

Sammendrag:

Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?

TØI rapport 1366/2014

Forfatter(e): Jan Usterud Hanssen, Aud Tennøy, Petter Christiansen, Kjersti Visnes Øksenholt
Oslo 2014, 82 sider

I denne rapporten spør vi hvilke typer innfartsparkeringer som i størst grad kan bidra til å redusere biltrafikkmengder og klimagassutslipp, og hvordan plan- og beslutningsprosesser kan gjennomføres slik at de reelle effektene belyses. Vi fant at innfartsparkeringer i byregioner med vesentlig potensial for bryspredning, regionforstørring og induert trafikk ikke vil gi redusert biltrafikk eller klimagassutslipp. I byregioner uten slikt potensial, er det innfartsparkeringer som ligger langt fra destinasjonen, som ikke stimulerer til unødig kjøring, og som ikke gir trafikkskapende fortrengning av utbygging og aktiviteter, som i størst grad gir trafikkreduksjon. På dette grunnlaget har vi utarbeidet en veiledning om hvilke kartlegginger og analyser som bør gjennomføres i plan- og beslutningsprosesser knyttet til endringer i innfartsparkeringstilbudet, hvilke alternativer til innfartsparkeringer som bør vurderes, og hvordan resultater fra analysene bør inkluderes i beslutningsgrunnlaget.

Bakgrunn

Innfartsparkering er direkte knyttet til et kollektivtilbud og skal gjøre det enkelt for de reisende å kjøre en del av veien, sette fra seg bilen og reise kollektivt videre. I mange sammenhenger gis det uttrykk for at innfartsparkering er et virkemiddel som kan bidra til å nå målsettinger knyttet til reduksjon av klimagassutslipp fra transport, lokale og regionale miljøbelastninger, kø og forsinkelser, ulykkesrisiko, investeringsbehov i ny infrastruktur, mv.

I den internasjonale forskningslitteraturen er det stilt spørsmål ved om innfartsparkering faktisk har trafikkreduserende effekt. I Norge har det vært lite kritisk diskusjon om hvilke effekter innfartsparkering gir, og lite forskning for å kunne dokumentere eventuelle effekter. De siste årene har det imidlertid vokst frem en diskusjon om effektene av storstilt utbygging av innfartsparkering i og rundt de større byene. Dette arbeidet er ment som et faglig innspill til denne diskusjonen.

Med dette som utgangspunkt har prosjektet søkt å svare på to hovedspørsmål:

- Hvilke typer innfartsparkeringer kan gi redusert biltrafikk (kjtkm) og reduserte klimagassutslipp, og under hvilke betingelser?
- Hvordan kan plan- og beslutningsprosesser organiseres og gjennomføres slik at de reelle trafikk- og klimagassreduserende effektene fremkommer?

Målsettingen med arbeidet er å bidra til at analyser, planer og beslutninger om innfartsparkering blir mer kunnskapsbaserte, og at innfartsparkeringene som anlegges, i størst mulig grad gir de ønskede effektene.

Metoder

Vi har brukt ulike metoder for å besvare spørsmålene. Vi har gjennomført nummerskiltregistreringer på 75 innfartsparkeringer i ulike deler av landet (Vest-Agder, Hordaland, Sør-Trøndelag, Buskerud, Akershus) og spørreundersøkelser blant brukere av 23 av disse innfartsparkeringene. Disse undersøkelsene er dokumentert på aggregert nivå i TØI-rapport 1367/2014. Videre har vi gjennomført intervjuer knyttet til tre plan- og beslutningsprosesser som dreier seg om å anlegge eller utvide innfartsparkeringer. Denne studien er rapportert i vedlegg 1. I denne rapporten, som er prosjektets hovedrapport, har vi først diskutert hvilke mekanismer som kan bidra til at endringer i innfartsparkeringstilbudet gir endringer i biltrafikkmengder og klimagassutslipp. Basert på dette har vi gjennomført en sammenlignende casestudie av 12 innfartsparkeringer, der vi har data fra kartlegginger og spørreundersøkelser.

Vi har analysert hvilke typer innfartsparkeringer som kan gi redusert biltrafikk og klimagassutslipp, og hvilke innfartsparkeringer som kan bidra til dette i størst grad. Vi har inkludert de direkte trafikkreduserende effektene ved at brukerne reiser kollektivt i stedet for med bil på deler av veien, og de trafikkskapende effektene ved at noen begynner å reise med bil i stedet for med andre transportmidler til stasjonen/holdeplassen fordi det finnes et parkeringstilbud. Vi har også inkludert potensielle trafikkskapende effekter av at innfartsparkeringene kan fortrenge aktiviteter og utbygging fra sentrale deler av byer og tettsteder. Videre har vi analysert om innfartsparkeringen ligger i byer, regioner eller områder hvor man kan forvente at de bidrar til byspredning eller regionforstørring, og hvor induert trafikk vil erstatte trafikk som tas ut av systemet ved hjelp av innfartsparkeringer. Vi har også analysert om egenskaper ved systemer av innfartsparkeringer påvirker deres trafikkreduserende potensial.

Basert på de ulike undersøkelsene og analysene har vi til slutt diskutert og konkludert med hvilke typer innfartsparkeringer som (i størst grad) kan bidra til å gi redusert biltrafikk og klimagassutslipp, og vi har utarbeidet en veiledning. I veiledningen definerer vi hvilke kartlegginger og analyser som bør gjennomføres i plan- og beslutningsprosesser knyttet til endringer i innfartsparkeringstilbudet, hvilke alternativer til innfartsparkering som bør vurderes, og hvordan analyser bør inkluderes i beslutningsdokumentene.

Resultater

Vi besvarer prosjektets første hovedspørsmål – hvilke typer innfartsparkeringer som (i størst grad) kan bidra til redusert biltrafikk og klimagassutslipp - på tre nivåer:

- i) Enkeltstående innfartsparkeringer og deres brukere i dagens situasjon

I analysene av direkte effekter av hver enkelt innfartsparkering i dagens situasjon og med dagens brukere, fant vi at alle de 12 innfartsparkeringene i casestudien har trafikkreduserende effekt. Avstand kjørt med bil mellom hjem og innfartsparkering er kortere enn avstanden som tilbakelegges med kollektivtransport (i stedet for bil) mellom innfartsparkering og destinasjon. Når vi spør hvilke typer innfartsparkeringer som gir størst reduksjon i biltrafikkmengder og klimagassutslipp, er hovedkonklusjonene:

- Jo lengre ut i systemet (jo lengre fra destinasjon) innfartsparkeringene ligger, jo større er den trafikkreduserende effekten per innfartsparkeringsplass
- Jo mindre innfartsparkeringen stimulerer til unødig kjøring, jo større er den trafikkreduserende effekten
- Innfartsparkeringer som er lokalisert utenfor by- og tettstedssentre bidrar i minst grad til trafikkskapende fortrengning av aktiviteter og byutvikling

ii) Systemer av innfartsparkeringer

Vi har analysert korridorer der det kan være et samspill mellom flere innfartsparkeringsplasser. I slike situasjoner kan takstsoner, bompenger og trafikkforhold, samt forskjeller i kvalitet på kollektivtilbudet og kapasitet på innfartsparkeringene, bidra til at de reisende kjører forbi nærmeste innfartsparkering for å komme til et mer attraktivt alternativ. Dette skaper unødig biltrafikk på reisen til innfartsparkeringen. Hovedkonklusjonene er dermed at:

- Systemer av innfartsparkeringer hvor de ulike innfartsparkeringene er omtrent like attraktive (kollektivtakster, bompenger, kollektivtilbud, kapasitet), avskjærer de reisende tidligst mulig på reisen og gir derved størst trafikkreduserende effekter.

iii) I et større geografisk og langt tidsperspektiv

Innfartsparkeringer som ligger i byer og regioner med potensial for byspredning, regionforstørring og indusert trafikk, vil bidra til økte biltrafikkmengder og klimagassutslipp. I slike områder kan innfartsparkeringer gi økt mobilitet og større valgfrihet. Det er fordelaktig i seg selv, men bidrar samtidig til økte trafikkmengder og klimagassutslipp. I slike områder kan innfartsparkering derfor ikke sees som et virkemiddel for å redusere biltrafikkmengder og klimagassutslipp. Vi fant at dette særlig gjelder for Osloregionen.

I undersøkelsene av plan- og beslutningsprosesser fant vi at det i liten grad ligger analyser av trafikk- og klimagassreduserende effekter til grunn for beslutninger om investeringer i ny innfartsparkering. Den viktigste begrunnelsen for å investere i nye parkeringsplasser er at eksisterende kapasitet ikke er tilstrekkelig.

Veiledning

Dersom beslutningstakerne skal kunne inkludere trafikk- og klimagassreduserende effekter av innfartsparkeringer i sine vurderinger om endringer i innfartsparkerings-tilbudet, må de få seg forelagt konkrete analyser av slike effekter. Analysene bør omfatte behov for innfartsparkering, hvilke trafikk- og klimagassreduserende effekter man kan forvente, samt hvilke alternativer som finnes.

Som grunnlag for slike analyser er de følgende typer kartlegging aktuelle:

- Hvor brukerne pendler til (pendlingsdata fra SSB, samtaler med lokale planleggere)
- Hvor (de potensielle) brukerne bor (registrere parkerte biler og bostedsadresse for eierne, samtaler med lokale planleggere)
- Mer detaljerte data om bruk og brukere (spørreundersøkelse, samtaler med lokale planleggere)

- Kartlegge bosettingsmønster, kollektiv-, gang- og sykkeltilbud (kommuneplan, SSB, samtaler med lokale planleggere)
- Kartlegge området innfartsparkeringen ligger/skal ligge i (befaring, kommuneplan, samtaler med lokale planleggere)
- Vurdere om innfartsparkeringen ligger i en region eller et område hvor den vil stimulere til byspredning eller regionforstørring (kommuneplan, samtaler med lokale planleggere)
- Vurdere om innfartsparkeringen ligger i en region eller et område med store forsinkelser i veinettet og stort potensial for indusert trafikk (data om forsinkelser på veinettet fra Statens vegvesen)

Når kartleggingene beskrevet over er gjennomført, kan spørsmålene i tabell S1 brukes som grunnlag for analyser av om ny eller utvidet innfartsparkering vil bidra til å redusere trafikkarbeidet (kjtkm).

Tabell S1 Analytiske spørsmål for å belyse om innfartsparkeringen kan gi redusert biltrafikk.

Spørsmål	Hvis ja	Hvis nei
Er dette en lokalisering som bidrar til at mange brukere kjører relativt langt med bil til innfartsparkeringen og relativt kort videre med kollektivtrafikk?	Gir ikke vesentlig reduksjon, vurder andre tiltak.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
Bor en stor del av brukerne så kort vei fra stasjonen/har de så godt kollektivtilbud til stasjonen at de kan gå, sykle eller reise kollektivt i stedet for å innfartsparkere?	Gir liten eller ingen effekt. Vurder avgift og reduksjon av kapasiteten, spesielt om den betjener jernbanen.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
Har en stor andel av brukerne et annet, tilfredsstillende kollektivtilbud til destinasjonen med holdeplass i gangavstand fra hjemmet?	Kan gi økt biltrafikk, vurder å styrke eksisterende kollektivtilbud	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
Ligger innfartsparkeringen på arealer som bør brukes til andre formål, eller i/ved et område hvor den fortrenge eller er til sjenanse for annen bruk?	Kan fortrenge annen bruk. Vurder flytting, avgift eller andre alternativer.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
Har innfartsparkeringen eller systemet av innfartsparkeringer egenskaper som bidrar til at pendlere kjører lengre enn nødvendig?	Kan gi mer biltrafikk. Vurder avgifter eller andre tiltak som regulerer bruken.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
Er dette en innfartsparkering som vil stimulere til byspredning eller regionforstørring?	Kan gi økt biltrafikk. Vurder andre måter å sikre tilgjengelighet til stasjon/ holdeplass.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
Ligger innfartsparkeringen i en region med store forsinkelser i veisystemet, slik at trafikk som 'tas ut' ved hjelp av innfartsparkeringen sannsynligvis vil bli erstattet av indusert trafikk?	Gir ikke vesentlig reduksjon. Vurder andre måter å sikre tilgjengelighet til stasjon/ holdeplass.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper

Dersom svarene på alle spørsmålene i tabellen er nei, er anbefalingen at innfartsparkeringen bør anlegges eller utvides. Den trafikkreduserende effekten kan anslås som antall brukere av innfartsparkeringen multiplisert med reiselengde mellom

innfartsparkering og destinasjon. Man må alltid regne med at innfartsparkeringen også genererer noe biltrafikk. Det vil derfor være rimelig å trekke fra en viss prosent, eller si tydelig fra om at de reelle effektene vil være noe lavere.

Dersom svaret på noen av spørsmålene i tabellen er ja, bør andre alternativer vurderes. Hvilke alternativer som er aktuelle, avhenger av konteksten. Slike alternativer er skissert i tabellen, og diskuteres mer utførlig i veiledningen. Kort oppsummert dreier det seg om å:

- Forbedre tilgjengeligheten for gang- og sykkeltrafikk
- Styrke kollektivtilbudet fra boligområdene til holdeplassen/stasjonen, eventuelt anlegge mindre innfartsparkeringer lengre ute i systemet tilknyttet disse bussrutene
- Styrke eller etablere relevant kollektivtilbud som har holdeplasser i gangavstand fra boligområdene, og som tar de reisende direkte til destinasjonen, evt. anlegge mindre innfartsparkeringer ved disse
- Avgiftsbelegge eller regulere innfartsparkeringen, eller enkelte innfartsparkeringer i et system
- Justere takstsoner for kollektivtrafikken
- Vurdere tiltak som stimulerer til kameratkjøring til stasjon/holdeplass (reserverte plasser, lavere avgift)
- Flytte innfartsparkeringen
- Redusere kapasiteten på innfartsparkeringen
- Bygge parkeringshus