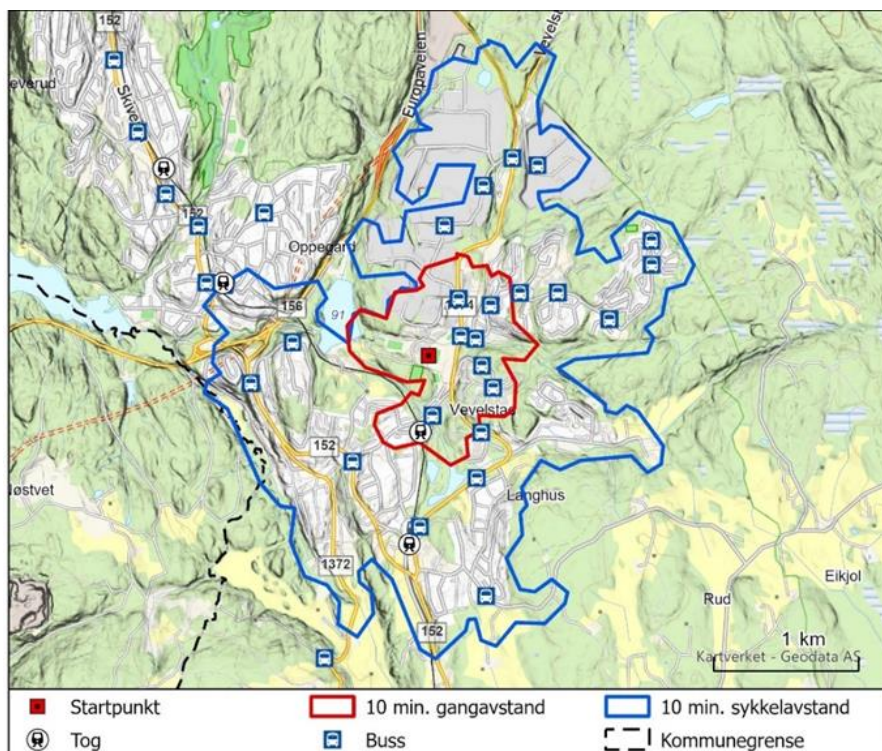
Som kartene nedenfor viser, er det mulig å nå ganske mange sentrale områder av kommunen i løpet av 10 minutter til fots eller på sykkel. Analysen tar dessverre ikke hensyn til stigning eller om det er fortau eller sikre krysningspunkter på strekningen.

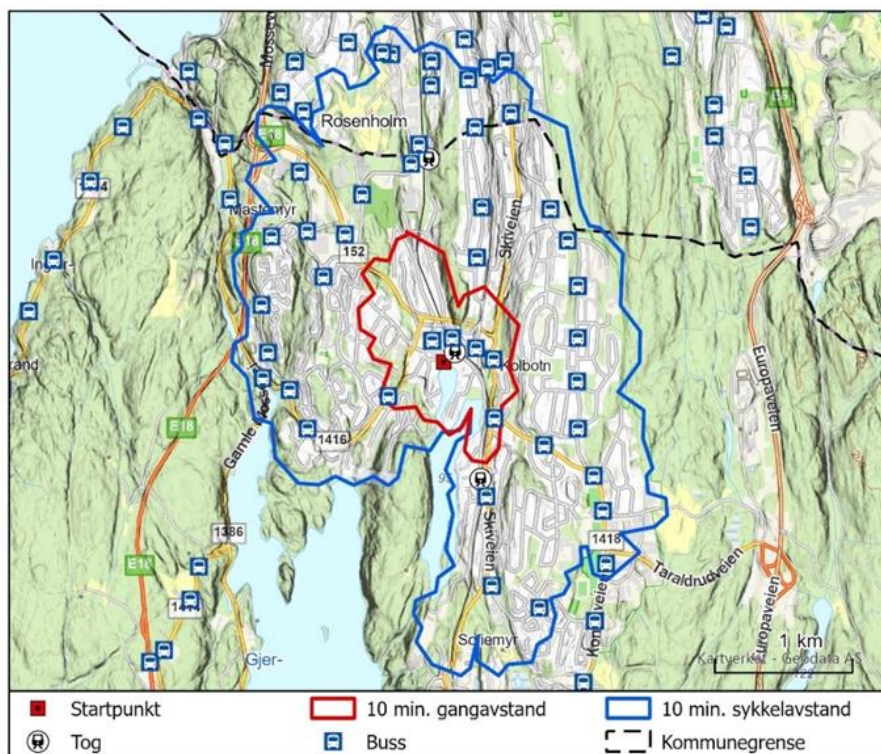
Stigningen har mye å si, spesielt for barn og unge. For ungdom og voksne kan imidlertid elsykler/ elsparkesykler være et alternativ.



Figur 18.
10 min gå- og sykkelavstand fra Ski Rådhus.

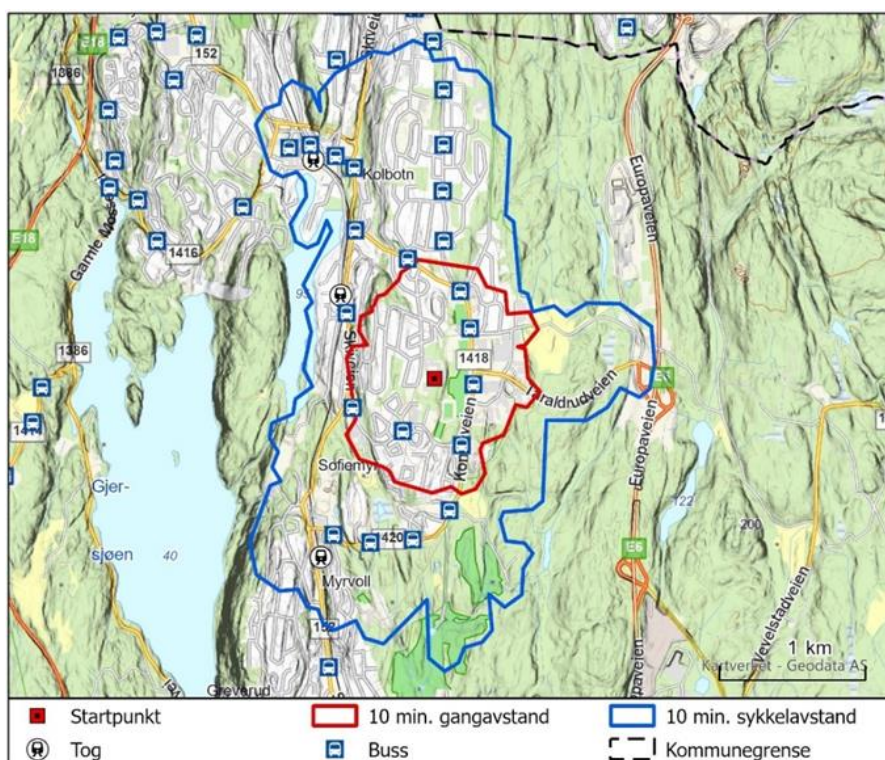
Nesten hele Ski tettsted ligger innenfor 10 min sykkelavstand. Det er heller ikke store høydeforskjeller, noe som gjør sykkel til et egnet fremkomstmiddel





Figur 21.
10 min gå- og sykkelavstand fra Kolbotn sentrum.

Man kommer langt på 10 minutter med sykkel i Kolbotn. Det er imidlertid store terrengforskjeller enkelte steder, for eksempel mellom Kolbotn sentrum og Sofiemyr. Dette kan påvirke sykkelavstanden noe



Figur 22.
10 min gå- og sykkelavstand fra Sofiemyr idrettspark.

Det er store terrengforskjeller i området spesielt vest mot Kolbotnvannet/ Gjersjøen, dette kan påvirke sykkelavstanden noe.



Figur 23.
10 min gå- og sykkelavstand fra Ingierstrand bad.

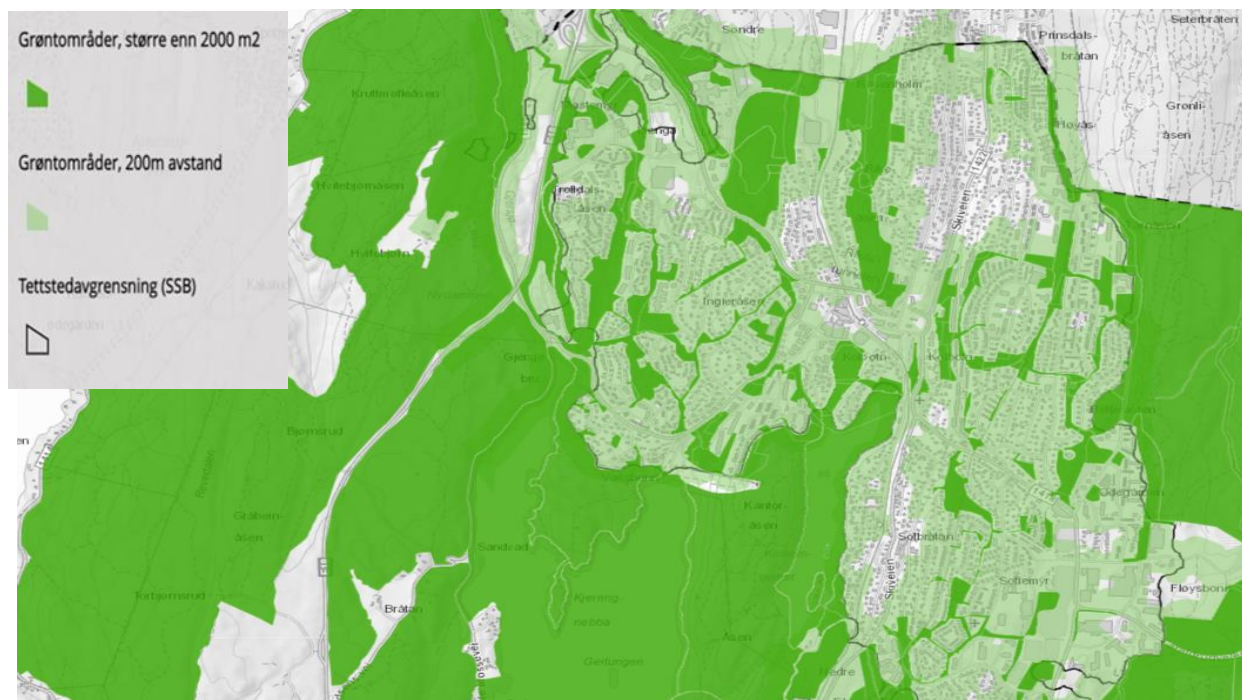
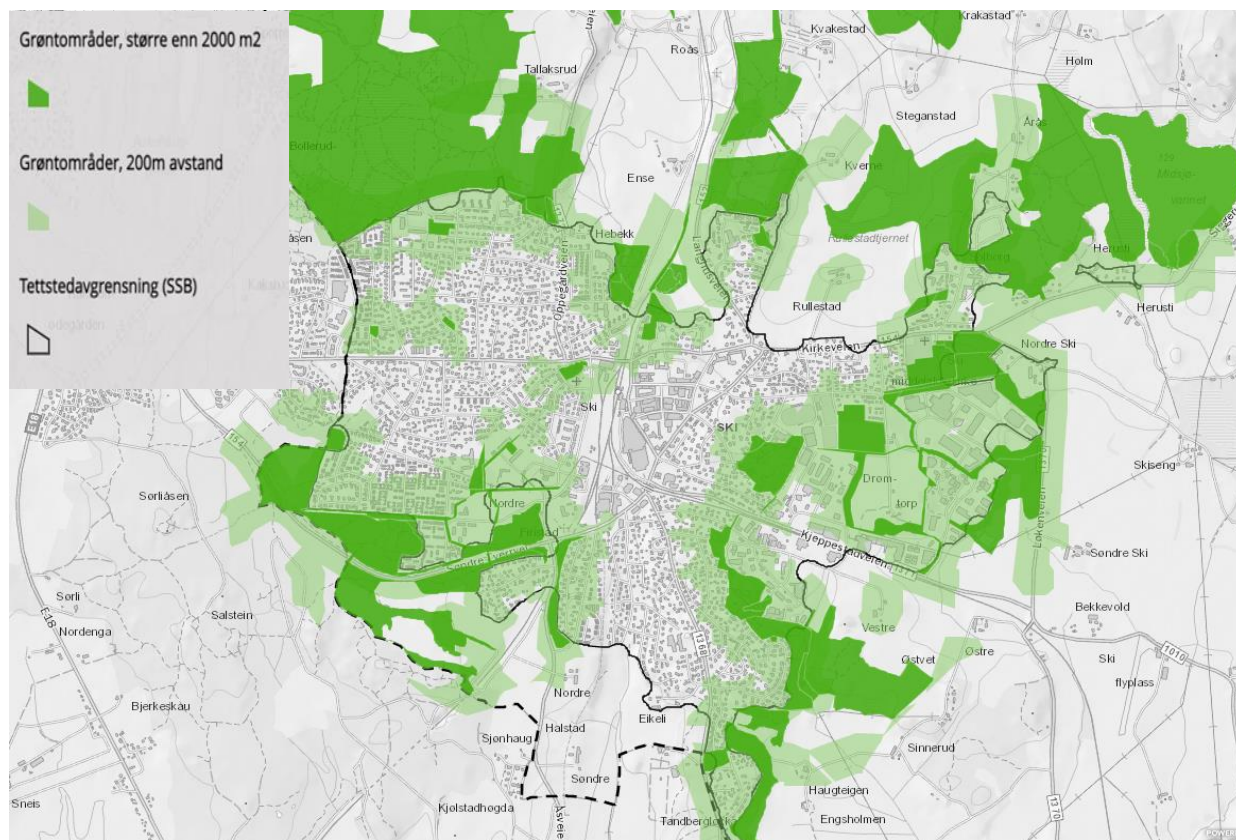
Ingierstrand bad og hele kysten kan oppleves utfordrende å nå for gående eller syklende (både sørfra og nordfra). Det er ikke gang- og sykkelvei langs verken Ingierveien eller Gamle Mossevei. I tillegg er det noe terrengforskjeller. Kollektivholdeplassene langs kysten er kun betjent på hverdager (skolebuss).

Tilgang til nærturterreng

Turgåing er den fysiske aktiviteten nordmenn totalt sett bruker mest tid på, og en stor andel av befolkningen benytter turveier og turstier. Enkel tilgang til nærturterreng er viktig for å kunne være fysisk aktiv og nyte friluftsliv. Undersøkelser viser at det fra bolig eller oppholdssted ikke bør være lenger enn 200 meter til mindre grønne områder, for

at områdene skal få funksjon som friluftslivsområde for beboerne i hverdagen.

Spesielt i Ski sentrum mangler det grønne områder i sentrum. Se kart i figur 24 og 25 under, som er hentet fra en kartlegging kommunen gjorde i 2021, som viser avstand fra bosted til grøntområder av en viss størrelse.



3.5 Nullvekstmålet kan ikke nås uten økt satsing på trafikksikkerhet

Nasjonale mål om økt satsing på kollektiv, sykkel og gange fører naturlig nok til flere myke trafikanter. Dessverre utfordrer dette samtidig nullvisjonen om null drepte eller hardt skadde i trafikken (Statens vegvesen, 2022).



Figur 26. Barn på vei til skole
(Foto: iStock by Getty Images)

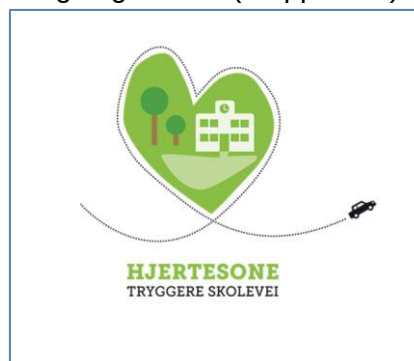
Forskning viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per transporterte kilometer er om lag 10 ganger høyere for syklister og om lag 5 ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med førere og passasjerer i bil (TØI, 2020). De senere årene har det særlig vært en negativ utvikling i antall drepte og hardt skadde syklister i storbyområder. Det blir derfor ekstra viktig å arbeide med forebyggende tiltak og tilrettelegge for trafikksikre løsninger for de myke trafikantene. Det kan ikke forventes at folk sykler og går dersom det oppleves utrygt. Fysiske tiltak, kombinert med holdningsskapende arbeid, er viktige virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet.

Særlig viktig er det å legge til rette for at barn og unge kan gå til skolen og fritidsaktiviteter på trygge gangveier. Opplever foreldre at dette ikke er tilfredsstillende vil mange velge å kjøre

barna. Det igjen gir økt biltrafikk og mindre trygghet for de som går, og det etableres en ond sirkel.

Det er et nasjonalt og kommunalt mål at minst 80 % går eller sykler til skolen. Høsten 2021 gjennomførte Viken fylkeskommune en reisevaneundersøkelse blant barneskoleelever i alle kommuner i Viken. I Nordre Follo kom det inn svar fra 1745 elever i 1-7 klasse. Av disse svarte 86 % at de sykler, sparkesykler eller går til skolen i sommerhalvåret. Tilsvarende tall for vinterhalvåret var 77%. 10% svarte at de blir kjørt med bil til skolen i sommerhalvåret og 18% i vinterhalvåret. En liten andel, hhv 4,5%, reiser kollektivt (ordning med skoleskyss). På spørsmål om man syntes skoleveien var farlig svarte 64% «nei», 27,5% «ja» og 8% «vet ikke». Resultatene bør tolkes med forsiktighet da svarprosenten var lav og enkelte skoler var bedre representert enn andre. Ulike forhold ved den enkelte skole kan ha påvirket svarfordelingen. Viken fylkeskommune vil gjenta undersøkelsen høsten 2022.

I 2019 ble det vedtatt at kommunen skal arbeide for etablering av hjertesoner rundt barneskolene i kommunen.¹⁰ Hjertesoner er et konsept i regi av Trygg Trafikk og går ut på å danne en sone rundt skolen der det er så lite biltrafikk som mulig. De som må kjøres, slippes av på bestemte av- og påstigningssteder (droppsoner) som



Figur 27. Hjertesoner gir tryggere skolevei
(Foto: Nordre Follo kommune)





Figur 28.

Universelt uformede fortau og krysningspunkter er vesentlig for at synshemmede, rullestolbrukere og andre sikres god fremkommelighet. (Foto: Ron Bailey/ Getty images)

etableres utenfor hjertesonen. Arbeidet med hjertesoner er høyt prioritert i kommunens trafikksikkerhetsarbeid og er en kombinasjon av holdningsskapende og fysiske tiltak. Et nært samarbeid mellom skolen og FAU er også viktig for å få flere til å gå eller sykle til skolen. Det kreves et kontinuerlig og målrettet arbeid for å skape gode holdninger og adferd blant både foreldre og barn.

Mange steder i kommunen vår er det bygget strekninger med gang-/sykkelveier, men strekningene utgjør ikke alltid et sammenhengende nett mellom viktige målpunkt. De som allikevel går eller bruker sykkel blir flere steder tvunget ut i veibanen, med fare for ulykker. Flere steder er det overganger og krysningspunkter som innbyggerne opplever som farlige.



Barn og unge nevner også at de ofte har lange avstander til fritidsaktivitetene og at store høydeforskjeller, mørke og krevende forhold vinterstid kan gjøre det vanskelig å sykle eller gå enkelte steder.

Temaplan for trafikksikkerhet i Nordre Follo ble vedtatt av kommunestyret i mars 2021. Temaplanen, og tilhørende tiltaksplan (vedtatt høsten 2021) legger

føringer for hvordan kommunen skal jobbe med både holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak på trafikksikkerhetsområdet fremover. Siden trafikksikkerhet berører mange virksomheter, er det opprettet en tverrfaglig trafikksikkerhetsgruppe for å koordinere og samordne innsatsen.

3.6 Universell utforming – fortsatt «et langt lerret å bleke»

Universell utforming er en strategi som handler om å skape et tilgjengelig og inkluderende samfunn, der alle har mulighet til å komme seg frem og forflytte seg, uavhengig av livsfase eller funksjonsnivå. Universell utforming innebærer å lage løsninger som fungerer for alle, slik at det ikke kreves spesialløsninger for enkeltgrupper.

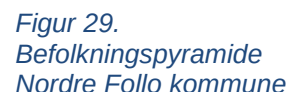
Universell utforming handler ikke bare om tilrettelegging for bevegelseshemmede, svaksynte og blinde. Også miljøhemmede, for eksempel personer med astma, allergi og annen følsomhet for stoffer/ forbindelser, kan reagere så kraftig på omgivelsene at deres mobilitet blir svekket. Krav om universell utforming er nedfelt i norsk lov.¹¹ Etter lovverket skal universell utforming ivaretas i *alle nye anlegg og ved oppgradering av*

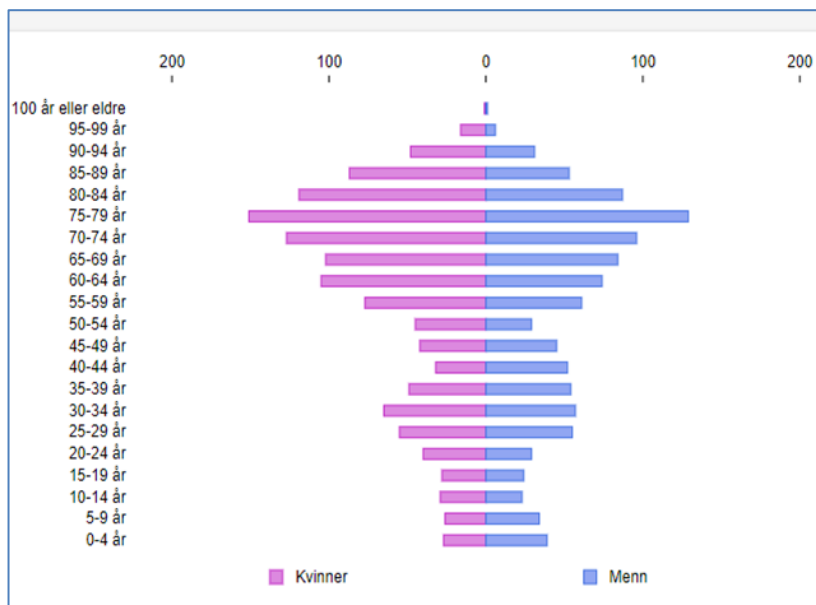
¹¹ Lov om likestilling og forbud mot diskriminering, Plan og bygningsloven, Forskrift om tekniske krav til byggverk (Tek 17), Lov om offentlige anskaffelser og Forskrift om universell utforming av informasjons- og kommunikasjonsteknologiske (IKT)-løsninger.

En reise består som regel av flere ledd. Dersom kun ett ledd i reisekjeden ikke er universelt utformet kan det bryte hele reisekjeden og gjøre reisen umulig eller vanskelig å gjennomføre for enkelte grupper. Kartlegginger gjort blant personer med funksjonsnedsettelser viser at transport utgjør en utfordring i hverdagen i betydelig større grad for denne gruppen enn for funksjonsfriske. Personer med nedsatt bevegelsesevne reiser også kollektivt i mindre grad enn befolkningen før øvrig (Bufdir, 2022). Mange opplever at bilen er et nødvendig hjelpemiddel i hverdagen og det er viktig med god tilrettelegging for HC-parkering til denne gruppen.

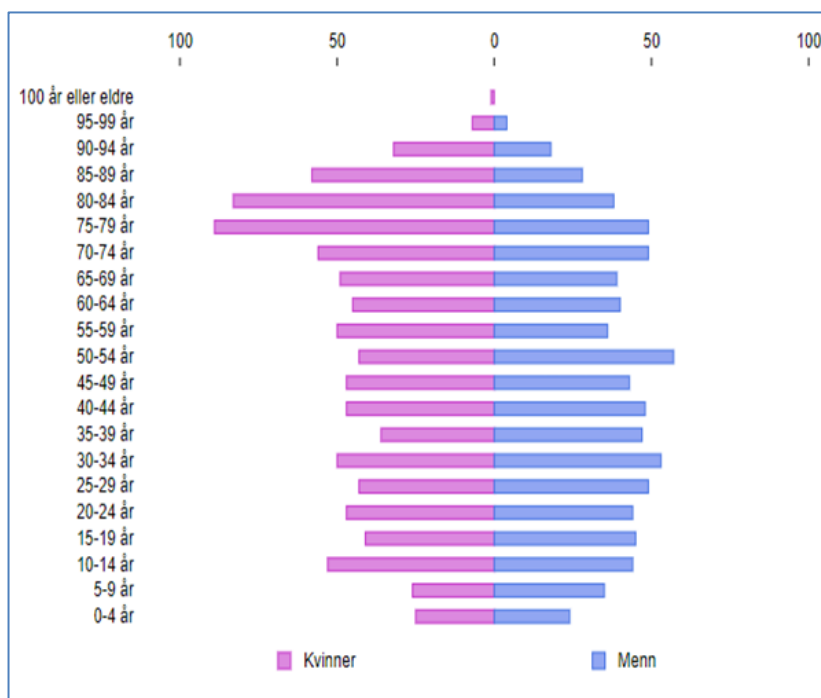
3.7 Flere eldre øker behovet for universell utformet transport

Mot 2040 forventes en vesentlig økning av aldersgruppen over 65 år i Norge, og dette gjelder også i vår kommune. Allerede i dag er sentrumsområdene i Kolbotn (og Ski) preget av en eldre befolkning, jf. figur 29 til 31 nedenfor som viser alderssammensetningen i hhv Ski sentrum, Kolbotn sentrum og Nordre Follo som helhet.





Figur 30. Alderssammensetning i befolkningen i 500 m radius rundt Kolbotn stasjon



Figur 31. Alderssammensetning i befolkningen i 500 m radius rundt Ski stasjon

Mange eldre som er dårlig til beins eller har andre helseutfordringer, opplever å være avhengig av biltransport for å komme seg ut, gjøre ærender og være sosiale. Å reise kollektivt oppleves kanskje ikke som en reell mulighet med dagens tilbud, og man foretrekker derfor bilen. Andre eldre er i en situasjon der de ikke har førerkort eller ikke ønsker å kjøre bil mer, og er helt avhengig av et tilrettelagt og universelt utformet kollektivtilbud.

For å kunne fortsette å være aktive i samfunnet, er eldre mennesker avhengige

av gode transportløsninger, også utover privatbilen. Kollektivtransport, gangbare nabolag, god tilgjengelighet og universell utforming, også ombord på kollektivtransport, gjør det enklere for eldre å reise (KS, 2020). Tilfredsstillende ventefasiliteter og godt vintervedlikehold på knutepunktene er også viktig for denne aldersgruppen.

En studie fra TØI viser at nær 70 prosent av de eldre mener det er sentralt for deres livskvalitet å vite at de kan få transport eller komme seg ut når man trenger det.

Svært få eldre liker å være avhengige av andre for å få transport, og foretrekker et offentlig tilbud (Hjorthol, et al., 2011) .

Mange eldre opplever en følelse av frihet når de går ut av yrkeslivet. De har tid og ressurser til å være aktive på nye arenaer. Tilgjengelig transport er avgjørende for at eldre skal kunne bruke og ta del i kommunens tilbud (KS, 2020).

3.8 Samordnet areal og transportutvikling er komplekse prosesser

Nordre Follo kommunes arealstrategi legger opp til utbygging og fortetting i prioriterte utbyggingsområder nær kollektivknutepunktene, med grønne byrom og gode bomiljøer. Mesteparten av veksten i årene fremover skal komme i disse områdene.

Kommunen har i utgangspunktet lite innflytelse på kollektivtransporten, som i dag ligger på statlige og regionale aktører. Skal kommunen som arealmyndighet få til en vellykket by- og tettstedsutvikling, i tråd med regional plan, er det vesentlig med samarbeid og tett dialog med de statlige og regionale transportaktørene om utbygging av et tilfredsstillende transportsystem.

Utbygging i sentrumsområder er krevende og komplekse prosesser, som ofte innebærer transformasjon av eksisterende bebyggelse og omdefinering av veisystemer. Det er som regel mange involverte aktører, både statlige, regionale og private. Det kan utløse kostnads-krevende infrastrukturtiltak innen transport.¹² Dette gjelder ikke minst de mange fylkesveiene som ønskes ombygget til «bygater», der god fremkommelighet for bussen, - og trygge og effektive forhold for gående og syklende, skal prioriteres. Manglende avklaring rundt finansiering av disse kan fort bli en flaskehals i byutviklingen.

Gjennom reguleringsbestemmelser (rekkefølgekrav), gjennomføringsavtaler og utbyggingsavtaler har kommunen et viktig verktøy for å få private utbyggere til å bidra med finansiering av transport-infrastruktur i utbyggingsområder. Det er imidlertid strenge juridiske krav til forholdsmessighet og rimelighet i det kommunen pålegger utbygger.

3.9 Begrenset med midler til fysiske tiltak på kommunale veier

Det er et stort etterslep på vedlikehold for veinettet i kommunen (jfr. Temaplan for kommunale veier). Samtidig er Nordre Follo kommune inne i en krevende tid økonomisk sett. Både drifts- og investeringsbudsjettet for kommunale veier berøres av dette. Det er også mange igangsatte bygge- og anleggsprosjekter i de prioriterte utbyggingsområdene, og enda flere er under planlegging. Dette stiller kommunen overfor spesielle utfordringer i de kommende årene.

Som nevnt under 3.8 kan kommunen i utbyggingssaker stille krav om at utbygger bidrar med finansiering til infrastruktur, f.eks. for gående og syklende. Mer utfordrende er det å planlegge og forbedre infrastruktur i områdene som ikke skal transformeres. Det er kostnads-krevende å bygge gang- og sykkelveier og bedre kryssningspunkt. Mye av veinettet der det er behov, eies også av fylkeskommunen.

Når det gjelder trafiksikkerhet vil det være nødvendig å legge innsats også i forebyggende arbeid, slik som f.eks. holdningsskapende kampanjer. Dette er mindre kostnads-krevende, og kan gjøres i samarbeid med flere større aktører slik som Viken, politiet og Trygg Trafikk.

Nordre Follo kommune er part i byvekstavtalen for Oslo-området, sammen med staten, Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum og Lillestrøm. Det overordnede målet med avtalen er å

¹² For kommunen innebærer utbyggingen også utgifter knyttet til sosial og teknisk infrastruktur

nå nullvekstmålet og redusere klimagassutslippet fra veitrafikken. I byvekstavtalen går staten inn med betydelige økonomiske midler til miljøvennlig samferdselsinfrastruktur. Gjennom avtalen er Nordre Follo kommune blant annet sikret statlige midler til bygging av ny bru over jernbanen ved Oppegård stasjon.

I byvekstavtalen er det satt av omkring 5 mrd. kr. til gang-, sykkel- og kollektivtiltak i Oslo og Akershus over en 10 års periode. Både riksveiltak og tiltak langs fylkesveier og kommunale veier, kan finansieres gjennom avtalen.¹³ Her har kommunen en reell mulighet til å sikre midler til gang- og sykkelveier og fortau langs kommunale veier, samt til å samarbeide med fylkeskommunen om midler til fylkesveger. Årlig fordeling av disse midlene gjøres gjennom vedtak av handlingsprogrammet for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 (Statens vegvesen, 2022).

3.10 Kommunens ansatte kjører mye bil

Gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet har stor betydning for om ansatte velger å kjøre bil til jobb (Christiansen, Engebretsen, & Hanssen, 2015). I tillegg

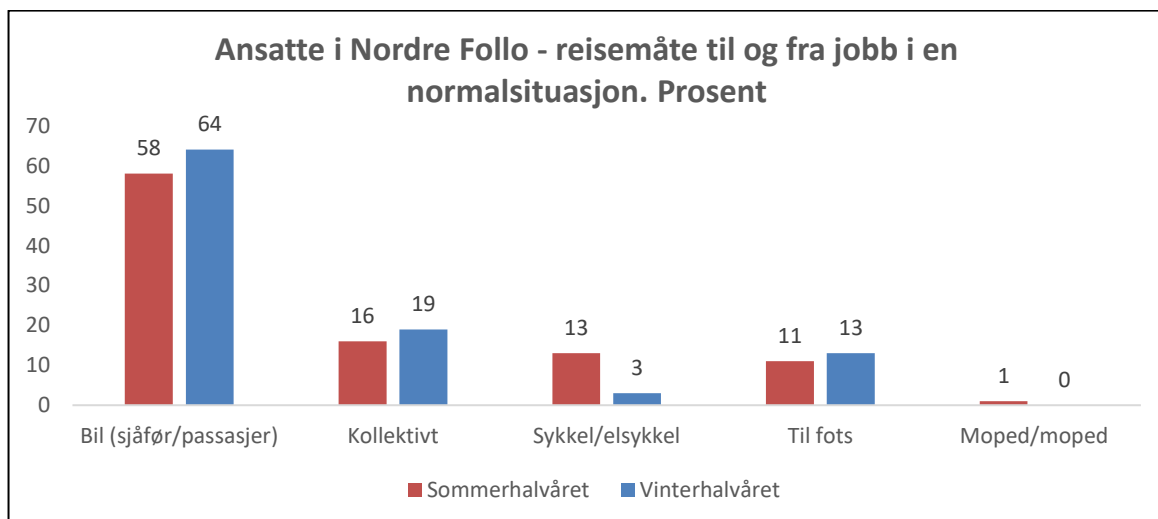
vil selvfølgelig arbeidsstedets lokalisering og muligheter for å reise kollektivt, også spille inn.

Høsten 2020 ble det gjennomført en intern reisevaneundersøkelse blant ansatte i Nordre Follo kommune, der man spurte

om de ansattes reisevaner.¹⁴ De ansatte ble bedt om å svare både om reisevaner før og under Covid-19 pandemien.

På spørsmål om reisevaner i en normalsituasjon svarte hele 64% at de kjører bil til/ fra jobb i vinterhalvåret og 58% at de kjører bil i sommerhalvåret, se figur 32. Kollektivandelen er på kun 19 og 16% (hhv. vinter/sommer). Størst forskjell i vinter/sommerhalvåret ser vi for sykling, hele 13% av de ansatte sykler til og fra jobb i sommerhalvåret, men kun 3% i vinterhalvåret. Det kom også frem i undersøkelsen at de aller fleste som kjører bil til jobb, parkerer gratis ved arbeidsstedet i kommunen. Unntaket er ansatte med arbeidssted i Ski sentrum og Kolbotn sentrum. Her var det noe lavere tilgang til gratisparkering. En av tre oppgir å kjøre elbil.

I ansattundersøkelsen ble det også spurt om tilfredshet med sykkeltilrettelegging, Litt over 40 % av de ansatte er



Figur 32. Valg av reisemiddel til og fra jobb – Ansatte i Nordre Follo, 2020

¹³ I tilleggssavtalen til byvekstavtalen, som ble signert høsten 2021, ble det åpnet opp for at også fylkeskommunale og kommunale prosjekter kan finansieres gjennom denne budsjettposten.

¹⁴ Det kom inn 1835 svar, som gir en svarprosent på 37%.

misfornøyde med garderobe- og dusjfasilitetene. Det er noe mer tilfredshet med parkeringsmulighetene, som over 50% svarte at det var fornøyde med.

3.11 Reisevaner er under endring

Pandemien har påvirket reisevaner

Pandemien har ført til endringer i reisevanene våre. Under pandemien holdt mange seg mye hjemme, og mange benyttet hjemmekontor og digitale løsninger. Vi fikk en markant nedgang i antall kollektivreiser på grunn av regjeringens oppfordring om bare å benytte kollektivtransport om man ikke hadde andre alternativer.

Det er fortsatt betydelig usikkerhet rundt hvordan mobiliteten vil se ut i fremtiden og hva som egentlig blir «den nye normalen». Etter to år med restriksjoner er biltrafikken i stor grad tilbake på samme nivå, mens andelen kollektivreisende fortsatt er lavere enn før pandemien. Høsten 2022 var fortsatt andelen passasjerer kun på 93-94% av 2019-nivå i Ruters område. Fortsatt mye bruk av hjemmekontor og økt bruk av digitale møter og arrangementer, er trolig medvirkende årsaker til dette.

Selv om tallene kan tyde på at den totale mobiliteten i samfunnet har gått noe ned, har altså forholdet mellom reisemåtene blitt forrykket. «Kaka» har blitt litt mindre, og «kakestykkene» har endret størrelse. Utviklingen skaper bekymring for kollektivselskapene, som har opplevd

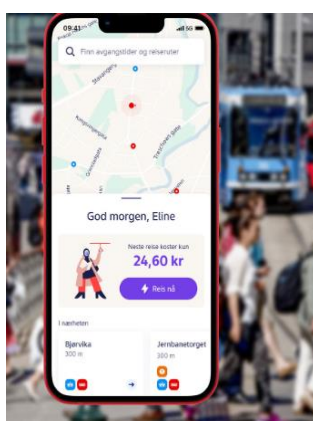
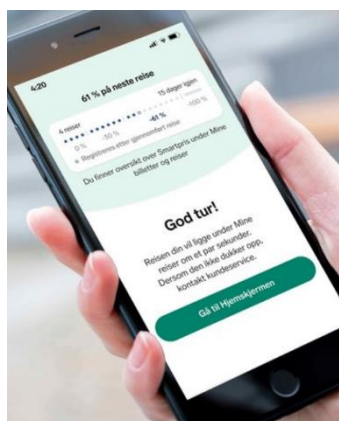
sviktende billettinntekter, og reagert ved å nedskalere rutetilbudet enkelte steder, også i Follo.

Hvordan skal kollektivtrafikken ta tilbake passasjerene som har begynt å bruke bilen mer, og som kanskje sitter på hjemmekontor deler av uken? Mange har pekt på behovet for mer omstilling tilpasset ny etterspørsel og nye reisevaner, for eksempel gjennom rimeligere og mer fleksible billettsystemer. Det pekes også på behov for å samordne omstillingen med andre virkemidler, som for eksempel endringer i bruksfordelene for elbiler, strengere parkeringsregler for bil, holdningskampanjer osv.

Mikromobilitet og delingsmobilitet – nye trender

I transportsektoren skjer det mye spennende teknologisk utvikling. Det er stort fokus på å finne nye, innovative og mer bærekraftige mobilitetsløsninger som kan gjøre det enklere og mer attraktivt å reise klimavennlig. Med fremveksten av appbaserte løsninger for å låse opp kjøretøy for leie, har delingsmobilitet blitt enklere og mer populært.

Bildeling har de siste årene vokst frem som et alternativ til det å eie egen bil, særlig i de større byene. For folk som bor i nærheten av et godt utbygd kollektivtilbud, og kanskje bare trenger bil av og til, kan bildeling være et veldig godt- og rimeligere alternativ til det å eie egen bil.



Figur 33. Både Ruter og Vy tester ut nye billettmodeller i 2022.

Ruter tester billettkonseptet «Reis», der du opparbeider deg en personlig rabatt på billetten ut ifra hvor ofte du reiser. Vy tester ut billettkonseptet «SmartPris» på enkelte strekninger på Østlandet. Med denne løsningen blir enkeltbilletten billigere jo mer du reiser på en fast strekning i løpet av en måned, og du betaler aldri mer totalt for perioden enn det en periodebillett koster (Vy, 2022; Ruter, 2022).



Figur 34. Bildeling på Ski stasjon.

Som del av Mobilitetspunktet på Ski stasjon Vest har det blitt testet ut en prøveordning med seks elektriske delebiler fra Move About på vestsiden av stasjonen. Kjøretøyene kan leies på times, dags- eller ukesbasis og man booker og låser opp kjøretøyene gjennom en app. (Foto: Nordre Follo kommune)

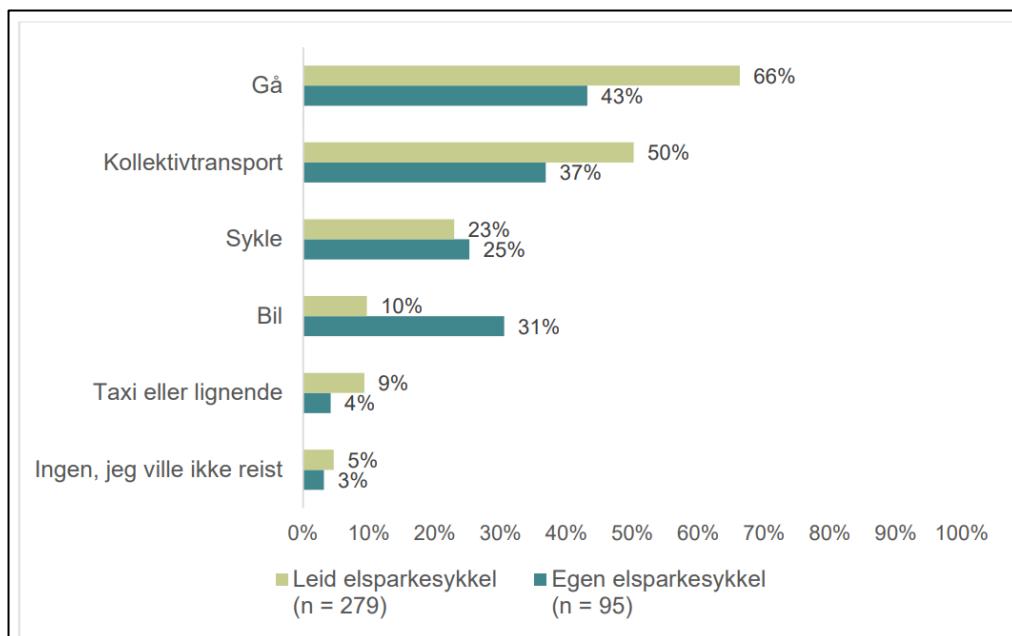
For andre kan det gi mulighet til å kvitte seg med bil nummer to.

I Nordre Follo har utviklingen gått sakte. Det er kommet noen bildelingsaktører inn på markedet den siste tiden, deriblant Hyre og Move About. I tillegg er Getaround et konsept som er godt etablert i kommunen.¹⁵

Elektriske sparkesykler har blitt svært populære de siste årene, både i privat eie og via utleiefirmaer som har etablert seg i flere norske byer.

Elsparkesykler er arealeffektive, har ingen lokale utslipp, og har en fordel over elsykkelen ved at de er lettere å ha med seg. I tillegg er de billigere i innkjøp. Undersøkelser viser at de hovedsakelig erstatter turer til fots eller kollektivreiser, men også i noen grad erstatter de korte bilturer (se figur 35).

I tillegg har elsparkesykler potensial til å bygge opp om kollektivtransporten ved å forenkle reiser til og fra holdeplasser og dermed øke kollektivtransportens omland.



Figur 35. Hvilke(t) transportmiddel erstattet din siste tur med elsparkesykkel? Flere svar mulig. (TØI, 2021, s. 18)

¹⁵ Getaround (Nabobil) er en markeds plass som kobler privatpersoner som ønsker å leie ut sin bil med andre privatpersoner som ønsker å leie bil.



Figur 36. Ruter og Tier lanserte elsparkesykler i Ski tettsted sommeren 2021 som en del Mobilitetspunktet på Ski stasjon. I samarbeid med kommunen testet Ruter/Tier ut en løsning med faste parkeringsplasser i Ski sentrum. Ved hjelp av geofence ble brukerne tvunget til å parkere kjøretøyene på oppmerkede områder/ i sykkelstativer for å kunne avslutte turen. (Foto: Nordre Follo kommune)

De kan, i motsetning til elsykler, tas med gratis på kollektivtransporten, og er egnet til både «første etappe» og «siste etappe» kombinert med kollektivtransport.

Det er også negative sider ved elsparkesykler. Undersøkelser viser at kjøretøyene i stor grad erstatter gange, og til dels også sykkel, noe som bidrar til mindre fysisk aktivitet for brukerne, som igjen kan ha negativ effekt på folkehelsen. Videre er det knyttet høy ulykkesrisiko til bruken av kjøretøyene, og ofte skapes økt konflikt med andre trafikantergrupper. Det er også utfordringer knyttet til feilparkerte og henslengte elsparkesykler som bidrar til både et uryddig bybilde og farlige situasjoner for blinde, svaksynte og andre.

For å utløse potensialet til å bli en viktig del av et grønt mobilitetstilbud, må utfordringene løses gjennom at bruken reguleres strengere. Her er det gjort flere grep de siste årene, blant annet gjennom endringer av regelverket. Fra juni 2022 er elsparkesykler omdefinert fra «sykkel» til «motorvogn», det innføres 0,2 promillegrense, aldergrense på 12 år og hjelmpåbud for barn under 15 år (Samferdselsdepartementet, 2022). Fra tidligere er det innført forbud mot flere enn én person på kjøretøyet og maksfart på 6 km/t når man passerer fotgjengere på fortau/gangfelt. I tillegg fikk kommunene i

2021 lovhjemmel til å regulere elsparkesykkellutleie gjennom egen kommunal forskrift. På denne måten kan kommunen sette begrensninger for både antall aktører og antall kjøretøy i kommunen og regulere bruken dersom man ser behov for det ¹⁶.

I tillegg til strengere regulering kan også holdningskampanjer blant brukerne være et viktig bidrag for å sikre trafiksikkerhet og et ryddig bybilde.

Elektriske mopeder og motorsykler.

I de senere årene har elektriske motorsykler og elmopeder blitt stadig mer populært i Norge. Elektrifiseringen har likevel gått seinere enn for personbilen, og det har vært et begrenset utvalg av kjøretøy i markedet. For å stimulere til raskere teknologiutvikling og økt tilgjengelighet, introduserte Enova i 2022 en støtteordning for kjøp av både elektriske mopeder og tung og lett MC. Det forventes at tiltaket vil ha en positiv effekt på salget av elektriske motorsykler og mopeder i årene fremover (Enova, 2023).

Smart mobilitet må testes ut

Det skjer mye spennende teknologisk utvikling på transportområdet, knyttet til elektrifisering, digitalisering, deleøkonomi, selvkjøringsteknologi osv. Men såkalt «Smart mobilitet» må prøves ut gjennom

¹⁶ Oslo og Fredrikstad kommuner har valgt å regulere utleiefirmaenes virksomhet gjennom lokal forskrift. Nordre Follo hadde en tilsvarende lokal forskrift ute på høring høsten 2022.

testing og pilotering for å lære mer om den nye teknologien og hvordan den kan tilpasses brukerne på best mulig måte.

Nordre Follo kommune har de siste årene samarbeidet med Ruter i flere slike testprosjekter der nye mobilitetstjenester prøves ut i vår kommune, - i begrenset tid og omfang.

Blant annet har kommunen og idrettslagene i gamle Oppegård kommune samarbeidet med Ruter om «Pilot Oppegård» i 2019-2020.



Figur 37. Idrettsbussen «Pilot Oppegård» (Foto: Kolbotn IL)

Dette var en appbasert bestillingstjeneste der minibusser fraktet barn og unge mellom trening og hjemmene deres, og på denne måten reduserte foreldrenes bilkjøring. Prøveordningen, som startet opp i september 2019, fikk imidlertid dessverre begrenset drift i 2020 pga. korona-pandemien. Pilot Oppegård ble avsluttet i desember 2020.

Kommunen har siden 2020 også samarbeidet med Ruter om prosjektet «Selvkjørende kjøretøy i Ski». To selvkjørende kjøretøy har i 2021 kjørt en fast rute mellom boligområdet på Hebekk og Ski stasjon. Om bord i kjøretøyet har det vært en ansvarlig vert, men kjøretøyet har kjørt autonomt. Planen var at tjenesten etter hvert skulle omdannes til en fleksibel bestillingstjeneste – slik at de reisende selv kunne bestemme når og hvor de ville bli plukket opp. På grunn av forsinkede leveranser og lave passasjertall grunnet pandemi, ble piloten avsluttet i januar 2022.



Figur 38. Selvkjørende kjøretøy ble testet i Ski i 2021. (Foto: Ruter AS)

I juni 2021 åpnet «Mobilitetspunkt på Ski stasjon», et prøveprosjekt som Ruter, Bane NOR og Entur står bak. Gjennom dette prosjektet har man testet ut en tjeneste med delebiler og ulike former for mikromobilitet (elsparkesykler, elsykler og lastesykler) på stasjonen. Tanken er å gi passasjerene et mer helhetlig og kombinert mobilitetstilbud, der kollektivtransport, mikromobilitet og bildeling utfyller hverandre på ulike deler av reisen fra A til Å. Også i dette prosjektet har det vært tett dialog med kommunen, blant annet om å finne gode løsninger for å regulere elsparkesykkelutleie.

3.12 Sosioøkonomiske forskjeller i tilgang til mobilitet

Å ha tilgang til persontransport er en forutsetning for å kunne ta utdanning, delta i arbeidslivet, sosiale nettverk, fritidsaktiviteter og mye mer. Selv om de fleste av oss reiser mye mer nå enn for bare 10–20 år siden, er det også grupper som ikke har tatt del i denne veksten.

Litteraturen, i hovedsak fra andre land, viser til at forskjeller i mobilitet også kan skyldes sosioøkonomiske faktorer. Vi har lite kunnskap om dette temaet i Nordre Follo, men det antas å være en relevant problematikk.

I områder med kort avstand til arbeidsplasser, kollektivtransport, aktiviteter og tjenestetilbud er boligprisene som regel høye. Lavinntektsfamilier bor ofte i områder med lengre avstand til

viktige tjenestetilbud, aktiviteter og kollektivknutepunkt. Det å eie bil kan være økonomisk krevende, og prisen for å reise kollektivt kan også være en utfordring. Deltakelse i aktiviteter blir dermed enda mer enda mer utfordrende for personer med lav inntekt.



En kartlegging gjort av kommunen i 2020 viser at ungdom i Nordre Follo opplever at både økonomi og lang reisevei er hindringer for å delta i aktiviteter. Når aktiviteter krever

for mye innsats knyttet til logistikk og deltakelse fra foreldre, og det er vanskelig å komme seg til og fra på egen hånd, er det flere ungdommer som lar være å delta eller slutter. I undersøkelsen etterspørres løsninger som idrettsbuss-prosjektet i regi av Ruter og gjerne digitale løsninger som gjør at samkjøring blir enklere (Nordre Follo kommune, 2020).

Å forebygge utenforskap i fritidsaktiviteter blant barn og unge er aktualisert gjennom ALLEMED -dugnaden. ALLEMED (www.allemed.no) er et nasjonalt verktøy, som en rekke organisasjoner og kommuner har tatt i bruk for å jobbe med utenforskap. Tematikken omfatter også transport til fritidsaktiviteter. Verktøyet er utviklet av Nasjonal dugnad mot fattigdom og utenforskap blant barn og unge (NDFU), og består av en verktøykasse med håndbøker, dialogkort, filmer og veiledning til kommuner og organisasjoner. Nordre Follo har tatt ALLEMED verktøyene i bruk, og arrangerer årlig en ALLEMED-dugnad. Kommunen og organisasjoner kommer sammen til en felles arbeidsøkt for å utvikle nye idéer og dele erfaringer om hvordan alle barn og unge skal få mulighet til å delta i fritidsaktiviteter.

3.13 Varierende aksept av tiltak

Bilen er fortsatt viktig for mange, og mange er avhengig av den for å få hverdagen til å gå opp. «Tidsklemma» er et velkjent problem spesielt for mange barnefamilier, som skal rekke jobb,

barnehage/skole og fritids-aktiviteter på ettermiddag/kveld. Andre kan ikke reise kollektivt eller sykle/gå på grunn av helsemessige årsaker, eller de bor for langt unna en kollektivholdeplass. Noen er også helt avhengig av bil i arbeidet sitt. I undersøkelsen blant kommunens barneskoleelever ble det vist til at mange foreldre har behov for å bruke bil i en hektisk familiehverdag.



I reisevaneundersøkelser oppgis ofte at man velger bilen fordi det er raskere, mer komfortabelt og gir større fleksibilitet enn for eksempel å reise kollektivt. Bilen er statussymbol, gir frihet, er behagelig og i gitte situasjoner oppleves den tryggere enn andre reiseformer. Dette gjør at aksept for restriktive tiltak som f.eks. fjerning av p- plasser, tidsbegrensing eller parkeringsavgift er lav i samfunnet og ofte støter på mye motstand (Gössling, 2020).

At sykling og gange, samt det å reise kollektivt, er bedre for samfunnet i sin helhet, når man ser på helseeffekt, mindre plassbruk, mindre kostnader og miljøgevinst, er velkjent. Men slike argumenter er ofte ikke nok for å øke aksept for restriktive tiltak mot bilbruk (Gössling, 2020).

Holdnings - og informasjonskampanjer, i kombinasjon med satsing på attraktive alternativer til bilen (som f.eks. godt sykkelveinett eller godt utbygd kollektivtransport) er viktig å ha på plass når restriktive tiltak innføres.

4 Innsatsområder for mobilitet

For å nå kommunens mål om en trygg, effektiv og klimavennlig mobilitetsutvikling, er det nødvendig med en samordnet innsats på flere områder, som dels også påvirker hverandre gjensidig. Basert på utfordringer og muligheter beskrevet i kap. 3, pekes det i dette kapitlet ut fire hovedinnsatsområder for mobilitet i Nordre Follo kommune.

- **Redusere transportbehovet**
- **Gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet**
- **Redusere og styre bilbruk**
- **Kartlegge mobilitet og reisevaner**

I kapitlene 4.1 - 4.4 nedenfor beskrives delmål for de enkelte innsatsområdene, hvilke indikatorer som kan brukes for måling, og hvilke tilknyttede aktiviteter som kan bidra til å nå målene. Aktiviteter deles i to kategorier: Tiltak og Oppdrag.

- **Tiltak** er aktiviteter som har økonomiske konsekvenser som går utover ordinær drift, og som må prioriteres i kommunens Økonomi- og handlingsplan dersom de skal igangsettes.
- **Oppdrag** er aktiviteter som ligger innenfor rammen av ordinær drift og vurderes å være innenfor det økonomiske handlingsrommet som allerede er der i dag. Flere av oppdragene følges allerede opp i dag, eller er delvis igangsatt eller under planlegging. Disse er likevel tatt med for å gi et helhetlig bilde av kommunens aktivitet på området.

Det er beskrevet hvilken administrativ enhet som er ansvarlig for å gjennomføre tiltakene og oppdragene. Det er imidlertid

ikke satt en tidsramme eller kostnader for gjennomføringen. Alle oppdrag og tiltak kan ikke utføres på en gang, men må ses i sammenheng med både tilgjengelige personalressurser og avsatte midler. Dette er noe som virksomhetene må vurdere og prioritere nærmere.

4.1 Innsatsområde 1: Redusere transportbehovet

Dette innsatsområdet handler om å begrense behovet for transport.

Det daglige transportbehovet til innbyggerne bestemmes i stor grad av avstanden mellom hjem og arbeidsplass, avstand til barnehage/skole/ fritidsaktiviteter, i tillegg til butikker og andre servicetilbud. Dersom behovet for transport reduseres, spares det tid for innbyggere, og det blir også lettere for alle å delta i hverdagsaktiviteter. Redusert trafikkmengde betyr også reduserte miljø- og klimaproblemer.

10-minutters byen

Kommuneplanens arealdel legger i dag opp til at det skal bygges boliger, arbeidsplasser og sosial infrastruktur i prioriterte utbyggingsområder nær togstasjonene. Hva som er de prioriterte utbyggingsområdene går frem av kart i kommuneplanen. Innenfor de prioriterte utbyggingsområdene skal det være enkelt og trygt å nå de fleste daglige funksjoner med sykkel og gange, i den såkalte «10-minuttersbyen». ¹⁷ Dette er i tråd med den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus (Akershus fylkeskommune, 2015).

¹⁷ I tillegg legger kommunens arealstrategi til grunn at de små tettstedene i kommunen skal ha en viss vedlikeholdsfortetting. Dette er viktig for at disse stedene kan videreutvikles som bærekraftige lokalsamfunn.



Figur 39. I 10-minuttersbyen kan de fleste daglige gjøremål gjøres i nærheten av der man bor.

(Bildet er hentet fra «Byrom-en idebok» utgitt av KMD)

«Innenfra og ut»

Fortetting og utbygging i sentrumsnære områder er ofte utfordrende prosesser. Særlig i Ski sentrum er kompleksiteten høy, til dels også i Kolbotn. Utbyggingen innebærer også kostnadskreven infrastrukturiltak, både tekniske (vei, vann og avløp, renovasjon), så vel som sosiale (skoler, barnehager og sykehjem).

Det er imidlertid viktig å være tro mot at utviklingen skal skje «innenfra og ut», også med tanke på bevaring av grøntområder og naturressurser. Nordre Follo skal være en arealnøytral kommune, det vil si gjenbruke og fortette områder som allerede er utbygd fremfor å bygge ned naturen.

Skal man lykkes med å skape kompakte sentrumsområder med høy kvalitet, og der hoveddelen av transporten tas gjennom kollektiv, sykkel og gange kreves samordnet areal- og mobilitetsplanlegging. Tett dialog og godt samarbeid mellom nabokommuner, og med fylkeskommune, statlige og regionale samferdselsaktører og utbyggere, er avgjørende.

Lokalisering av kommunale tjenester og servicetilbud

Lokalisering av viktige kommunale formålsbygg som skoler, barnehager og idrettsanlegg, bør planlegges der flest mulig kan nå dette innenfor gang - og sykkelavstand. Dette er viktige plangrep som reduserer bilkjøring og som ligger til grunn som et viktig prinsipp i kommunens arealplanlegging.

Det bør også sees på mulighet for økt samarbeid mellom Skolefritidsordningen (SFO) og ulike typer fritidsaktiviteter, slik at mindre skolebarn kan delta på aktiviteter i SFO-tiden og/ eller gå samlet fra SFO til aktiviteter og tilbake. Dette gjøres til en viss grad også i dag, men kan trolig forsterkes for å bidra til redusert foreldrekjøring på ettermiddagene. En positiv bieffekt er at det også kan løse tidsklemma og reduserer stress på ettermiddagene for barnefamilier.

I fortetningsområder er det vesentlig at befolkningen sikres tur- og rekreasjonsmuligheter i nærturterreng, jf. kap. 3.4 (figur 24 og 25).

Koronapandemien – erfaringer i arbeidslivet

Pandemien har vist at hjemmekontor og digitale møter kan redusere transportbehovet betydelig i arbeidslivet. Mange arbeidsgivere har høstet positive erfaringer med dette og ønsker å videreføre dette etter pandemien, inkludert Nordre Follo kommune. Ved å gi arbeidstakere mulighet for hjemmekontor en eller flere dager i uken og/eller oppfordre til fortsatt bruk av digitale møter, kan arbeidsgivere bidra til å redusere transportbehovet til den enkelte ansatte.

I temaplan for klima- og energi ble det pekt på behovet for å utarbeide en møte- og reisestrategi for kommunens ansatte og folkevalgte, der klima- og miljøvennlige tjenestereiser vektlegges. Dette arbeidet ble startet opp våren 2022. Et viktig punkt i strategien er at før man planlegger et møte som krever en reise, skal det alltid vurderes om møtet kan gjennomføres som video- eller telefonmøte i stedet.

Delmål og indikatorer for innsatsområde 1 «Redusere transportbehovet»

Delmål	Indikator
1a) Arealutviklingen i Nordre Follo legger til rette for redusert bilbruk ved at minimum 85 % av all boligutbygging og næringsutvikling ¹⁸ skjer innenfor de prioriterte utbyggingsområdene eller innenfor 10 min gangavstand fra jernbanestasjoner. (Fra temaplan for klima og energi, 2021)	• Andel bolig- og næringsutbygging som skjer innenfor de definerte prioriterte utbyggingsområdene (<i>Intern kilde</i>)
1b) I Nordre Follo er det lagt til rette for redusert bilbruk ved at innbyggerne i stor grad kan delta i ulike idrett- og fritidsaktiviteter i nærmiljøet sitt, samt har kort avstand til turterreng og rekreasjonsområder.	• Andel barn og unge som sykler, går eller reiser kollektivt til trening/ fritidsaktiviteter (Lokal reisevaneundersøkelse) • Andel av innbyggerne med trygg tilgang til nærturterreng og trygg tilgang til rekreasjonsareal (SSB, Arealprofilen til Nordre Follo)
1c) I Nordre Follo kommunes virksomheter blir mange møtereiser unngått ved at møter gjennomføres digitalt. Det er mulighet for hjemmekontor i virksomheter der dette er hensiktsmessig.	• Oversikt over utvikling i utgifter til reise- og km-godtgjørelse for ansatte • Intern reisevaneundersøkelse

Tiltak og oppdrag for innsatsområde 1 «Redusere transportbehovet»

Oppdrag (O) / Tiltak (T)	Administrativt ansvar
1. (O) Sikre at hovedtyngden av veksten skjer i de prioriterte utbyggingsområdene.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging
2. (O/T) Tilstrebe å sikre sentrale tomter i kommunalt eie for å kunne lokalisere kommunale formålsbygg sentrumsnært og i gang- og sykkelavstand for flest mulig	Virksomhet Eiendomsutvikling, i samarbeid med Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging

¹⁸ Med næringsutvikling menes her detaljvarehandel og service. Plasskrevende varehandel regnes ikke med her.

3. (O) Før man planlegger et møte som krever en reise, skal det alltid vurderes om møtet kan gjennomføres som video- eller telefonmøte i stedet	Alle virksomheter
4. (O) Utrede muligheter til et økt samarbeid mellom SFO og arrangører av fritidsaktiviteter, slik at flere aktiviteter kan skje i SFO-tiden	Virksomhet Utvikling og forvaltning, i samarbeid med fritidskoordinator (Virksomhet Folkehelse, idrett og friluftsliv)

4.2 Innsatsområde 2: Gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet

Basert på utfordringer og muligheter beskrevet i kapittel 3 sikter dette innsatsområdet mot å endre reisemiddelfordeling fra privatbilbruk over til mer miljøvennlige transportmidler (gå, sykle, reise kollektivt, samkjøre mm). Trolig er det behov for både "pisk og gulrot" om man skal oppnå redusert bilbruk. Derfor må dette kapitlet ses i sammenheng med innsatsområdet 4.3. (Redusere og styre bilbruken).

Korte ned avstand og reisetid for sykkel og gange, samt gjøre det trygt og funksjonelt



Figur 40. Merket snarvei, Sofiemyr.

I Oppegård kommune ble det i perioden 2016-2019 gjennomført et eget snarveisprosjekt. Prosjektet ble finansiert gjennom Sykkelbyprogrammet. Ca. 20 snarveier ble opparbeidet med grus/gjenbruksasfalt og skiltet med et eget snarveiskilt. (Foto: Nordre Follo kommune)

Tidsaspektet er ofte viktig for folk. Det å reise kollektivt, sykle eller gå bør ideelt sett være minst like raskt som å kjøre bil. Ofte er det ikke slik, noe som gjør det fristende å ta bilen.

Da barn og unge ved skoler i kommunen ble spurt hva som skulle til for at sykkel skal være et mer populært valg for barn og unge, var separate sykkelveier og utbedring av stier/snarveier blant tiltakene som ble nevnt.



Ikke sjelden benytter barn og unge andre (snar)veier enn oss voksne for å komme seg fra A til Å. Det er derfor viktig å innhente barn og unges ønsker og innspill for å kunne legge til rette for deres ferdsel. Verktøyet «Barnetråkk» (DOGA, 2022) kan benyttes til dette formålet.

Det er flere muligheter til å gjøre det raskere for syklist/ gående enn de som kjører bil. Mulige tiltak er

- stenge enkelte gater for bilgjennomkjøring/etablere gågater
- etablere bilfrie soner som gjør at biler må kjøre rundt eller parkere på utsiden av sentrum
- legge til rette for gode gangforbindelser og snarveier, slik at folk kan spare tid ved å velge gange/sykkel fremfor bil



Figur 41. Lysløypeprosjektet til Nordre Follo er en viktig satsing som fortsetter. Målet er å opparbeide gjennomgående turveier og lysløyper i Nordre Follo slik at innbyggerne kan komme seg ut i naturen, både sommer og vinter, på godt opplyste turveier i nærområdene. Lysløypene vil gjøre det enklere å være fysisk aktiv og ta i bruk sykkel/ski og beina som aktivt og trygt transportsportmiddel.

Lysløypenettet i Nordre Follo får en kobling til Oslo kommune i nord, og blir ved ferdigstillelse over 4 mil langt med mange forgreninger og turmuligheter. En viktig motivasjon for dette prosjektet er at lysløypene skal begynne der folk bor, slik at de ikke trenger å kjøre til der løypene begynner. (Foto: Nordre Follo kommune)

- se på plassering og avstand til plasser for bil versus sykkel-parkering og kollektivholdeplasser, både i forhold til bolig og andre målpunkter
- legge til rette for gang- og sykkelveiløsninger som separerer fotgjengere og syklist, (sykkelbane eller sykkelvei med fortau), for å gjøre det tryggere og mer effektivt å komme frem på sykkel og til fots
- sikre trygge og funksjonelle kryssløsninger for syklist og gående

Tilrettelegge for økt hverdagssykling

Hvert år skjer det mange sykkeltyverier i Norge. Særlig elsykler og andre dyre sykkelmodeller er utsatt for tyveri. Trygg sykkelparkering er derfor viktig for å øke sykkelbruken. Behov for flere sykkelstativer ble også nevnt av barn og unge.

Et godt tiltak kan være etablering av sykkelhotell eller låsbare sykkelbokser/sykkelskap ved sentrale knutepunkt.



Figur 42. Det er i dag fem tilgjengelige sykkelhotell i vår kommune, ett ved Rosenholm stasjon (bildet t.v.), ett ved Kolbotn stasjon, ett ved Vevelstad stasjon (bildet t.h.) og to ved Ski stasjon (Foto: Nordre Follo kommune)



Figur 43. Elsparkesykkelparkering ved Kolbotn skole (Foto: Nordre Follo kommune)

Et minimum er å sikre tilstrekkelig sykkelstativer under tak ved skoler, barnehager, kollektivknutepunkt og idrettsanlegg.

Et annet viktig virkemiddel er at arbeidsgivere; både i privat og offentlig sektor, legger til rette for at ansatte kan velge en aktiv reisevei til og fra jobb.

Arbeidsgiver kan for eksempel sørge for:

- trygg sykkelparkering
- gode garderobe- og dusjforhold, samt tørkeskap
- vaske - og mekkeplass med tilgang til sykkelverktøy mm
- deltakelse i Sykle til jobben-aksjonen og andre kampanjer der ledelsen går foran i holdningsskapende arbeid

Forskning viser at aktive ansatte har bedre helse og mindre sykefravær. Å legge til rette for såkalte «sykkelvennlige arbeidsplasser» kan også bidra positivt i situasjoner der bilparkeringsplasser ved arbeidstedet bygges ned eller man innfører avgiftsparkering. En mulighet er deltakelse i Syklistenes Landsforenings sertifiseringsordning «Sykkelvennlig arbeidsplass» (Syklistforeningen, 2022).

Forbedret vinterdrift for gående og syklende

Forbedret vinterdrift av gang- og sykkelveiene og snarveiene i kommunen kan også bidra til mer sykling og gange. Dagens krav til vinterdrift ble vedtatt av kommunestyret 23.09.2020. Her heter det at gang- sykkelveier, samt fortau, skal driftes etter samme standard som tilsvarende veier i samme område, dvs. at de skal måkes ved 5 cm snøfall eller mer.

En styrket innsats på dette området, der en for eksempel holder enkelte deler av hovedveinettet for sykkel fritt for snø og is gjennom vinteren, vil trolig kreve en betydelig investering i nytt og spesialisert utstyr og flere nye stillinger, samt økt bruk av salt og strømidler, jf. Tiltaksplan for kommunale veier (kap. 5.3.16) (Nordre Follo kommune, 2021). En annen mulighet er å senke grensen for når det brøytes, men dette vil også medføre økte



Figur 44. Sykkelvennlig arbeidsplass er en sertifiseringsordning eid og driftet av Syklistenes Landsforening (Syklistforeningen, 2022)



Figur 45. Nordre Follo kommune deltar i den årlige Sykle til jobben-aksjonen. Både ansatte og innbyggere kan delta i kampanjen gratis (Bedriftsidretten, 2022).



Figur 46. Kampanje-plakat

kostnader og personalressurser. Et alternativ er også å peke ut områder der gang- og sykkelveier skal brøytes før bilveien. Dette er nok mest aktuelt i sentrumsområder der bilen skal nedprioriteres og der det heller ikke kjøres buss. Spørsmålet bør utredes nærmere.

Miljøvennlig transport til fritidsaktiviteter

Kartlegginger viser at bilen brukes mye til fra fritidsaktiviteter i kommunen vår, og at mange barn kjøres mye av foreldrene sine på ettermiddag/ kveld. Det kan være mange og sammensatte årsaker til dette, jf. kap. 3.2. Også voksne reiser mye med bil til sine fritidsaktiviteter.

Ulike kampanjer, for å fremme økt bevissthet og motivere til miljøvennlig transport og samkjøring, er tiltak som kommunen bør vurdere. Dette var tema under workshopen kommunen arrangerte sammen med tilbydere av fritidsaktiviteter vinteren 2022, jf. vedlegg 2. Et godt tidspunkt for kampanjer kan være om høsten, etter at mange aktiviteter har startet opp igjen etter sommerferien.

Trafikksikkerhet på dagsorden

Trafikksikkerhet er vesentlig for å få flere til å sykle og gå. Temaplan for

trafikksikkerhet med tilhørende tiltaksplan (vedtatt i 2021) legger føringer for hvordan Nordre Follo skal jobbe med både holdningsskapende tiltak og fysiske trafikksikkerhetstiltak fremover. Det er lagt økt vekt på holdningsskapende arbeid, da dette er forholdsvis rimelig å gjennomføre og har god effekt.

Nordre Follo ble vinteren 2022 godkjent som [Trafikksikker kommune](#).

Godkjenningen er et kvalitetsstempel fra Trygg Trafikk for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Til grunn ligger blant annet systematisk jobbing med rutiner og retningslinjer for trafikksikkerhet i kommunens virksomheter og tverrfaglig samarbeid. Alle skolene i kommunen er også godkjent som Trafikksikker skole. Godkjenningen gjelder for tre år av gangen.

Gågrupper for de minste, der foreldre bytter på å følge barna, holdningsaksjoner i regi av skolen/FAU, trafikkvakter/ morgenfugler ved krysningspunkt og ikke minst etablering av hjertesoner rundt skoler, er alle gode tiltak som kan gjøre at flere barn går eller sykler til skolen.

Kommunen har også inngått en intensjonsavtale med Skadeforebyggende forum om å bli godkjent i ordningen [Trygge lokalsamfunn](#). Ordningen er tuftet på det internasjonale «Safe Community», som er anerkjent av WHO som en metode for å forebygge skader og ulykker, og hvor trafikksikkerhet er et viktig område.

Opplevd tilgjengelighet, økt komfort og visuelle kvaliteter langs veien

God belysning og godt vedlikehold, universell utforming, samt tilrettelegging for fine sanse- og synsinntrykk langs gang- og sykkelveinettet, gir økt potensial for at flere befolkningsgrupper velger å sykle eller gå fremfor å ta bilen. For ulike grupper av befolkningen vil det å ha en benk å kunne hvile seg på underveis, utgjøre en stor forskjell.



Figur 47. Det er viktig med opplevelser og hvilemuligheter langs veiene for myke trafikanter (Foto: Pigsels.com (t.v), utklipp fra Oppegård Avis t.h)

Hvis omgivelsene oppleves som interessante og hyggelige langs veien, er det mye mer attraktivt å gå eller sykle. Positive kvaliteter kan f.eks. være

- opplevelser langs veien (utsiktspunkter, informasjonstavler, fine bygninger osv.)
- årstidsvariasjoner (trær som blomstrer/høstfarger, blomsterbed)
- spennende lyssetting, aktive fasader, blå -grønne kvaliteter (vann-grøntområder)
- benk, rasteplasser etc

Bedre forutsigbarhet og fremkommelighet for buss

Dårlig fremkommelighet og forsinkelser i kollektivtrafikken påvirker folks hverdag. Tid er for mange et knapt gode, og usikkerheten i om du når avtalen din, rekker å hente i barnehagen i tide osv., er en ekstra belastning. Høy frekvens, punktlighet og rask reisetid er av stor betydning for hvor attraktivt kollektivtilbudet oppleves.

Kollektivtrafikken vil ofte ha problemer når det gjelder konkurranseforholdet mot privatbilismen. Dette gjelder særlig for den totale reisetiden dør til dør, der særlig

bussen ofte kommer dårligere ut enn bilen; og dermed framstår som et mindre attraktivt alternativ.

Tiltak som kan øke fremkommeligheten for buss, slik at reisetiden kan reduseres og regulariteten bedres er:

- Kollektivfelt
- Kollektivgater
- Utforming av kryss og rundkjøringer
- Signalprioritering
- Kantstopp

Kort avstand til holdeplass er også vesentlig for at kollektivtrafikk skal oppleves attraktivt. Den første og siste etappen til og fra holdeplassene oppleves ofte som en ulempe dersom den er lengre enn 500m /5-10 min. Muligheter til å kombinere kollektivtransport med f.eks. delt mikromobilitet (elsykler, elsparke-sykler) kan kanskje bidra til å øke attraktiviteten for kollektivtransporten (Shaheen & Chan, 2016).



*Figur 48. Kantstopp i Åsveien i Ski
(Foto: Nordre Follo kommune)
Et kantstopp er en holdeplass hvor bussen stopper i vegbanen. Når andre kjøretøy må vente bak bussen, reduseres bussens ventetid ved inn- og utkjøring til holdeplassen. Det gir bedre fremkommelighet og mer forutsigbare rutetider for bussen.*

Universell utforming

Et universelt utformet transportsystem er særlig viktig for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, men bidrar også til økt mobilitet for alle og et mer inkluderende samfunn. Arbeidet med universell utforming er et tverrsektorielt ansvar og inngår i de fleste av kommune-planens mål, samt FNs bærekraftsmål.

Nordre Follo kommune har etablert en tverrfaglig ressursgruppe for universell utforming. Ressursgruppens medlemmer ivaretar arbeidet med universell utforming gjennom hver enkelt virksomhet. En suksessfaktor for at Nordre Follo kommune skal være universelt utformet, slik det er formulert i kommuneplanen, er at det settes av større ressurser til oppfølging av planer. Kompetanse om universell utforming må styrkes i alle virksomheter og i alle ledd i planleggingen og i bygge - og anleggsperioden.

Nordre Follo kommune samarbeider med Kartverket (Kartverket, 2022) om å kartlegge tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Kommunen har oppdatert kartleggingen for gang- og sykkelveier, bussholdeplasser og fotgjengerfelt jevnlig i mange år.

Innsamling av data skjer med fokus på to brukergrupper:

- Personer med nedsatt bevegelsesevner
- Personer med nedsatt syn

Tilgjengelighetsdata er et nyttig verktøy blant annet for kommunens arealplanlegging og vedlikeholdsarbeid, men det er så langt ikke gjennomført noen systematisk utbedring av forhold som er avdekket i kartleggingen.

Utbedring skjer imidlertid ved at:

- Alle nye byggeprosjekter for boliger og næring i kommunen skal være universelt utformet. Gjelder også utomhusarealer
- Ved rehabilitering av fortau utføres i noen grad tiltak for universell utforming ved avkjørsler/ krysningpunkter
- Ved etablering av nye fotgjengerfelt eller oppgradering av gamle blir det gjort tiltak for universell utforming samtidig.
- Det er skiftet ut et betydelig antall lamper til LED de siste årene, inkludert ved fotgjengerfelt, både i regi av kommunen og Viken fylkeskommune

I tillegg:

- Viken har utført tiltak for bedre universell utforming på en del av sine holdeplasser i Nordre Follo kommune
- Ski stasjon og kollektivterminalen er utarbeidet med universell utforming, det samme er Greverud, Kråkstad og Skotbu stasjoner.

Bestillingstransport – aldersvennlig transport

Ruter tilbyr bestillingstransport flere steder i Nordre Follo, Ås og Vestby. Dette er en samkjøringsløsning der passasjerer hentes i minibuss hjemme og kjøres til en bestemt lokasjon, f.eks. Ski sentrum, for så å returnere etter et par timer. Tilbudet kan være særlig godt egnet til eldre og personer med nedsatt funksjonsevne som synes det er krevende med ordinær busstransport. På bussen kan man få ekstra hjelp av sjåføren til å komme seg

om bord og til å bære varer etc. Man må bestille transporten en dag i forveien, og prisen er den samme som for ordinær busstransport. Se mer info på Ruters hjemmeside:

<https://ruter.no/reise/rutetabeller-og-linjekart/bestillingstransport/>

Tilbudet gjelder i dag kun på utvalgte strekninger/ruter og ikke alle dager, men tilbudet kunne med fordel vært gjort mer kjent, og eventuelt blitt utvidet slik at flere kan benytte det.

Delmål og indikatorer for innsatsområde 2 «Gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet»

Delmål	Indikator
2a) Andelen personreiser med kollektiv, sykkel og gange er minst 55 % innen 2025, hvorav en sykkelandel på minst 8 %. Innen 2030 har Nordre Follo en sykkelandel i områder av bymessig karakter på minst 20 %. (<i>Fra temaplan for klima og energi</i>)	• Ruters MIS-undersøkelse eller lokal reisevaneundersøkelse
2b) Minst 80 % av barn og unge i Nordre Follo sykler eller går til skolen.	• Reisevaneundersøkelse blant skoleelever.
2c) I Nordre Follo er andelen som sykler, går eller reiser kollektivt til fritidsaktiviteter minst 60% i 2030. De som må benytte bil samkjører i stor grad.	• Lokal undersøkelse blant barn, unge og voksne om reisevei til fritidsaktiviteter.
2d) Innen 2030 har gå- og sykkelandelen på reiser under 3 km økt til 60 % i Nordre Follo.	• Lokal reisevaneundersøkelse
2e) I Nordre Follo opplever både eldre og personer med nedsatt funksjonsevne at de har tilgang til miljøvennlige transportalternativer. En stadig større andel av veistrekninger, holdeplasser og byrom blir universelt utformet. Det er lagt til rette for et tilstrekkelig antall HC parkeringsplasser.	• Kartlegging – Tverrfaglig ressursgruppe for Universell utforming
2f) Stadig flere innbyggere opplever at tog- og busstilbudet i kommunen er tilfredsstillende.	• Ruter: MIS-undersøkelsen
2g) I Nordre Follo er det ingen hardt skadde eller drepte i trafikken og det arbeides for et færrest mulig antall lettere skadet hvert år (<i>Temaplan for trafikksikkerhet</i>).	• Statistikk fra SSB
2h) Andelen av kommunens ansatte som sykler, går eller reiser kollektivt til/fra arbeidsplassen er minst 60% innen 2030. Jobbrelaterte reiser blir som hovedregel gjort med kollektiv, sykkel eller gange, og i tråd med kommunens møte- og reisestrategi.	• Reisemåte til/fra jobb og i tjenesten (intern reisevaneundersøkelse) • Statistikk over utbetalt km-godtgjørelse for bil

Tiltak og oppdrag for innsatsområde 2 «Gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet»

Oppdrag (O) / Tiltak (T)	Administrativt ansvar
1.(O) Påse at det legges til rette for trygge og funksjonelle forbindelser og kryssløsninger for gående og syklende i plansaker. Tilstrebe at myke trafikanter og kollektivtrafikk prioriteres fremfor bilister i plansaker som gjelder sentrumsområder.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging
2.(O) Ved regulering av nye gang- og sykkelanlegg skal det prioriteres å skille mellom gående og syklende der mange ferdes (sykkelvei med fortau).	
3.(O) Ved regulering av nye boligbygg og arbeidsplassintensive næringsbygg bør hovedatkomsten rette seg mot gående/syklister og kollektivreisende og ikke bilister. Det må sørges for tilfredsstillende HC parkering. Sykkelparkering bør ligge nærmere inngangen enn ordinære bilparkeringsplasser.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging
4.(O) Ved regulering av større utbyggingsområder bør det kreves utarbeiding av mobilitetsplan for området.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging
5.(O) Vurdere behov for barnetråkk ved områdereguleringer og andre større reguleringer.	
6.(O) Vurdere behov for fremtidig busslinje ved områdereguleringer.	
7.(O) Utarbeide en sykkelstrategi for hele Nordre Follo kommune. Sykkelstrategien vil ta utgangspunkt i Sykkelstrategi for Ski (2019) og de mål og satsingsområder som er utpekt der, og utvides til å omfatte hele Nordre Follo kommune. Arbeidet med å prioritere barn og unge videreføres.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging i samarbeid med Virksomhet Vei og park
8.(T) Snarveisprosjekt: Kartlegge behov i ulike deler av kommunen og prioritere opparbeiding av nye snarveier (gruslegging, skilting, belysning m.m). Innbyggerne inviteres til medvirkning.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging (planlegging) & Virksomhet Vei og park (gjennomføring)
9.(O) Kartlegge løpende status og synliggjøre behov for oppgradering til universell utforming på trafikkområdet i kommunen.	Tverrfaglig ressursgruppe for universell utforming
10.(O) Gi innspill om UU til reguleringsplaner og byggeplaner, og innhente kompetanse ved å delta i nasjonale og regionale nettverk for universell utforming.	
11.(O) Gjennom godkjenning av arbeidsvarslingsplan sikre at entreprenører og andre setter inn tiltak som gjør ferdsel forbi bygge- og anleggsvirksomheter mulig for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. kommunens grave- og arbeidsinstruks.	Virksomhet Vei og park (Vei- og trafikkavdelingen)
12.(O/T) Arrangere kampanjer for miljøvennlig transport i samarbeid med frivilligheten, bedrifter, skoler osv. (Fra temaplan for klima og energi)	Klima og miljø, i samarbeid med flere virksomheter
Se særlig på muligheten for felles kampanjer om miljøvennlig transport/samkjøring i samarbeid med lag og foreninger som tilbyr fritidsaktiviteter for barn og unge.	

13.(O) Oppfordre/invitere Ruter til å fortsette forsøk med idrettsbuss i kommunen, i nært samarbeid med kommune og idrettslag.	Eiendom, by og samfunn
14.(O/T) Følge opp arbeidet med «Trafikksikker kommune».	Kontaktperson/koordinator for Trafikksikker kommune, i samarbeid med kommunens virksomheter
15.(O/T) Følge opp arbeidet med hjertesoner ved alle skoler i kommunen. Jobbe tverrfaglig med holdningsskapende og forebyggende arbeid på trafikksikkerhetsområdet for å forebygge ulykker og skader.	Den tverrfaglige trafikksikkerhetsgruppa, i samarbeid med Vei og park, skolene og FAU
16.(O/T) Følge opp tiltaksplan for trafikksikkerhet og tiltaksplan for kommunale veier.	Virksomhet Vei og park
17.(O) Utrede hva en forbedret vinterdrift av gang- og sykkelveinettet vil medføre av behov for investeringer og nye stillinger.	Virksomhet Vei og park
18.(O/T) Gjennomføre en pilot med «Sykkelveinlig arbeidsplass» for ansatte med arbeidssted i rådhuskvartalet i Ski. Vurdere om man skal benytte sertifiseringsordning gjennom Syklistenes Landsforening.	Eiendom, by og samfunn
19.(O) Være pådriver overfor stat og fylkeskommune for bedre kollektivtilbud, samt trygge gang- og sykkelveier langs fylkesveiene.	Eiendom, by og samfunn
20.(O) Være pådriver for å oppnå statlig finansiering til tiltak for gange/sykel/kollektiv gjennom byvekstsamarbeidet.	
21.(O) Ta initiativ til å etablere regelmessige, halvårige møter med Ruter og Bane NOR for gjensidig utveksling av informasjon og planer, for å sikre bedre forutsigbarhet og samarbeid.	Eiendom, by og samfunn
22.(T) Opprette en egen stilling som sykkelkoordinator under virksomhet Vei og park.	Eiendom, by og samfunn
23.(O) Etablere en intern tverrfaglig sykkelgruppe med deltakelse fra Vei og park, Byutvikling og arealplanlegging, Klima og miljø og Kultur, idrett og friluftsliv. Gruppen ledes av kommunens sykkelkoordinator.	Eiendom, by og samfunn
24. (O) Informere om hvordan man kan reise miljøvennlig til kommunens idrettsanlegg, kulturarenaer og øvrig tjenestetilbud gjennom kommunens kommunikasjonskanaler. Alltid oppfordre til å sykle, gå eller reise kollektivt til kommunens arrangementer.	Kommunikasjon Alle virksomheter
25. (O) Følge opp lokal forskrift for regulering av elsparkesykkeltutleie i kommunen.	Virksomhet Vei og park (Plan og prosjekt)
26. (O) Bidra til at Ruters tilbud om bestillingstransport gjøres kjent blant innbyggerne, samt ta opp med Ruter mulighet for utvidelse til flere områder/dager.	Eiendom, by og samfunn

4.3 Innsatsområde 3: Redusere og styre bilbruk

Basert på utfordringer og muligheter beskrevet i kap. 3 handler dette innsatsområdet om tiltak som kan redusere og styre bilbruk i kommunen.

Det er godt dokumentert at en restriktiv parkeringspolitikk er et sterkt virkemiddel for å redusere og styre bilbruk. Egenskaper ved den praktiske parkeringspolitikken i en kommune, som tilgjengelighet, pris og lokalisering av parkeringsplasser, har stor betydning for innbyggernes valg av reisemiddel, reisetid og endepunkt for reisen. I tillegg har parkeringsnormene som kommunen som planmyndighet legger til grunn i reguleringssaker, stor effekt for fremtidig parkering. Se vedlegg 3 som beskriver mer detaljert hvilke virkemidler kommunen har på parkeringsområdet.

Også bompenger (strekningsvis eller ved bomring) kan ha en avvisende og begrensende effekt på bilbruk. Andre begrensende tiltak kan f.eks. være å stenge enkelte gater for bilgjennomkjøring i sentrum, legge parkeringsplassene på utsiden av sentrum og andre tiltak som øker tidsbruk ved bilkjøring versus sykkel/gange. Se for øvrig kap. 4.2 «Korte ned avstand og reisetid for gange og sykkel».

Mer samkjøring for de reisene som faktisk må tas med bil, samt det å legge til rette for mer sambruk/deling av kjøretøy, er andre tiltak som omtales i dette kapitlet.

Tiltak som omhandler overgang fra fossilt brennstoff til nullutslippsteknologier er omtalt i temaplan for klima og energi, og gjentas ikke her.¹⁹

Kort om bompenger/bomringer

Norge har lang tradisjon for å dekke inn kostnader for infrastrukturbygging ved

hjelp av bomfinansiering. Tradisjonelt har det vært en klar kobling mellom bompengeneinnkreving og den vegstrekningen som skal bygges/sikres finansiering, og dermed mellom de som betaler for og de som bruker vegen. Slik strekningsvis bompengeneinnkreving er fortsatt mye benyttet til store vegprosjekter i dag, men er gjerne begrenset i tid (10-15 år), - til vegen er ferdig nedbetalt.

De senere årene har bompenger i byområdene i større grad hatt som formål å sikre finansiering av såkalte bypakker (ulike prosjekt/tiltak innenfor både vei, kollektivtransport, gange og sykkel i byområdet), men også bidra til å redusere kø og fremkommelighetsproblemer, og til å nå nullvekstmålet. Enkelte byområder, f.eks. Oslo, har også tatt i bruk rushtidsavgift og differensiert prising av kjøretøygrupper for å både regulere trafikkmengden og sammensetningen av trafikken på bestemte deler av vegnettet til bestemte tider (Wangness, Amundsen, Johansen, & Franklin, 2018).

Den mangeårige bomringen rundt Oslo (Oslopakke 1-3), har vist seg å ha god effekt på biltrafikken, og særlig i kombinasjon med streng parkeringspolitikk og et godt utbygd kollektivtilbud. Den restriktive bilpolitikken i Oslo er også med på å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt både i og til/fra Oslo.

Bomringen rundt Oslo (Oslopakke 3) er også en viktig del av finansieringsgrunnlaget i byvekstavtalen, der Nordre Follo kommune er part. Sammen med de statlige midlene i avtalen, finansierer bompenger en rekke kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Oslo og Akershus.

Parkeringspolitikken i Nordre Follo

I Nordre Follos kommuneplan (2019-2030) slås det fast at:

«For at gange, sykkel og kollektivtransport skal bli innbyggernes førstevalg, er det

¹⁹ Selv om nullutslippsbiler er positivt både med tanke på klima, lokal forurensing og støy, er det i mobilitetsøyemed mindre relevant om en bil er elektrisk eller fossil. De har like funksjoner og tar like mye plass i bybildet.

nødvendig med restriktive parkeringsbestemmelser.”

Videre omtales følgende:

«Parkeringsbestemmelser sammen med parkeringsavgifter er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet i personbiltransporten. Krav til antall parkeringsplasser skal sees i sammenheng med alternativer til bilbruk, dvs. kollektivtilbud, nærhet til stasjonene, og forhold for gående og syklende (...)»

I planbestemmelsene i Nordre Follo kommuneplan 2019-2030, er det satt forholdsvis strenge parkeringsnormer for nybygging og ombygging. Dette er i tråd med den regionale planen for areal og transport. Det er gitt differensierte regler for de prioriterte utbyggingsområdene (A) og områder utenfor (B).

Nordre Follo er en såkalt parkeringskommune. Dette betyr at kommunen har myndighet til å håndheve parkeringsregler på offentlig vei i egen kommune og på parkeringsområder på kommunal grunn. Kommunen er imidlertid ikke alene om å tilby allmenn tilgjengelig parkering i Nordre Follo. Det finnes også en rekke private parkeringstilbydere i kommunen vår. Thon-gruppen (Ski storsenter og Ski parkeringshus) og Citycon (Kolbotn torg) er eksempler på private parkeringstilbydere i Nordre Follo. Også Bane Nor Eiendom er en viktig parkeringsaktør.

Hvordan private og andre offentlige parkeringstilbydere innretter sitt parkeringstilbud, har betydning for hvordan kommunens parkeringspolitikk virker. Dersom det f.eks. er god tilgang på gratis kundeparkering fra private tilbydere, vil en restriktiv kommunal parkeringspolitikk ha mindre effekt.

I både Ski og Kolbotn sentrum er parkering i stor grad avgiftsbelagt og/eller tidsbegrenset, dette gjelder både kommunens egne plasser og plasser hos private tilbydere. Utenfor Ski og Kolbotn har kommunen ingen avgiftsbelagte plasser.

Det er et høyt antall kundeparkeringsplasser i både Ski og Kolbotn sentrum, der det mange steder gis fra 1-3 timers gratis parkering, for eksempel Ski storsenter og Kolbotn torg. Pendlerparkeringen ved både Ski stasjon og Kolbotn stasjon er også tilgjengelig gratis for alle etter kl. 17 på hverdager og i helger.

En gjennomgang av parkeringsplasser høsten 2021 viste at det finnes mellom 3500 og 4000 allment tilgjengelige parkeringsplasser i Ski by. Dette er riktignok medregnet plasser til kundeparkering (f. eks kundeparkering ved Ski storsenter og ved XXL-området o.l.). Av parkeringsplassene som finnes i en radius 500 meter fra Ski stasjon ble det anslått at 96 % er avgiftsbelagt, enten umiddelbart eller etter 1-3 timer. Mange plasser er også regulert med tidsbegrensning.

En tilsvarende gjennomgang av parkeringsplasser i Kolbotn viste at det finnes mellom 1200 og 1400 allment tilgjengelige parkeringsplasser i Kolbotn sentrum. Dette er medregnet plasser til kundeparkering (f. eks kundeparkering ved Kolbotn torg og Sentrumsgården o.l.).

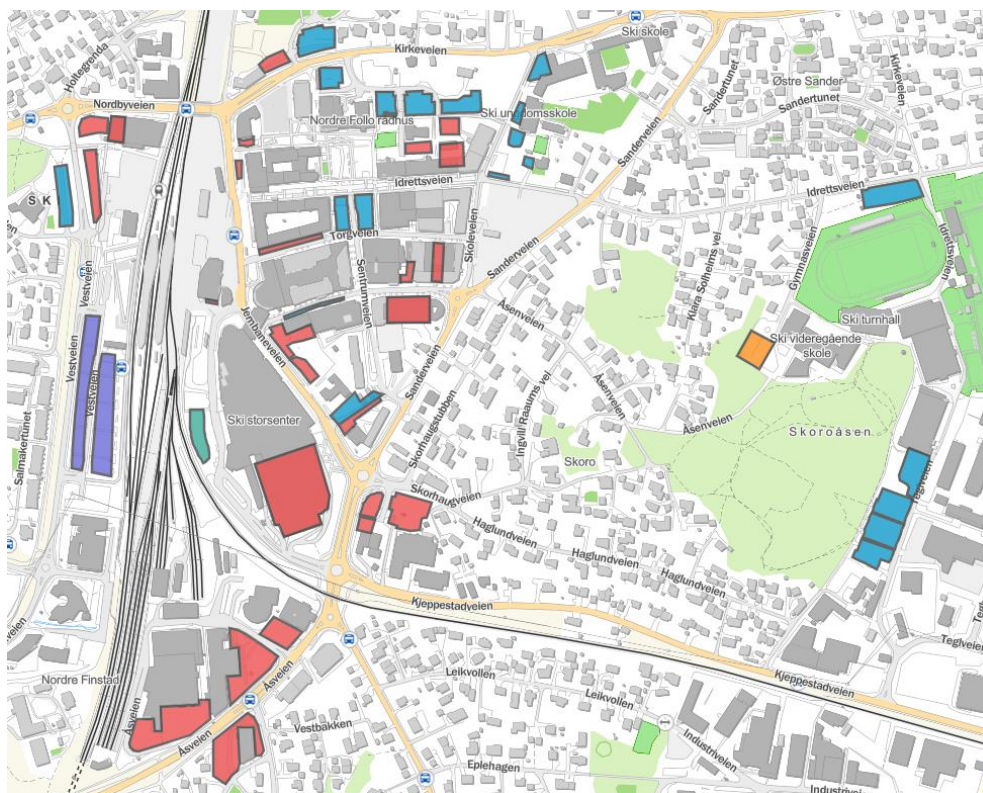
I figur 50 fremgår oversikt over allment tilgjengelige plasser i Ski sentrum, fordelt etter parkeringstilbydere. Tilsvarende kart for Kolbotn sentrum fremgår av figur 51.

Se [digitalt kart](#) med mer informasjon om den enkelte parkeringsplass i Ski og Kolbotn.



Figur 49. «Parkering forbudt» - skilting i boligområder.

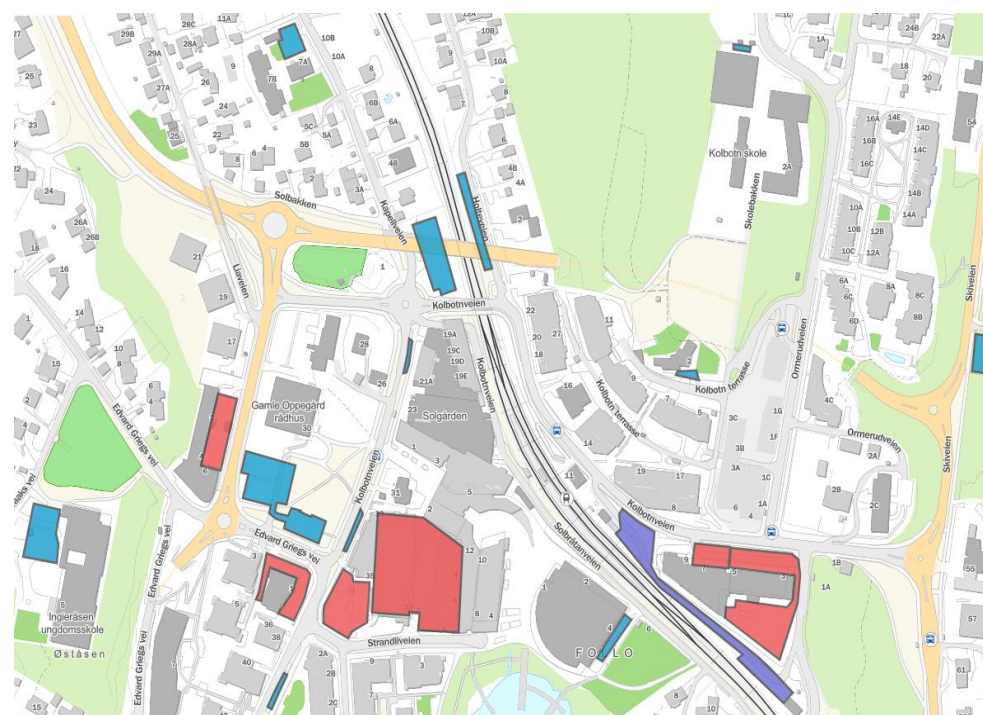
Begrenset og avgiftsbelagt parkering i sentrumsområder kan av og til føre til at nærliggende boligområder opplever fremmedparkering. Av hensyn til både trafiksikkerhet og drift og vedlikehold av veinettet, kan det være aktuelt å innføre soneparkeringsforbud langs gatene i slike boligområder.



Parkeringsplasser

- Kommunal
- Privat
- Bane Nor
- Viken fylkeskommune
- Annet

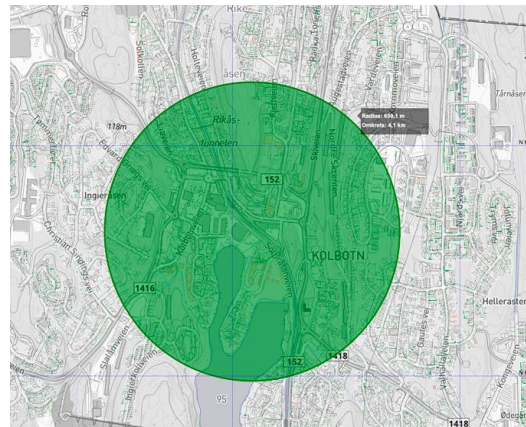
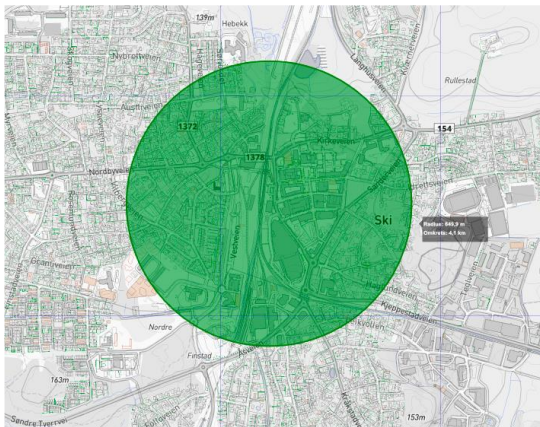
Figur 50. Allment tilgjengelige parkeringsplasser i Ski sentrum (2022).



Parkeringsplasser

- Kommunal
- Privat
- Bane Nor
- Viken fylkeskommune
- Annet

Figur 51. Allment tilgjengelige parkeringsplasser i Kolbotn sentrum (2022).



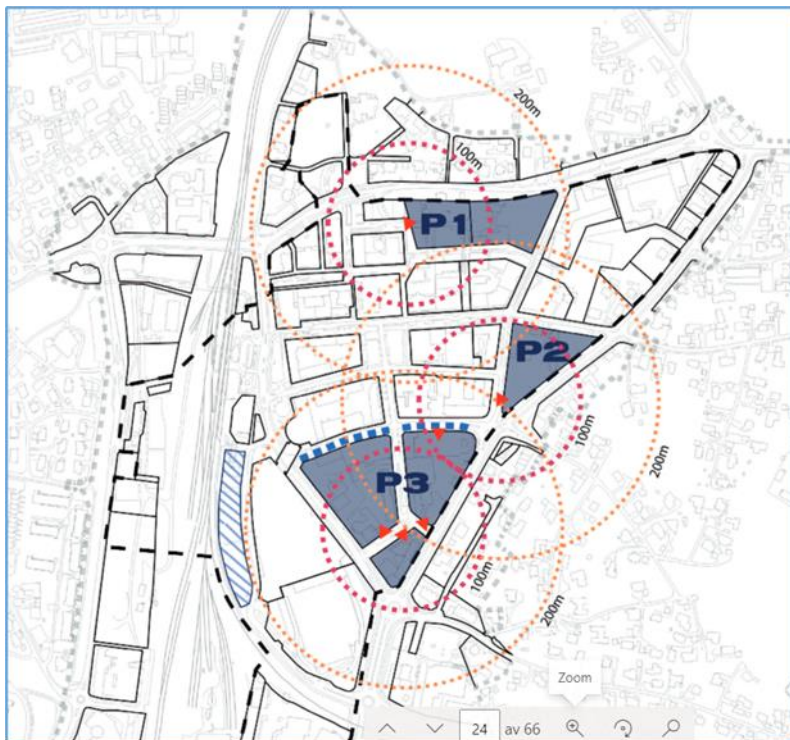
Figur 52. «10-minuttersområdet» i Ski og Kolbotn: Innenfor det grønne området er det en høyere parkeringsavgift og lengre avgiftsperiode enn på avgiftsbelagte plassene på utsiden av kjernen

Parkeringsavgifter bidrar til å nå kommunens mål om å redusere biltrafikk. Men for kommunen er parkeringsavgift også en viktig inntektskilde. Ikke minst er dette viktig for å dekke inn kommunens utgifter til drift og vedlikehold av parkeringsplassene.

I sak om avgiftsparkering på offentlige kommunale plasser 2021/2022²⁰, ble det vedtatt å innføre avgiftsparkering ved noen flere plasser i Ski, blant annet ved Ski ishall og Ski sykehus. Det ble vedtatt at de

avgiftsbelagte parkeringsplassene i sentrumskjernen av Ski og Kolbotn skal ha både høyere avgift og lengre avgiftsperiode enn avgiftsbelagte plasser på utsiden av kjernen. Ved å differensiere på denne måten gjør man det mindre attraktivt å kjøre bil inn i sentrumsområdene. Det ble i tillegg vedtatt at elbiler skal betale samme pris som fossilbiler på kommunale plasser.

I områdereguleringsplanen for Ski sentrum (2016) er det besluttet at dagens offentlig



Figur 53. Kart over fremtidig offentlig parkering i Ski, i henhold til områdereguleringsplan for Ski sentrum.

I områdereguleringsplanen ble det stilt krav om 500 offentlig tilgjengelige plasser, hvorav 300 i P1 (parkeringskjeller under ny videregående skole, og 100 plasser i både P2 og P3. I detaljreguleringen av ny Ski videregående skole er antallet for P1 endret til 200 plasser

²⁰ Sak 6/22 i kommunestyremøte 17.2.22 og sak 115/21 i kommunestyremøte 3.11.21

tilgjengelige overflateparkeringsplasser skal samlokaliseres under nye bygg, på tre områder og i randsonen til byen. Se figur 53. Dette åpner for å benytte dagens overflateparkeringsarealer til nye byrom og bygg. På torget i Ski sentrum skal parkeringsplassen på nedre torg, sammen med deler av øvre torg, omgjøres til et grønt og trivelig byrom, der målet er å skape et sentralt samlingspunkt med et frodig byliv.

I områdereguleringsplanen for Kolbotn sentrum (2017) er det vedtatt at overflateparkering skal fjernes. Med unntak av noen få plasser øremerket til korttidsparkering og kiss & ride, etableres alle nye plasser under bakken. Ved Gamle Oppegård rådhus er det besluttet at overflateparkeringen skal fjernes og arealet omgjøres til kombinert formål boliger/ tjenesteyting og park. Disse kommunale plassene vil ikke bli erstattet andre steder. Når all utbygging er ferdig i Kolbotn sentrum vil det være en større andel parkeringsplasser i privat regi enn i kommunal regi.

Kartlegging av allment tilgjengelige parkeringsplasser, samt bruk og belegg

Et godt kunnskapsgrunnlag over de faktiske parkeringsplassene i kommunen, er helt vesentlig for å kunne ta gode valg i parkeringspolitikken. Hvilke plasser finnes i ulike deler av kommunen, hvem eier og hvordan reguleres plassene?

Kommunen har gjerne god kunnskap om egne plasser på kommunal grunn. Men en del av bildet er også øvrige offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som tilbys av private og andre. En utfordring kan være at det ofte skjer endringer, og man må sørge for en fortløpende oppdatering av kunnskapsgrunnlaget over tid.²¹

I tillegg til å ha god oversikt over de faktiske parkeringsplassene i en kommune, er det også avgjørende med god kartlegging av *den faktiske bruken og belegget* på de ulike parkeringsplassene. Både kunnskap om belegg, turnover, hvilke brukergrupper som bruker hvilke plasser (pendlere, handlende, brukere av



Figur 54. Urban Powers prosjekt «Vi møtes på kanten» ble kåret til vinner av den åpne plan- og designkonkurransen om «Nedre torg, Ski» i 2019. (Kilde: Urban Power)

²¹ Parkeringsregisteret til Statens vegvesen er et landsdekkende register over parkeringsområder med vilkårsparkering. Alle som tilbyr vilkårsparkering er pålagt å registrere dette i Parkeringsregisteret, både offentlige og private tilbydere



*Figur 55. Pendlerparkering, Kolbotn
(Foto: Nordre Follo kommune)*

helsetjenester mv) er nyttig kunnskap. For lite kunnskap om dagens parkerings-situasjon kan gjøre det utfordrende å foreslå egnede tiltak. Det gjør det også vanskelig å måle effekten av det man gjør og korrigere kursen ved behov. Et godt faktagrunnlag vil gi bedre beslutningsgrunnlag og øker muligheten til gode prosesser.

Innfartsparkering

Hensikten med innfartsparkering er å legge til rette for at de som av ulike grunner må kjøre bil til togstasjonen eller bussholdeplassen, også kan reise kollektivt. Innfartsparkering kan bidra til å begrense utslipp av klimagasser fra trafikken hvis den samlede distansen som kjøres med bil reduseres med et slik tilbud. Det kan imidlertid være utfordringer knyttet til å finne egnet areal og riktig plassering av innfartsparkering for bil.

Innfartsparkering etableres gjerne ved togstasjoner og ved innfarten til busslinjer med god frekvens og fremkommelighet. Som nevnt under kap. 3.3 finnes det i dag innfartsparkering ved 9 av 11 togstasjoner i kommunen, i tillegg til innfartsparkeringen ved Tusenfryd for buss til/fra Oslo. Det er kun avgiftsbelagt parkering ved Ski og Kolbotn stasjoner i dag, øvrige stasjoner har gratis parkering.

Der innfartsparkeringen er begrenset vil det kunne være behov for å regulere plassene med avgift/pendleroblatordning, for å sikre at de som faktisk trenger det får plass.

Avgift på pendlerparkering er mest hensiktsmessig i områder der også annet parkeringstilbud i nærheten er avgiftsbelagt eller strengt tidsbegrenset, og der det er innført soneparkeringsforbud langs tilknyttede veier. Hvis ikke kan parkeringen forflytte seg til andre områder ved innføring av avgift.

Undersøkelser viser at svært mange som benytter gratis pendlerparkering bor under 3 km fra stasjonen, mange bor enda nærmere. Det er uheldig dersom de som virkelig trenger parkering ikke får plass fordi de som kunne ha reist kollektivt, syklet eller gått, likevel tar bilen.

Høsten 2019 gjorde tidligere Oppegård kommune en kartlegging av bruken av innfartsparkeringsplassene ved Oppegård og Rosenholm togstasjoner. Kartleggingen viste at hele 70 % av de parkerte bilene ved Oppegård togstasjon hadde bostedsadresse innenfor 1 km fra stasjonen. For Rosenholm togstasjon var tallene betydelig lavere og mer variert. En høy andel parkerte biler her var registrert



Figur 56. Pendlerparkering Rosenholm stasjon (Foto: Nordre Follo kommune/ Marit Fjestad Nilsen)

med bostedsadresse lenger sørover i kommunen, herav også mange i nærheten av andre togstasjoner. At mange velger å kjøre bil til Rosenholm stasjon skyldes trolig at billettsonen 1 for Oslo starter her.

Det finnes også utfordringer med at andre enn de kollektivreisende opptar plassene ved enkelte togstasjoner med gratis innfartsparkering. Dette er blant annet observert ved Myrvoll stasjon.

Avgiftsbelagt parkering kan redusere kapasitetsutfordringen i slike situasjoner. Dette er noe kommunen bør se nærmere på.

Kommunens ansatte – mange har gratis parkering på arbeidsplassen

Reisevaneundersøkelser og andre studier i Norge og utlandet viser at tilbud om parkeringsplass på jobben er en sentral forutsetning for å bruke bil til arbeidsreisen (Christiansen, Engebretsen, & Hanssen, 2015). Gratis eller rimelig parkeringsplass ved jobben gjør at mange flere velger å kjøre bil, fremfor der man tar betalt (TØI, 2016). Et effektivt virkemiddel for å redusere bilkjøring blant egne ansatte kan være å innføre parkeringsavgift eller fjerne p- plasser ved sentrumsnære virksomheter der kollektivdekningen er god nok.

Som nevnt i kapittel 3.10 er andelen av kommunens ansatte som kjører bil til/fra jobb i Nordre Follo omkring 60%. Svært mange oppgir at de parkerer gratis hos arbeidsgiver.

Forholdsvis mange ansatte har avtale om å stille egen bil til disposisjon i tjenesten. Dette gir rett til økonomisk kompensasjon, km-godtgjøring og rett til gratis parkering. Ved etablering av en bilpool for kommunens kjøretøypark vil disse utgiftene kunne reduseres i omfang.

I utbyggingsområdene vil det de kommende årene skje en gradvis overgang til færre parkeringsplasser, også ved kommunale tjenestebygg. F.eks. skal parkeringsplassene ved Gamle Oppegård

rådhus omgjøres til kombinert formål bolig/tjenesteyting. I rådhus-kvartalet i Ski vil parkeringsplassene legges under bakken. Nye skoler i Ski og Kolbotn sentrum bygges også med få parkeringsplasser for ansatte, da kollektivtilgangen anses svært god. Det vises for øvrig til kap. 4.2 om hvordan arbeidsgivere kan legge til rette for at flere velger aktiv reisevei til/fra jobb.

Økt samkjøring og bildeling

I de tilfeller det er vanskelig å sykle, gå eller reise kollektivt kan **samkjøring** være et godt virkemiddel. Både til arbeidsreiser (kollegakjøring) og til fritidsreiser/ fritidsaktiviteter er samkjøring meget egnet. Samkjøring er et relativt vanlig fenomen for fritidsaktiviteter for barn og unge, der man kjører egne og andres barn. Men samkjøring har også stort potensiale i det voksne fritids- og foreningslivet og bør løftes frem som et godt og sosialt tiltak også der. Flere personer i hver bil gjør at antallet biler på vegen kan reduseres, noe som er gunstig både for klima, miljø og køproblematikk. Om bilbelegget (antall personer i bilen) i Norge øker med 5 prosent, kan 4 millioner kjøretøykilometer kuttes hver dag. Dette vil tilsvare en årlig reduksjon (på landsbasis) på rundt 234 000 t CO₂ (Vågane, 2009).



Figur 57. Kartlegginger viser at det foregår mye foreldrekjøring av barn og unge til fritidsaktiviteter på ettermiddag/ kveld og i helger. Samkjøring kan og bør være et godt alternativ.

Tradisjonell samkjøring karakteriseres av mer eller mindre faste avtaler der det er en personrelasjon mellom de involverte. De senere årene er det imidlertid også etablert ulike samkjøringstjenester (og apper) som kan koble mer tilfeldige sjåførere og passasjerer. I Norge har vi blant annet den norskutviklede apptjenesten «Sammevei.no», som i stor grad er rettet mot arbeidsreiser. Flere internasjonale tjenester, som Ridefinders.com og Same-way.com, inkluderer det norske markedet.

Foreløpig er apptjenestene best utviklet for lengre reiser. På korte reiser har det i Norge så langt vært vanskelig å oppnå nok brukere til å få til et godt system for «real time matching» av reisende, det vil si en kobling mellom sjåførere og passasjerer ute på veien. Innføring av incentiver som kjøring i et eget «sambruksfelt», gratis parkering eller redusert pris i bomringene for de som samkjører kan være mulige

fremtidige tiltak som kan øke attraktiviteten (Amundsen & Ryeng, 2019)

Barn og unge i Nordre Follo kommune mener at samkjøring er et viktig virkemiddel som fungerer godt og at man kan bruke «Spond» eller tilsvarende aktivitetsapper til å oppfordre til og organisere samkjøring til trening og fritidsaktiviteter.



Bildeling har de siste årene vokst frem som et alternativ til det å eie egen bil, særlig i de større byene. Flere bildelingsaktører har kommet på markedet og tilbyr ulike ordninger for bildeling gjennom appbaserte løsninger og der du kan hente og levere bil på ulike destinasjoner.

Egne bildelingsordninger for det enkelte borettslag og sameie er også noe som har vokst frem flere steder i Norge. Flere utbyggere har sett potensialet i å bygge mindre parkeringsanlegg i sine boligprosjekter og tilby kjøperne å bli medlem i en delebilordning i stedet for å kjøpe parkeringsplass til boenheten. Til nå er det få eksempler å vise til i Nordre Follo.

For å stimulere utbyggere til å etablere delebilordninger ble det lagt inn en bestemmelse i kommuneplan for Nordre Follo som gir mulighet for reduksjon i minimumsnormen for parkering i nye boligprosjekter dersom man etablerer en bildelingsordning.²² Bestemmelsen er i ettertid videreført i flere detaljreguleringer av nye boligprosjekter. Til nå er det få/ingen utbyggere som har benyttet seg av muligheten.

Enkelte kommuner har etablert ordninger med bildeling av egen kjøretøypark. I Halden og Indre Østfold kommuner er den kommunale bilparken tilgjengelig for egne ansatte som tjenestebiler på dagtid, mens innbyggerne kan leie bilene når de ikke er i bruk i kommunens tjeneste på kveldstid og i helger (Halden kommune, 2022). I

²² Det er også blitt vanlig i nye utbyggingsprosjekter at parkering skilles ut kostnadmessig fra bolig og gjøres valgfritt å kjøpe eller leie. På denne måten synliggjøres kostnader for parkering og muligheten for redusert kostnad til bolig dersom man klarer seg uten egen bil. Det kan gi insentiv til lavere bilhold og bilbruk.

Nordre Follo kommune ble følgende vedtak fattet i desember 2021:

Bildeling bidrar til færre biler og mindre bilkjøring. Flere kommuner har god erfaring med å etablere bilpool til bruk for ansatte og innbyggere for å bidra til dette behovet. Kommunedirektøren bes legge fram for politisk behandling et pilotprosjekt for bilpool til kommunens ansatte i tjeneste, og for innbyggere utenom arbeidstid.

Sak om igangsettelse av pilot ble lagt frem og godkjent av Nordre Follo kommunestyre 7.12.2022, jf. saksnr. 123/22.

MC og moped – arealeffektive kjøretøy på vei til nullutslipp

Motorsykel og moped kan for flere være et godt alternativ til bilen, eller i alle fall et alternativ til å kjøpe bil nummer 2. Tohjulinger krever både mindre parkeringsareal, skaper mindre kø og er et rimeligere alternativ enn bil. Sist, men ikke minst ser vi en positiv utvikling i markedet når det gjelder overgang til elektriske tohjulinger.

Delmål og indikatorer – innsatsområde 3 «Redusere og styre bilbruk»

Delmål	Indikator
3 a) I 2030 har antallet registrerte biler i Nordre Follo ikke økt vesentlig siden 2020.	Antall registrerte biler i kommunen (SSBs kjøretøystatistikk)
3 b) Stadig flere innbyggere i Nordre Follo velger å benytte delebilløsninger fremfor å eie egen bil. Det er lagt til rette for bildelingsløsninger i alle de prioriterte utbyggingsområdene i kommunen.	- Andel av befolkningen som disponerer egen bil (Ruters MIS undersøkelse) - Andel som svarer i reisevaneundersøkelse at de er medlem i en bildelingsordning (i sitt nabolag/ borettslag)
3 c) I 2030 har biltrafikken på lokale veier i Nordre Follo ikke økt selv om vi har blitt flere mennesker.	Trafikkdata/ ÅDT fra Statens vegvesen sine tellepunkter i kommunen (lokale veier, ikke E18/ E6)
3 d) Nordre Follo kommunes bilpark er organisert som en bilpoolordning, der ansatte deler på bilene, og der bilene kan leies av innbyggerne på kvelder, i helger og i ferier. Bruk av egen bil i tjenesten skjer kun unntaksvis.	Intern kilde
3 e) Gjennom å føre en restriktiv parkeringspolitikk bidrar kommunen til å begrense bilkjøring i kommunen, særlig i sentrumsområder.	ÅDT i sentrumsområder
3 f) Parkeringspolitikken bidrar til trygge og ryddige parkeringsforhold i kommunen.	Intern kilde (Trafikktjenesten)
3 g) I 2025 er andelen av kommunens ansatte som kjører bil til/ fra jobb redusert med minst 20 prosentpoeng i forhold til 2020.	Intern reisevaneundersøkelse
3 h) Det er tilrettelagt for nødvendig innfartsparkering ved knutepunkt og holdeplasser for pendlere som har behov for å kombinere kollektivtransport med bil.	Tilfredshet, reisevaneundersøkelse

Tiltak og oppdrag for innsatsområde 3 «Redusere og styre bilbruk»

Oppdrag (O) / Tiltak (T)	Administrativt ansvar
1.(O) Oppfordre utbyggere og eksisterende borettslag og sameier til å ta i bruk sambruk- og delebilløsninger i nye boligprosjekter.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging, i samarbeid med Klima og miljø
2. (O) Påse at kommuneplanens bestemmelser om parkering følges opp i arealsaker og vurdere behov for endring i parkeringsnormene ved rullering av kommuneplanen.	Virksomhet Byutvikling og arealplanlegging
3.(O/T) Vurdere behov for å utarbeide en parkeringsstrategi for Nordre Follo kommune.	Eiendom, by og samfunn
4.(O/T) Sørge for regelmessig kartlegging av parkeringssituasjonen i kommunen, både antall plasser, vilkår og belegg/bruk.	Virksomhet Vei og park
5.(O/T) Gjennomføre et pilotprosjekt med bilpool, jf. politisk vedtak i desember 2022.	Virksomhet Vei og park
6.(O) Vurdere behov for innføring av parkeringsavgift eller pendler-oblatordning ved innfartsparkeringsplasser på kommunal grunn der man erfarer fremmedparkeringsutfordringer.	Virksomhet Vei og park
7. (O) Oppfordre til samkjøring i forbindelse med klimakampanjer om miljøvennlig transport, ref. oppdrag/ tiltak nr. 12 under innsatsområde 2.	Klima- og miljø i samarbeid med flere virksomheter

4.4 Innsatsområde 4: Kartlegge mobilitet og reisevaner

Vi trenger kunnskap for å ta kloke valg. Både for å igangsette tiltak, for å evaluere gjennomføringen og for å fange opp nye utviklinger, er det viktig med et godt kunnskapsgrunnlag i bunn. Regelmessig kartlegging av reisevaner på kommunenivå er viktig for å kunne treffe på riktig tiltak og for å måle om vi beveger oss i riktig retning og oppnår kommunens utpekte mål.

Innbyggernes reisevaner

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (NRVU) er en viktig kilde til kunnskap om transportvaner i Norge. Dessverre gjøres det ikke nok intervjuer i Nordre Follo til at vi kan ha pålitelige resultater på kommunenivå fra NRVU. Laveste nivå er derfor Follo som enhet. Utfordringen med disse tallene er at noen av Follo-kommunene (Nesodden, Enebakk, Frogn) har andre forutsetninger og utfordringer innen mobilitet enn Nordre Follo. Det er

ønskelig å få data på kommunenivå, for å få mer spisset kunnskap om egen befolkning.

Noen kommuner gjennomfører separate reisevaneundersøkelser blant kommunens innbyggere for å sikre et bedre kunnskapsgrunnlag. Et betydelig rimeligere alternativ kan være å koble seg på den Nasjonale reisevaneundersøkelsen og betale for et tilleggsutvalg, dvs. flere intervjuer i kommunen, slik at man får statistisk signifikante resultater på kommunenivå. Dette er noe Nordre Follo kommune bør vurdere.

Intern reisevaneundersøkelse blant kommunens ansatte

Høsten 2020 ble det gjennomført en intern reisevaneundersøkelse blant ansatte i Nordre Follo kommune, der man spurte om de ansattes reisevaner. Formålet var å kartlegge hvordan de ansatte reiser til og fra jobb, hvorfor de reiser slik de gjør, og om det er et potensial for endring i miljøvennlig retning. Undersøkelsen var

forholdsvis kort og enkel, og bør kunne gjennomføres regelmessig for å følge opp målene og sette i gang nødvendige tiltak.

Reisevaner blant deltakere i fritidsaktiviteter

Tidligere lokale kartlegginger (i regi av Kolbotn idrettslag og tidligere Ski kommune) har vist at det er mye

foreldrekjøring og bilbruk til fritidsaktiviteter i kommunen vår.

Kartlegging av reisemåte og årsaker gir verdifull informasjon og bør videreutvikles og gjennomføres regelmessig for brukere av kommunes idrettsanlegg og kultur- og fritidsaktiviteter. Mer kunnskap om årsaker og bakgrunn for folks valg vil gi bedre grunnlag for å sette inn tiltak for å få til endring.

Delmål og indikatorer - innsatsområde 4 «Kartlegge mobilitet og reisevaner»

Delmål	Indikator
4 a) I Nordre Follo har man bred kunnskap om befolkningens reisevaner, og denne kunnskapen bidrar til å ta gode valg på samferdselsområdet.	Reisevanedata fra ulike kilder

Tiltak og oppdrag for innsatsområde 4 «Kartlegge mobilitet og reisevaner»

Oppdrag (O) / Tiltak (T)	Administrativt ansvar
1. (T) Bestille et tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen, for å få reisevanedata på kommunenivå.	Eiendom, by og samfunn
2. (O/T) Gjennomføre intern reisevaneundersøkelse blant kommunens ansatte annen hvert år.	Eiendom, by og samfunn
3.(T) Gjennomføre en undersøkelse om barn, unge og voksne sine reisevaner til fritidsaktiviteter hvert fjerde år.	Kultur og inkludering i samarbeid med Eiendom, by og samfunn

5 Konsekvenser

5.1 Økonomiske og organisatoriske konsekvenser

Ved å vedta planen legges det føringer for ønsket utvikling innen mobilitet i perioden 2023-2034. Innenfor hver av innsats-områdene foreslås mange oppdrag, og et noe lavere antall tiltak.

Oppdragene (O) er aktiviteter som må gjennomføres innenfor ordinær drift. Noen av oppdragene er enkle å gjennomføre/ inngår naturlig i ordinær drift, andre vil kreve at det settes av både ekstra tid og personalressurser til planlegging og gjennomføring.

Administrasjonen må prioritere ressursbruk på aktivitetene, og noen oppdrag kan måtte vente til lenger ut i planperioden.

Tiltakene (T) vil kreve egne budsjettvedtak i egen post i ØHP/ klimabudsjett for å kunne starte opp. Noen av tiltakene kan det eventuelt søkes tilskudd om fra tilskuddsordninger eller de kan finansieres gjennom byvekstavtalen. Ansvarlig virksomhet må undersøke muligheten for ekstern finansiering. Inntil aktiviteten er sikret finansiering kan den ikke startes opp.

I de tilfellene der kommunen selv må finansiere tiltakene, vil dette inngå i den samlede prioriteringen av kommunens disponible økonomiske ramme.

Med endringer i lovverk eller statlige, regionale eller kommunale føringer, må temaplanen ved behov revideres og nye tiltak/ oppdrag vurderes.

5.2 Sosiale konsekvenser

Å ha god mobilitet er en forutsetning for å kunne ta utdanning, bruke helsetjenester, delta i arbeidslivet, sosiale nettverk, fritidsaktiviteter og mye mer. Tilgang til et trygt, pålitelig og effektivt transportsystem

har stor betydning for innbyggerne. Ved å tilrettelegge for økt sykling, gåing og kollektivtrafikk vil flere få tilgang til mobilitet, som også er bra for folkehelsen.

Men i områder med kort avstand til arbeidsplasser, kollektivtransport, aktiviteter og tjenestetilbud er boligprisene som regel høye. Lavinntektsfamilier bor ofte i områder med lengre avstand til viktige aktiviteter, sentrumsområder og kollektivknutepunkt. Det å eie bil kan være økonomisk krevende for noen. Dersom kollektivtilbudet også er begrenset, kan enkelte bli utestengt fra aktiviteter de ønsker å være med på. Denne temaplanen søker å peke på disse utfordringene og at dette er kunnskap som må tas med i kommunens videre arbeid på feltet.

5.3 Miljømessige konsekvenser

Veitrafikken står for 68,4 % av det direkte klimagassutslippet i Nordre Follo. Å bidra til reduksjon i klimagassutslipp fra veitrafikk er en av de viktigste klimaoppgavene kommunen kan bidra til. Forsterket innsats de nærmeste årene er viktig for å minimere negative følger av klimaendringene for oss mennesker, og ikke minst, naturmangfoldet.

Biltrafikk skaper ikke bare klimautfordringer, men også utfordringer med hensyn til støy, lokal luftforurensning, ulykker og inngrep i naturen ved veiutbygging. Bilen er et viktig transportmiddel og skal være det også i framtiden, men det er nødvendig at en større andel reiser erstattes med miljøvennlige transportformer som gåing, sykling eller kollektivtransport. Det er dette denne planen skal bidra til gjennom å foreslå oppdrag og tiltak som kan bidra til å redusere transportbehovet, gjøre miljøvennlig transport til det beste alternativet og redusere og styre bilbruk. Bedre kartlegging av mobilitet og reisevaner er nødvendig for å gjøre gode valg underveis, og korrigere retning på aktiviteter og innsats.

6 Kilder og referanser

- Akershus fylkeskommune. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Oslo.
- Amundsen, A., & Ryeng, E. (2019). *tiltak.no*. Hentet fra Samkjøring med bil: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-3/>
- Bedriftsidretten. (2022, 06 09). *Sykle til jobben*. Hentet fra <https://www.sykletiljobben.no/p/52092/hjem>
- Bufdir. (2022). *Levekårsstatus for personer med nedsatt funksjonsevne 2022*.
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., & Hanssen, J. (2015). *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler*. Oslo: TØI.
- DOGA. (2022, 06 08). *Barnetrakk*. Hentet fra <https://www.barnetrakk.no/>
- Ellis, I. (2020). *tiltak.no*. Hentet fra Fremkommelighet for kollektivtrafikk: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-2-tilrettelegging-kollektivtransport/b-2-1/>
- Enova. (2023, 02 28). *Framtidens kjøretøy er elektrisk: Enova lanserer støtte til elmopeder og elmotorsykler*. Hentet fra <https://www.enova.no/privat/kampanjer/enova-lanserer-stotte-til-elmopeder-og-elmotorsykler/>
- Gössling, S. (2020, 02 18). Why cities need to take road space from cars - and how this could be done. *Journal of Urban Design*.
- Halden kommune. (2022, 02 11). *Mobilitetsprosjektet Smart City - elbilutlånordning både for ansatte og innbyggere i Halden kommune*. Hentet fra <https://www.halden.kommune.no/tjenester/samfunn-og-samskaping/smart-city/prosjekter/elbil/>
- Hansen, J. U., Kolbenstevdt, M., Christiansen, P., & Fearnley, N. (2017). *tiltak.no*. Hentet fra Parkeringsregulering: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/b-1-4/>
- Hjorthol, R., Nordbakke, S., Vågane, L., Levin, L., Sirén, A., & Ulleberg, P. (2011). *Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak*. Oslo: TØI.
- Kartverket. (2022, 04 22). *Kartlegging av tilgjengelegheit*. Hentet fra <https://www.kartverket.no/geodataarbeid/tilgjengelegheit-og-universell-utforming/kartlegging-av-tilgjengelegheit>
- Kristensen, N. B. (2019). *Framtidens transportbehov - Analyse og fortolkning av samfunnstrender og teknologiutvikling*. Oslo: TØI .
- KS. (2020, 12 09). *Transport i et aldersvennlig lokalsamfunn*. Hentet fra <https://www.ks.no/arkiv/5-transport-i-et-aldersvennlig-lokalsamfunn/>
- Landskapsfabrikken AS. (2017). *GÅ-Overordna plan*. Knarvik.
- Lättmann, K., Olsson, L. E., & Friman, M. (2018, 09). A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. *Research in Transportation Economics*, ss. 501-511.

- Miljødirektoratet. (2022, 06 08). *Utslipp av klimagasser i kommuner*. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=428§or=-2>
- Nordre Follo kommune. (2020). «Det er nok mange tilbud man ikke vet om». *Karlegging av motiver og barrierer for deltakelse i Nordre Follo*.
- Nordre Follo kommune. (2021). *Tiltaksplan kommunale veier 2021-2025*.
- OFV. (2022, 01 03). *2021 ble tidenes rekordår for nybilregistreringer*. Hentet fra <https://ofv.no/aktuelt/2022/2021-ble-tidens-rekord%C3%A5r-for-nybilregistreringer>
- PROSAM. (2021). *Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19*. Oslo: Ruter/ PROSAM.
- Ruter. (2022). *Ruters MIS-undersøkelse 2017-2019*.
- Ruter. (2022). Markeds- og informasjonssystem (Oslo og Akershus).
- Ruter. (2022, 02 08). *Vi tester nye billettyper*. Hentet fra <https://ruter.no/nyheter/reis/>
- Samferdselsdepartementet. (2022, 05 23). *Nå blir det strengere regler for bruk av elsparkesykler*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-blir-det-strengere-regler-for-bruk-av-elsparkesykler/id2914010/?utm_source=regjeringen.no&utm_medium=email&utm_campaign=nyhetsvarsel20220523
- Shaheen, S. A., & Chan, N. (2016). *Mobility and the Sharing Economy: Potential to Facilitate the First- and Last-Mile Public Transit Connections*. *Built Environment*, ss. 573-588.
- SSB. (2022, 06 08). *Bilparken 07849: Drivstofftype, type kjøring og kjøretøygrupper*. Hentet fra <https://www.ssb.no/statbank/table/07849>
- SSB. (2022). *Indikatorer for arealprofiler*. Hentet fra <https://public.tableau.com/app/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway/viz/vis-arealprofiler-v2/AREALPROFILER>
- SSB. (2023, 02 14). *Trafikkulykker med personskaade*. Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/trafikkulykker-med-personskaade>
- Stanley, J., Hensher, D., & Loader, C. (2011). Road transport and climate change: Stepping off the greenhouse gas. . *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, ss. 1020-1030.
- Statens vegvesen . (2022, 06 08). *Nullvisjonen* . Hentet fra <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen/>
- Statens vegvesen. (2020). *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/barns-aktiviteter-og-daglige-reiser-i-2020-opinion-2021.pdf>
- Statens vegvesen. (2022, 06 08). *Oslopakke 3 -Handlingsprogram*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslopakke-3/handlingsprogram/>
- Syklistforeningen. (2022, 06 08). *Bli en Sykkelvennlig arbeidsplass*. Hentet fra

- <https://syklistforeningen.no/prosjekt/er/sykkelvennlig-arbeidsplass/>
- Tsubohara, S., & Voogd, H. (2004). Planning fundamental urban traffic changes: experiences with the Groningen traffic circulation scheme. *Urban transport X*, ss. 287-296.
- TØI. (2016). *Parkering- virkemidler og effekter, TØI rapport nr. 1493*. Oslo: TØI.
- TØI. (2018, 02 07). *God drift – veien til mobilitet og selvstendighet*. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/hjem/god-drift-veien-til-mobilitet-og-selvstendighet-article33836-98.html>
- TØI. (2020). *TØI rapport 1782: Risiko i veitrafikken 2017/18*.
- TØI. (2021). 1828.
- TØI. (2021). *TØI rapport 1828/2021, rev.1 - Elsparkesykler til glede og besvær*.
- Vendeville, G. (2019, 01 09). *Stranded without transit? U of T researchers say one million urban Canadians suffer from 'transport poverty'*. Hentet fra <https://www.utoronto.ca/news/stranded-without-transit-u-t-researchers-say-one-million-canadians-suffer-transport-poverty>
- Viken. (2020, 08 13). *Reisemiddelfordeling -delregioner og ni kommuner i Akershus*. Hentet fra <https://statistikk.akershus-fk.no/webview/>
- Vy. (2022, 06 08). *Smartpris*. Hentet fra <https://www.vy.no/kjop-billetter/smartpris>
- Vågane, L. (2009). *Flere i hver bil? Status og potensial for endring av bilbelegget i Norge*. Oslo: TØI.
- Wangsnæss, P. B., Amundsen, A., Johansen, B. G., & Franklin, J. (2018). *tiltak.no*. Hentet fra Vegprising: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/b-1-1/>

7 Vedlegg

- 1 Innspill fra - Innspill fra barn og unge Nordre Follo, til kommunens arbeid med klima- og energiplan – om temaet transport og mobilitet
- 2 Referat fra workshop om miljøvennlig reisevei til trening og fritidsaktiviteter
- 3 Virkemidler i parkeringspolitikken – en oversikt

Vedlegg 1 - Innspill fra barn og unge Nordre Follo, til kommunens arbeid med klima- og energiplan – om temaet transport og mobilitet

I forbindelse med arbeidet med Temaplan for klima- og energi ble det i 2020 sendt ut spørsmål til elevene ved alle kommunens grunnskoler, hvor ett av to utvalgte temaer man ba om innspill på var **transport og mobilitet**.

13 av 20 grunnskoler leverte innspill. Elever fra femte til tiende trinn var involvert i arbeidet. Spørsmålene er først jobbet med i klassene og deretter i elevrådet. På den måten har mange barn og ungdom fått muligheten til å komme med innspill. Elevene har diskutert og stemt frem de innspillene de mener er de viktigste og beste, og kun disse er mottatt av administrasjonen.

Oppsummering av svarene:

Hva skal til for at du og vennene dine velger å sykle, gå eller reise kollektivt i hverdagen? Dere kan også foreslå hva dere tror skal til for at familien deres velger dette.

- Bil oppleves som enklere og raskere og dermed et bedre valg. For at man skal velge kollektivt, må det oppleves like enkelt som å bruke bil.
- Å reise kollektivt må bli billigere, spesielt for unge.
- For at kollektivt skal være et godt valg trengs det hyppigere avganger.
- I rushen opplever elevene at bussene er fulle og kjører forbi dem, slik at de må vente på neste buss.
- Holdeplasser på «riktig sted» nevnes som viktig.
- Kommunen bør betale Ruterkort for de barn og unge som bor så langt borte at de ikke kan sykle eller gå til de aktivitetene de skal på.
- Elevene beskriver også at foreldre har behov for å bruke bil i en hektisk familiehverdag.
- For at sykkel skal være et mer populært valg, nevnes
 - separate sykkelveier
 - utbedring av stier/snarveier man kan sykle på
 - maskin som teller syklende og gående
 - sykkelutleie
 - flere sykkelstativer

Vedlegg 2 - Referat fra workshop 16.02.22 om miljøvennlig reisevei til trening og fritidsaktiviteter

Til stede fra NFK:

Beate Nygård, prosjektleder mobilitetsplan
Christina Blumentrath, arealplanlegger
Sindre Rønning Huber, Rådgiver idrett og friluftsliv.
Karine Heidi Berentsen, folkehelsekoordinator
Morten Sandaker, trafikksikkerhetsplan

Byutvikling og arealplanlegging
Byutvikling og arealplanlegging
Kultur, idrett og friluftsliv
Samfunnsmedisinsk enhet
Vei og park

Deltakere:

Representanter fra
Ungdomsrådet
Ski IL fotball
Kolbotn IL
Ski alliansehall
Fritidsklubbene/Ung fritid
Ski IL Turn
Kolbotn IL Volleyball
Siggerud IL
Kulturskolen
Kråkstad idrettslag

Tema for gruppearbeid:

Hva kan kommunen og de ulike lagene gjøre for å få flere barn og unge til å velge grønn transport til trening og andre fritidsaktiviteter – idédugnad og innspillsrunde.

Oppgave 1

Er miljøvennlig transport og trafikksikkerhet temaer som din forening/lag har på agendaen og jobber med?

- Hvis ja; hvordan jobber dere med dette?
- Hvis nei, hva er årsakene til at dette temaet ikke har hatt fokus hos dere?

Oppgave 2

Hva mener dere er de viktigste tiltakene som kan gjøres for å få flere barn og unge til å gå, sykle, samkjøre eller reise kollektivt til fritidsaktiviteter/trening/konkurranser?

- a) Hva bør kommunen gjøre?
- b) Hva bør lag og foreninger gjøre?
- c) Hva kan vi gjøre sammen?

Gruppe 1

Oppgave 1

- Kulturskolen: Ikke hatt trafiksikkerhet på agendaen. Aktiviteten er sentralisert. Mye aktivitet i SFO-tid, ellers i Ski sentrum eller Kolben. Mange elever har lang avstand til hjemmet.
- Ski IL fotball: Har trafiksikkerhet på agendaen. Er sertifisert som kvalitetsklubb gjennom fotballforbundet. Har en trafikkpolicy, men den er ikke levende. Trafiksikkerhet er ikke fast tema på foreldremøter. Kan bli det. Mange utøvere sykler og går. Har gjennomført en kampanje, Fotballtråkk - et Eat-Move-sleep tiltak.

Les mer her: <https://www.skifotball.no/portal/public/showContentCategory.do?id=948533325>

Lenke til [Facebookpost](#)

Rapport om EatMoveSleep:

<https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2018/eat-move-sleep-2018.pdf>

- Ski IL er i dialog med kommunen om å gjøre noe med Idrettsveien, lage en kiss and drive løsning, bygge om parkeringsplass. Mange foreldre slipper av og henter. Ønsker skilt med parkering forbudt langs veien.
- Siggerud IL: Trafiksikkerhet ikke vært mye på agendaen. Siggerud veldig utkant. Skolen har mye fokus på trafiksikkerhet. Lite parkering. Dårlig kollektivtilbud. Tilbyr breddeidrett. Høyere alderstrinn starter i større idrettslag som Kolbotn IL Lang avstand. Vanskelig å komme seg dit uten bil.
- Ungdomsrådet: Ikke jobbet med trafikk. Tar alltid kollektiv til møter i Ungdomsrådet.

Oppgave 2:

- Kulturskolen: 0-18 år. Noen få gruppetilbud, mest individuell aktivitet. Derfor krevende å tenke samkjøring. Tar tid å sette sammen grupper, som er geografisk nær. Tilsvarende tilbud som "idrettsbuss" hadde passet bra for kulturskolen. Vinn vinn for lærere i forhold til arbeidstid. Ikke avhengig av foreldrekjøring. Timene kunne starte tidligere.
- Kulturskolen kan legge ut hvordan elevene kan komme med kollektivtilbud. Har ikke foreldremøter, men har andre arenaer hvor trafiksikkerhet kan tas opp. Kulturskolen samarbeider med biblioteket for å legge til rette for et sted å vente. På den måte avhjelpe og bidra til samkjøring. Kulturtilbudet kunne legges mer ut til skolene og i nærmiljøet.
- Ski IL fotball: Idrettsbuss hadde vært fint. Ski har erfaring med servicelinjen som går på dagtid (helst eldre). Usikker om den fortsatt går. Tilsvarende kunne gå på ettermiddag/kveld. Mange spillere fra Finstad. Lang vei, blir bedre når Ski stasjon er ferdig og undergangen kan benyttes. Flere trafikkfarlige punkter. Oppfatter ikke Nordbyveien som trygg. Mye busser. Samkjøring, vanskelig for idretten. Kan ikke mer enn oppfordre. Parkeringsplass og Idretts-veien største trafikkutfordring. Anbefaler foreldre å parkere ved Ishallen. Spillere fra Ski Øst/syd snillere vei. Men også her må de krysse flere steder som foreldre opplever som utrygge. Flere må krysse Sanderveien – heller ikke et snilt kryss. Mange foreldre kjører helt ned til hallen, selv om det er forbudt. Flere ungdommer ville gå/sykle hvis veien oppleves trygg
- Ungdomsrådet: Viktig at avstanden ikke er for lang til aktiviteten. Idrettsbuss bidrar til mindre foreldrekjøring

- Innspill: Erfaring fra Langhus. Sabotasje på sykler. Flere sykkelstativ og trygg sykkelparkering vil bidra at flere sykler. Erfaring med el-sykkel parkeringshus OTTO
- Tilby aktivitetsapp med transport som en del av løsningen. Erfaring fra Arendal https://www.bufdir.no/Familie/Fattigdom/Veileder/Praktisk_arbeid_eksempelsamling/Eksempelsamling1/Fritid_og_kultur/fortet_sms/

<https://www.tryggtrafikk.no/nyheter/trygg-trafikk-inngar-samarbeid-med-norges-fotballforbund/>

Gruppe 2

Oppgave 1

- Miljøvennligtransport har ikke vært et stort tema pga manglende kunnskap/ ressurser, men potensiale finnes
- I tegnekurset på kulturskolen har man ikke snakket om det. Utfordringen er at ingen bor i nærheten av hverandre og at det er sent kurs for eldre barn, så de må raskt hjem.
- Det er allerede en god del som sykler/ går i sommerhalvåret. Men det nok «tidsklemma» som gjør at mange kjører. Flere lagleder/trenere oppfordrer til samkjøring,
- Yngre barn er flinkere å sykle enn ungdommen, men det anbefales ikke før man har tatt sykkelpøven på 4 trinn
- Mange har lange avstander til trening og store høydeforskjeller, i tillegg oppleves det som vanskelig og farlig å sykle/ gå i mørke/ vinterstid/ sent på kvelden.
- Flere av trenere transporterer utsyr med bil
- Det er et veldig variert kollektivtilbud innad i kommunen og stoppesteder er ikke alltid i nærheten av idrettsanleggene, gamle Oppegård er bedre enn gamle Ski kommune.
- Med idrettsbussen ble tema «samkjøring» satt på dagsorden.

Oppgave 2

- Kommunen bør hjelpe til å sette tema miljøvennlig transport på dagsorden / endre holdninger. Lagene/ forening kan bidra med infospredning, men har ikke ressurs til å utarbeide materiell/ informasjonen. Bra om infomateriell er tilpasset den lokale aktiviteten/ klubben (bra med genser fra laget f.eks.)
- Samkjøring må opp etter korona, kan kommunen utarbeide materiell og fritidsaktiviteten spre informasjonen? Hvor mye CO2 kan man spare med å kjøre sammen til trening?
- «Idretts/ aktivitetsbussen» var veldig god andre lag/ foreninger burde inkluderes. Kan det startes på nytt?
- Kan el syklene være et alternativ til gåing, sykling og foreldrekjøring for ungdommen? Men parkering må ordnes på en god og sikker måte.
- Kampanjer og gode forbilder er viktig. Fokus på bruk av hjelm / lys osv. både sykler/ el sparkesykler
- Kartlegge reisevaner burde gjennomføres av kommunen / lagene
- Kan kommunen informere om hvilke veier / strekninger er trafiksikre og anbefales for atkomst til anleggene?

- Informere på nettsiden hvordan man kommer seg til anleggene på miljøvennlig måte (kan gjøres både av lag/ klubben og kommunen)
- Sette tema «miljøvennlig transport» på dagsorden på foreldremøter osv. (frivilligheten)
- Fritidstilbud innen SFO- det gjøres enkelte steder (fotball SFO, tennisklubben) men det mangler transport (minibusser?). Det er også lettere når man «betaler»/ ansette trenere/ lærere. Halltid er også et problem siden skolene bruker hallene til 15:45
- Gjennomføre fysiske trafiksikkerhetstiltak på veiene
- Få til et kollektivtilbud som går til anleggene
- Halltider / gode nok anlegg der folk bor (vinterfotball finnes f.eks. ikke Kolbotn)
- Dersom et lag trener flere steder er det vanskelig å utvikle rutiner for miljøvennlig transport.

Gruppe 3

Oppgave 1

Kolbotn IL Volleyball:

Veldig mange som trener langt fra der de bor. Utfordrende med gode nok kollektivtransport som går direkte nok.

De største utfordringene er strukturelle; sene treninger, reisevei, tidsklemma og sikkerhetsaspektet.

Utstrekningen i kommunen er utfordrende, plassering av hallene ikke vært veldig god.

Kråkstad IL:

De som trener i Kråkstad bor såpass nærme, og mye samkjøring. Men interessant å vite hvordan Kråkstadinnbyggere er aktive i andre fritidstilbud utenfor Kråkstad. Kan lokallaget i Kråkstad bidra ovenfor lokale innbyggere som er aktive utenfor Kråkstad, informasjonsspredning, oppfordring og implementering av rutiner for samkjøring.

Ski IL Turn:

Utfordrende å logistisk ordne at medlemmer som bor i samme områder trener samtidig.

Oppfordrer til samkjøring gjennom de som går i klasse sammen, men ingen informasjonsdeling ut nødvendigvis.

Jobber ikke så aktivt. Vi har reflekskampanjer hver høst. Legger ut god informasjon om kollektivtransport og muligheter ved arrangementsinnbydelser. Ski IL turn og Ski kommune samarbeidet om kartlegging status trafiksikkerhet i 2018 (Hege Narvåg). Det ble gått opp flere løyper, og påpekt usikre punkter og strekninger.

Opplever at ikke noe er gjort ennå. Er så mye utrygge punkter at de ikke tør å oppfordre barn og unge til å gå eller sykle til trening og kamp.

Flere anlegg i Ski og Langhus enn i nordre del av kommunen. Gir mye reising for mange av de som kommer fra nord / gamle Oppegård kommune. Det er stort spenn i hvor de som trener kommer fra – til og med en del fra Vinterbro pga. mangel på tilbud i den delen av Ås kommune.

Ungdomsrådet:

Samkjøring er et viktig virkemiddel som fungerer godt, og som bør støttes opp.

Mange bruker Spond eller tilsvarende, kan være et godt verktøy for å oppfordre til samkjøring etc. Ligger ubrukte muligheter i Spond. Legge inn kampoppsett i Spond, og kjøring kan samorganiseres.

Korona- pandemien har satt sperre for iverksetting av mange tiltak. Ennå litt tidlig å starte opp?

Utrygghet ved å gå eller sykle til trening og kamp pga. gjenger og mobbing/ hærverk på sykler etc.

Såkalte "tilrettelagte fotgjengerkryssinger" oppleves utrygt, f.eks. ved Langhusveien - avkjøring til Ski sykehus. Folk forstår ikke at dette IKKE er et fotgjengerfelt, og går ut i veibanen som om det er et fotgjengerfelt. Oppstår stadig farlige situasjoner pga. dette.

Oppgave 2

Hva bør kommunen gjøre?

- Kolbotn IL Volleyball: Savner kartlegging av avstand til trening og andre aktiviteter. Hvem kjører, hvor langt og hvilket tidspunkt på dagen, hvorfor? Kan brukes til koordinering av treningstider og hvor trening foregår.
- Ski IL turn: Kommunen kan sørge for bedre informasjonsspredning og utplassere plakater og informasjonskampanjer i anleggene som oppfordrer til tiltak.
- Dårlig infrastruktur fra Ski Idrettspark til Ski sentrum, fortau, opphør av fortau osv, bevegelsestråkk gjennom parkeringsplasser.
- Undersøke rapporter og effekter av ulike kampanjer før det ev. implementeres i NFK.
- Fysisk tilrettelegge for infrastruktur.
- Få opp type plakater
- Se på hva andre sammenlignbare kommuner gjør. (Asker, Bærum, Lillestrøm etc.)

Hva bør lag og foreninger gjøre?

- Få foreldre til å oppfordre barn og ungdom til å drive lokal aktivitet og opprettholde et tilbud.
- Lettere å følge opp dersom de får materiell fra kommunen, så kan idrettslaget kna det og tilpasse det lokalt.
- Kommunikasjonskampanje for å få i gang kjøregupper igjen. Henger igjen etter korona.
- Fotball - samkjøring mye brukt. Lagene / klubbene kan organisere samkjøring.
- Kråkstad IL - prøver å få foreldre eller andre til å organisere kortreiste aktiviteter, særlig for de mindre barna. Vanskelig å få noen til å ta ledelsen.
- Arbeide med bedre samkjøring av treningstider, slik at flere kan samkjøre eller bruke kollektiv transport.

Hva kan vi gjøre sammen?

- Ski IL Turn: Ønsker plakater / info-materiell fra kommunen til alle gruppene som de kan jobbe videre med og sende ut. Kommunen bør iverksette innspill idrettslaget har kommet med.
- Gjeninnføring av Pilot Oppegård- idrettsbussen. Var et godt tiltak.

Vedlegg 3 - Kort om virkemidler i parkeringspolitikken

Det er flere måter å styre parkeringspolitikken til fordel for mer miljøvennlige transportformer. Nedenfor gjengis noen av de viktigste virkemidlene innenfor parkering.

Parkeringsnormer/ redusere antall parkeringsplasser

Parkeringsnormene som kommunen som planmyndighet legger til grunn i reguleringssaker har stor effekt for fremtidig parkering. Kommunene kan sette minimums- og/ eller maksimumskrav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel for ulike planformål (bolig, kontor, handel, tjenesteyting) i reguleringsplaner. Parkeringsnormer er et langsiktig virkemiddel siden normene gjelder kun ved nybygg eller ombygging.

Når parkeringsplassene først er etablert, har ikke kommunen etter dagens regelverk innvirkning på bruken av plassene, med mindre det er på egen kommunal grunn. Kommunen kan for eksempel ikke pålegge en privat eier/ parkeringstilbyder å redusere antall plasser eller kreve at det innføres parkeringsavgift.

Legge parkering under terreng eller i parkeringshus/ anlegg

Parkeringsplasser er arealkrevende, og store overflateparkeringer inne i bysentra tar mye plass som kunne vært brukt til andre formål. Dersom overflateparkering eller gateparkering erstattes av parkering under bakken, frigjøres verdifullt areal til andre formål, for eksempel til bolig, grønne byrom, torg, bredere fortau/ sykkelvei eller uteservering.

Kommunen kan som planmyndighet kreve at parkering legges under terreng, at det skilles fysisk fra boligen eller at utbygger anlegger parkeringsplassene i egne anlegg i en definert gangavstand fra boligen. Kommunen kan også selv stå for utbygging av parkeringsanlegg som betjener ulike p-formål i et område. Alternativt kan kommunen gi føringer for lokalisering og legge til rette for at utbyggingen kan skje på et privat og markedsbasert grunnlag. Beboere som har behov for å eie bil må da benytte seg av et felles parkeringstilbud som er anlagt i gangavstand fra boligen.

Å legge parkering under terreng er et dyrt valg og øker også bilens tilgjengelighet, siden bilen ofte enkelt kan nås med heis og står tørt og oppvarmet, noe som gir økt komfort. Et hensiktsmessig grep kan være å sette opp fellesanlegg med litt avstand til boligen (med unntak av HC plassene) og prioritere andre funksjoner på arealet nær boligen. Dette vil kunne gjøre bilbruken mindre attraktiv.

Tidsbegrensning og parkeringsavgift på allment tilgjengelig parkering

Tidsbegrensning er et vanlig virkemiddel for å regulere parkering og sikre tilgjengelighet for et begrenset gode. Tidsbegrensning sikrer at det blir høyere turnover på plasser som flere kan ha behov for i løpet av en dag (for eksempel handel og servicetjenester i sentrumsområder), og som man ikke ønsker skal brukes til langtidsparkering.

Parkeringsavgift er et sterkt virkemiddel for å begrense bilbruk. Innføring av p-avgift gjør brukerne mer bevisst på valg av transportmiddel, og har potensial til å få flere til å reise kollektivt, sykle eller gå. Det kan også gi incitament til mer samkjøring. Progressiv prising, der timeprisen øker etter hvor lenge du står parkert, kan være effektivt for å sikre turnover. Parkering mot betaling vil dessuten sikre kommunen/ parkeringstilbyderen inntjening, og mulighet for å få dekket inn utgifter til drift og vedlikehold av parkeringsplassene.

Redusere antall offentlige parkeringsplasser for bil i bykjernen og differensiere prising

Kommunen kan også velge å redusere antall bilparkeringsplasser i sentrum, eller flytte disse ut i utkanten av sentrum. Et effektivt virkemiddel vil gjerne være å kombinere dette med differensiert prising, der det er billigere å parkere på utsiden av sentrum enn i bykjernen. Hyggelige og attraktive gangveier, gjerne snarveier, inn mot sentrum gjør det mer overkommelig å parkere litt på utsiden.

Soneparkeringsforbud i boligområder

Skal parkeringsnormer og avgiftsparkering ha en begrensende effekt på bilkjøring er det viktig at parkeringen ikke bare forflytter seg til andre steder, for eksempel tilliggende boligområder og/ eller det kommunale veinettet. Flere steder der det er etablert betalingsparkering eller der parkeringsplasser blir fjernet, viser det seg at mange bilister setter bilen i nærliggende veier der det er gratis å stå. Dette er ofte et boligområde, der det ikke er ønskelig med parkering langs veikant, både av hensyn til drift og vedlikehold av veien, og med tanke på trafiksikkerhet.

Innføring av soneparkeringsforbud kan være et aktuelt virkemiddel i slike situasjoner.