

Sammendrag:

Innfartsparkering i Hordaland – resultater fra spørreundersøkelse og nummerskiltregistrering

TØI rapport 1342/2014
Forfatter: Petter Christensen
Oslo 2014 58 sider

Rapporten dokumenterer resultater fra spørreundersøkelser og nummerskiltregistrering gjennomført ved innfartsparkeringsplasser i Hordaland. Resultatene viser at det fortsatt er ledig kapasitet på et flertall av plassene og at etterspørselen etter innfartsparkering er avhengig av køproblematikk og restriktive virkemidler. 30 prosent av brukerne er bosatt innen to kilometer fra innfartsparkeringsplassene. Rammevilkårene for å reise kollektivt hele veien er relativt gode med tanke på rutetilbud og relativ reisetid. Ansvarlige myndigheter bør vurdere å tilrettelegge bedre for sykkelparkering og vurdere avgift som virkemiddel for å styre etterspørselen i tilfeller der det ikke er ledig kapasitet.

Ledig kapasitet – etterspørsel avhengig av restriktive virkemidler

Kapasiteten på innfartsparkering i regionen er for de fleste stedene god. På 11 av 17 registrerte plasser var belegget i mars under 90 prosent, mens for de resterende plassene var det begrenset kapasitet (Oasen, Straume, Åsane, Knarvik vest, Askøy og Knarvik SVV). I mai var det kun tre plasser som hadde belegg over 90 prosent (Oasen, Straume og Knarvik vest). Den framtidige etterspørselen etter innfartsparkering vil i stor grad avhenge av (i) arealutvikling, (ii) rammevilkårene for å kjøre bil helt fram til målpunktet og (iii) kollektivtilbudet. Spredt utbygging vil sannsynligvis øke etterspørselen etter innfartsparkering. Det samme vil restriksjoner på bilbruk.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at de viktigste grunnene til at reisende ikke kjører bil hele veien er at det er kø og restriksjoner på parkering. Det betyr at etterspørselen i stor grad bestemmes av lokale og regionale myndigheter. De som bruker innfartsparkering har i langt større grad avgiftsparkering på arbeidsplassen (56 prosent) sammenlignet med arbeidsreiser generelt til Bergen kommune (11 prosent).

Innfartsparkering tiltrekker lokale brukere

Erfaringene fra nummerskiltregistreringene viser at nesten ti prosent av bilførerene er bosatt under en kilometer fra innfartsparkering og omtrent 30 prosent er bosatt innen en radius på to kilometer i luftlinje fra stasjonen. Å gå en kilometer vil med et konservativt anslag ta 12 minutter. Det er stor variasjon mellom innfartsparkeringsplassene etter andelen som kjører de korteste distansene. Ved enkelte innfartsparkeringsplasser er (langt over) halvparten av brukerne bosatt innen en to kilometers diameter (Sæterveien, Lagunen og Skjold kirke), mens andelen er langt lavere ved andre innfartsparkeringsplasser. De som kjører de korteste

distansene utfører i større grad ærend på vei til eller fra stasjonen eller holdeplassen. Det kan være en viktig delforklaring.

Det store bildet er også at bilførere kjører til den nærmeste innfartsparkeringsplassen.

Rammevilkår for å reise kollektiv hele veien er relativt gode

Over 70 prosent av bilførerne oppgir at de har et lokalt busstilbud de kan benytte til en stasjon eller holdeplass som bringer dem direkte til endepunktet for reisen. For ca seks av ti av disse ville det medført maksimalt ti minutters ekstra reisetid hvis de reiste kollektivt hele veien. Rammevilkårene for å la bilen stå er ut fra et slikt perspektiv, gode. På den andre siden oppgir 22 prosent av bilførerne at de har barn i barnehagealder. Halvparten utfører også ærend på vei til eller fra stasjonen eller holdeplassen. Det mest vanlige er å gjøre dagligvareinnkjøp eller levere barn i barnehage. 23 prosent svarer at de utfører minst ett av disse ærendene.

Sikre god sykkelparkering

En lavhengende frukt for å fremme økt sykkelbruk er å tilrettelegge for god og sikker sykkelparkering. 24 prosent av dem som er bosatt innen fem kilometer fra innfartsparkeringen mener de kunne syklet mer hvis det var sikrere sykkelparkeringsplasser. Over 40 prosent av samme målgruppe har et ønske om å gå eller sykle til stasjonen eller holdeplassen.

Avgiftsregulering bør vurderes, men det er et lite populært tiltak

Undersøkelsene tyder på at innfartsparkeringene i hovedsak fungerer relativt godt i regionen. Mange har som nevnt et kollektivtilbud ved boligen de kan benytte til stasjonen eller holdeplassen. Men det er også brukere som kommer fra områder med begrenset kollektivtilbud. For disse kan innfartsparkering være et nødvendig og godt tiltak for å redusere bilbruk inn til sentrum. Videre utfører omtrent halvparten ærend på vei til eller fra innfartsparkeringen. Det vil variere hvor gode muligheter de har til å la bilen stå. Men resultatene viser også at det er gode rammevilkår for å la bilen stå.

Å innføre avgift på innfartsparkeringsplassene kan frigjøre plass til personer som ikke har mulighet til å reise tidlig. I mars måned var 6 av 17 plasser tilnærmet fullt utnyttet. I følge spørreundersøkelsen er effekten av avgiften betinget av rammevilkårene for å kjøre bil hele veien. De som er bosatt nærmest innfartsparkeringsplassen oppgir i størst grad at de ville begynt å sykle eller gå. Det taler for å tilrettelegge for sikker sykkelparkering. Sannsynligheten for å kjøre bil hele veien øker hvis en er bosatt lengre enn to kilometer fra innfartsparkeringen eller det er raskere å kjøre bil hele veien. Totalt svarer 27 prosent at de ville begynt å kjøre bil hele veien med avgift, mens 38 prosent svarer at de trolig ville funnet andre alternativer som å gå eller sykle mer, benytte kollektivtransport eller de ville reist på samme måte. 25 oppgir at de ville funnet ledig parkeringsplass langs gate eller reist til en annen innfartsparkeringsplass. Det er selvfølgelig høyst usikkert om en slik fordeling reflekterer det som ville blitt de reelle adferdsendringene.

Tiltak og lokalisering må ses i sammenheng

Ansvarlige myndigheter bør se lokalisering og eventuell regulering i en større sammenheng. For eksempel kan avgiftsbelegging på Kleppesø flytte etterspørselen til Storavatnet. Eventuelt kan det bli økt parkering langs gategrunn. Det krever samarbeid og informasjon mellom ulike aktører.

Dessuten bør det tas hensyn til at innfartsparkeringsplassene kan benyttes til andre formål enn det som er tiltenkt. Det kan for eksempel være at innfartsparkering benyttes som en vanlig parkeringsplass for personer som arbeider i området eller at det benyttes for reisende som eksempelvis skal til flyplassen.

Vurdere alternativ nytte av areal og ressurser

Innfartsparkeringene er lokalisert både i (relativt) sentrale og usentrale områder. En utfordring er at parkering beslaglegger områder som kan ha høy alternativ nytte. Å lokalisere bolig og næring ved knutepunkt kan i større grad fremme økt kollektivbruk sammenlignet med å bruke arealet til parkering. I dette prosjektet har det ikke vært rom for å beregne effekter av en slik problemstilling. Det samme aspektet er relevant for de økonomiske ressursene som benyttes til å opparbeide og drifte innfartsparkeringsplasser. Det bør vurderes om andre tiltak er mer effektive for å redusere bilbruk.