

**Sammendrag:**

# Strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen og Buskerud

*TOI rapport 1239/2012*

*Forfattere: Jan Usterud Hanssen, Petter Christiansen og Tanja Lofsgarden  
Oslo 2012, 66 sider*

---

*Hovedformålet med innfartsparkering i Buskerud er å gjøre kollektivtransporten lettere tilgjengelig for innbyggerne, øke andel og antall kollektivreisende og redusere bilbruken over både korte og lengre strekninger. Innfartsparkering skal gjøre det enklere og mer attraktivt å benytte kollektivtransport på en reise. Lokaliseringen og størrelsen av parkeringsanleggene må ses i sammenheng med andre arealbruksformål nær stasjoner og knutepunkter og andre muligheter for tilbringertransport.*

Pendlere er de viktigste brukerne av innfartsparkering. Opparbeidelse av egne parkeringsplasser til pendlere innebærer at det tilrettelegges for at bilen skal kunne benyttes for tilbringertransporten til en stasjon/holdeplass. I noen situasjoner kan dette føre til at folk velger å benytte bil selv om det finnes gode og akseptable alternative transportmåter på denne lenken i en reisekjede. Derfor skal tiltaket primært rettes mot personer som er bosatt i områder der det ikke tilbys matetransport med buss eller der avstanden til ønsket stasjon eller holdeplass er så lang at det ikke er aktuelt å gå eller sykle.

For å unngå at det anlegges unødig mange innfartsparkeringsplasser må det innføres en form for styring av bruken de stedene etterspørselen er stor. Fordi dette kan føre til at etterspørselen flyttes, må flere innfartsparkeringstilbud i en kollektivtransportkorridor ses i sammenheng.

Det er ikke ønskelig at det etableres innfartsparkering i sentrumsområder eller steder der det er mer hensiktsmessig å benytte arealene til andre formål, for eksempel til bolig, arbeidsplasser, handel, service. Likevel er det nettopp i tilnytning til sentrumsområdene i mange kommuner vi finner jernbanestasjonene og mange av bussterminalene. Ofte er det disse stedene som er lettest tilgjengelige for bosatte i et større influensområde.

Det er et generelt spørsmål om parkering skal subsidieres. Det gjelder uansett formål, men innfartsparkering knyttes primært til arbeidsreiseparkering. Bykommunene ønsker etter hvert å være restriktive overfor parkering ved sentralt lokaliserte arbeidsplasser og ønsker på ulike måter å styre denne parkeringen, ikke minst med avgifter. Da kan det virke paradoksalt om det i stedet investeres i anlegg for gratis parkering for det samme formålet enten det skjer i eller utenfor et sentrumsområde.

I by- og tettstedsområder der det er stor etterspørsel etter parkeringsplass også til lokale reisemål, må det etableres ordninger der det bare er dem som skal reise videre med kollektivtransport, som kan benytte de parkeringsplasser som opparbeides spesielt til innfartsparkering. Det er uheldig hvis midler fra kollektivsektoren benyttes til å subsidiere mer allmenne parkeringsformål. Derfor kan det vurderes om bruken i

større grad skal kontrolleres. Ett tiltak kan være å innføre en parkeringsavgift. Dette kan være en ordning med oblat eller annen form for dokumentasjon av at avgift er betalt.

Som grunnlag for etablering av nye innfartsparkeringsplasser eller utvidelse av eksisterende plasser anbefaler vi at det skaffes mer kunnskap om dagens brukere av disse tilbudene og om hvordan sterkere regulering av bruken kan påvirker reisevanene generelt, dette også som grunnlag for å utrede behovet ved konkrete stasjoner og holdeplasser.

Tabell S1 gir en oversikt over hvilke hensyn som kan legges til grunn for planlegging av innfartsparkering. Brukerne bor i ulike avstander fra en holdeplass eller stasjon. Selv om det er mange innbyggere i det ”naturlige” influensomlandet betyr ikke det at det også er stort behov for innfartsparkering. Tett utbygging gjør at et kollektivt knutepunkt kan nås av mange uten bruk av bil. I slike tilfeller er det viktigere å legge til rette for at flest mulig kan gå eller sykle. Utbyggingsmønsteret kan også gi grunnlag for at det skal kunne tilbys et matebusstilbud til dem som bor noe lengre unna knutepunktet (stedet for omstigning).

Tabell S1. Eksempel på premisser for bruk av transportmiddelvalg og tilrettelegging for innfartsparkering

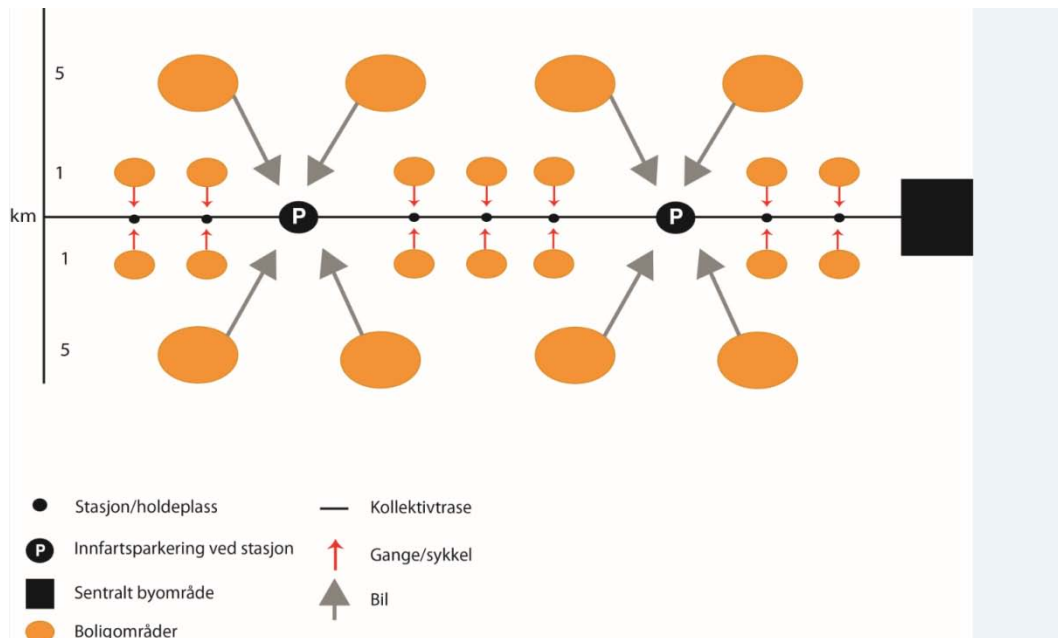
<b>Premisser</b>	Avstand fra bosted til holdeplass/stasjon	0-1 km	1-5 km	>5 km
	Potensielle brukere	Mange	Middels	Få
	Befolkningsstørrelse	Høy	Middels	Lav
	Befolknings tetthet	Tett	Tett/klynge	Spredt
	Kollektivtilbud	Godt	Godt	Dårlig
	Arealbruk/formål	Sentrumsfunksjon	Spredt bolig, ingen sentrumsfunksjon	Spredt/ubebygd
<b>Tilrettelegging for..</b>	Hovedtransportmiddel til stasjon/holdeplass	Gang/sykkel	Gang/Sykkel/Buss	Buss/Bil

Vi har stilt opp fem hovedprinsipper som må legges til grunn for planlegging og etablering av innfartsparkering:

1. Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering ved alle holdeplasser og stasjoner
2. Bilparkering kan tilbys ved stasjoner eller holdeplasser som muliggjør at brukere kan fanges opp tidlig i en reise
3. Ved planlegging av nye parkeringstilbud må det tas hensyn til lokale trafikkforhold. Det er uheldig om adkomsten skjer på lokale boligveier
4. Innfartsparkering skal helst ikke lokaliseres i sentrumsområder eller steder der det kommer i konkurranse med andre og kanskje høyere prioriterte arealbruksformål (by- og tettstedsutvikling, jordvern)
5. Der det er stor etterspørsel, skal innfartsparkeringsplassene forbeholdes dem som har størst behov. Etterspørselen der det er høyt belegg, kan påvirkes ved

hjelp av avgifter. Dette kan avvise mange av dem som har gode alternativer (gange, sykkel, kollektiv tilbringertransport).

Figur S1 viser et skjematisk prinsipp for etablering av innfartsparkering. Parkerings-tilbudet bidrar til at brukerne som bor lenger borte, dvs. utenfor gang- og sykkelavstand, vil velge stasjoner med et godt kollektivtilbud og tilrettelagt parkering.



Figur S1. Prinsippsskisse for lokalisering av innfartsparkering for bil.  
 Ved alle stasjoner/ holdeplasser skal det tilrettelegges for sykkelparkering.

Med utgangspunkt i de fem prinsippene og drøftinger i rapporten har vi klassifisert dagens innfartsparkering i Buskerud fylke, og da primært i Buskerudbyen, i tre nivåer.

- Nivå 1 *Stasjoner/ holdeplasser der det ikke anbefales tilrettelagt for ytterligere innfartsparkering*
- Nivå 2 *Steder der det kan vurderes å utvide innfartsparkeringsplassen hvis dagens plasser fylles opp (en eventuell utvidelse må utredes og begrunnes)*
- Nivå 3 *Stasjoner/ holdeplasser som prioriteres for eventuell utvidelse av innfartsparkeringen (såfremt ytterligere undersøkelser og utredninger viser at det er behov)*

På alle nivåene finnes det plasser der det synes som etterspørselen er større enn tilbudet. Vi vil likevel ikke anbefale utvidelse av kapasiteten alle disse stedene. Noen av disse plassene er lokalisert slik at trafikken til og fra blir en ulempe for lokale miljøer eller parkeringstilbudet inviterer til unødig lang biltur. Det er også sannsynlig at noen parkeringsarealer i byer og tettsteder kan få en annen og bedre bruk. Vi forutsetter da at nærmest all overflateparkering innebærer så små investeringer at det kan ses som et ”midlertidig arealbeslag”.

Ett grunnlag for disse vurderingene er at etterspørselen ved de mest etterspurte plassene kan reduseres hvis det innføres en avgift. Dette kan endre folks valg av transportmåte til en holdeplass eller stasjon, men det må da også tas høyde for at dette kan gi en form for dominoeffekt ved at etterspørselen flyttes til andre steder

langs den samme korridoren. Selv om bilturen kan bli lengre, kan det også hende at et slikt alternativt sted for innfartsparkeringen er bedre egnet samlet sett.

For innfartsparkeringsplasser som er fullt belagt, kan en avgift redusere etterspørselen og derved sikre at det er ledig plass for dem som har et reelt behov. Avgift kan innføres før en vurderer å utvide kapasiteten. Dette gjelder i hvert fall i sentrum av byer og tettsteder. Hvis parkeringen i stedet skjer på lokale veier og gater etter at det er innført avgift, må dette følges opp av en mer helhetlig parkeringspolitikk (regulering av all parkering) for området nær innfartsparkeringen.

En slik avgift kan også bidra til å dekke noe av kostnadene forbundet med å anlegge og drifte de ulike innfartsparkeringstilbudene.

Det må vurderes om midlene som benyttes til utbygging og drift av innfartsparkering alternativt kan anvendes til å bedre kollektivtilbudet i et område.