

Sammendrag:

Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere

TOI rapport 1367/2014

Forfatter(e): Petter Christiansen og Jan Usterud Hanssen

Oslo 2014, 51 sider

Mange av de 75 undersøkte innfartsparkeringsplassene er fullt utnyttet. Det gjør at bilførere må reise tidlig for å finne ledig plass. Over halvparten av dem som kjører bil til en innfartsparkeringsplass er bosatt mindre enn 3 kilometer i luftlinje fra der parkeringen skjer. Rammevilkårene for å kjøre bil hele veien er begrenset for et flertall av brukerne, fordi reisemålet hovedsakelig ligger i sentrale områder med begrenset og/eller avgiftsbelagt parkering. I tillegg er det kø og bilførerne må ofte passere bomring på vei til målet. Omtrent 25 prosent blant de som kjører bil har barn i barnealder.

Som ledd i et prosjekt for Transnova og en rekke partnere (Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen Region sør, Buskerud fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune og Jernbaneverket) har Transportøkonomisk institutt undersøkt bruken av et stort antall innfartsparkeringsplasser. Det er utarbeidet et undersøkelsesopplegg som består av nummerskiltregistrering og spørreundersøkelse. Totalt har det blitt gjennomført registreringer på 75 innfartsparkeringsplasser. Vi har innhentet informasjon om antall bil- og sykkelplasser, belegg og kvalitet på innfartsparkeringene, samt innhentet bilenes registreringsnummer og eiernes bostedsadresser. Registreringen gir innblikk i hvor brukere av innfartsparkeringer er bosatt og viser således influensområdet til stasjonene/holdeplassene. Spørreundersøkelsen ble gjennomført ved 23 utvalgte innfartsparkeringsplasser.

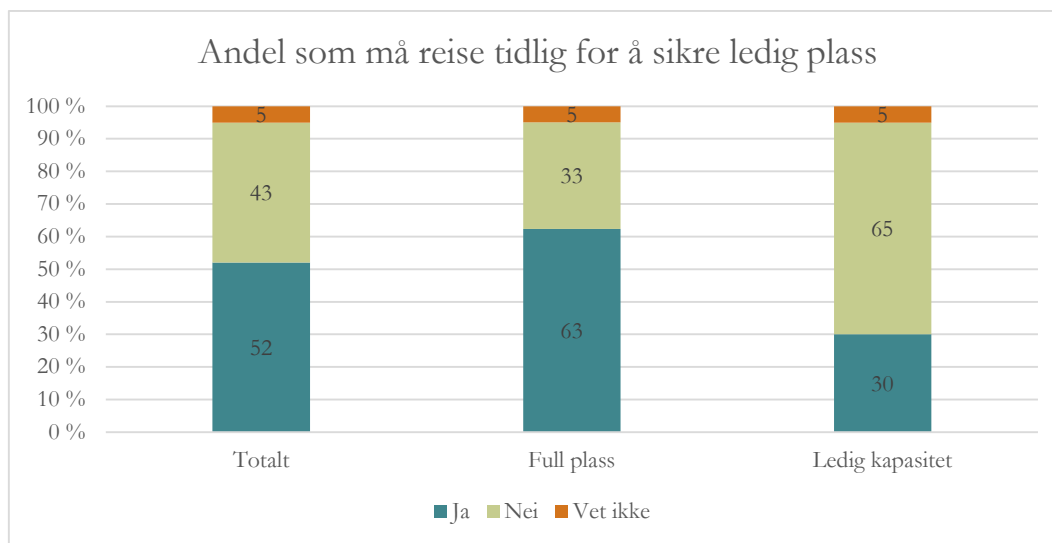
Parkeringsplassene ved jernbanestasjonene er stort sett fulle, mens det er ledig kapasitet ved innfartsparkeringsplasser ved holdeplasser for buss

Registreringen av belegget viser at omtrent 50 prosent av de kartlagte innfartsparkeringsplassene for jernbane har et belegg på minst 95 prosent. Belegget er langt lavere for registrerte innfartsparkeringsplasser ved bussholdeplasser. Innfartsparkeringsplassene ved jernbanestasjonene er også større enn parkeringsplasser lokalisert i tilknytning til en holdeplass. Innfartsparkeringsplasser for buss er, i motsetning til innfartsparkeringsplasser for tog, i liten grad lokalisert i sentrale områder og det er i mindre grad konflikter knyttet til arealbruken.

Høyt belegg fører til at bilførere må reise tidlig

Kartleggingen viste at mange av innfartsparkeringsplassene var fulle (tidlig om morgenen). Derfor må enkelte bilførere reise tidlig for å kunne parkere bilen. Hvis det er ledig kapasitet oppgir bilførere i langt mindre grad at de må reise tidlig. I slike tilfeller har bilførere større fleksibilitet med tanke på når de må reise hjemmefra.

Ledig kapasitet kan også sikre at andre brukere, som ikke kan reise tidlig, kan benytte innfartsparkeringen.

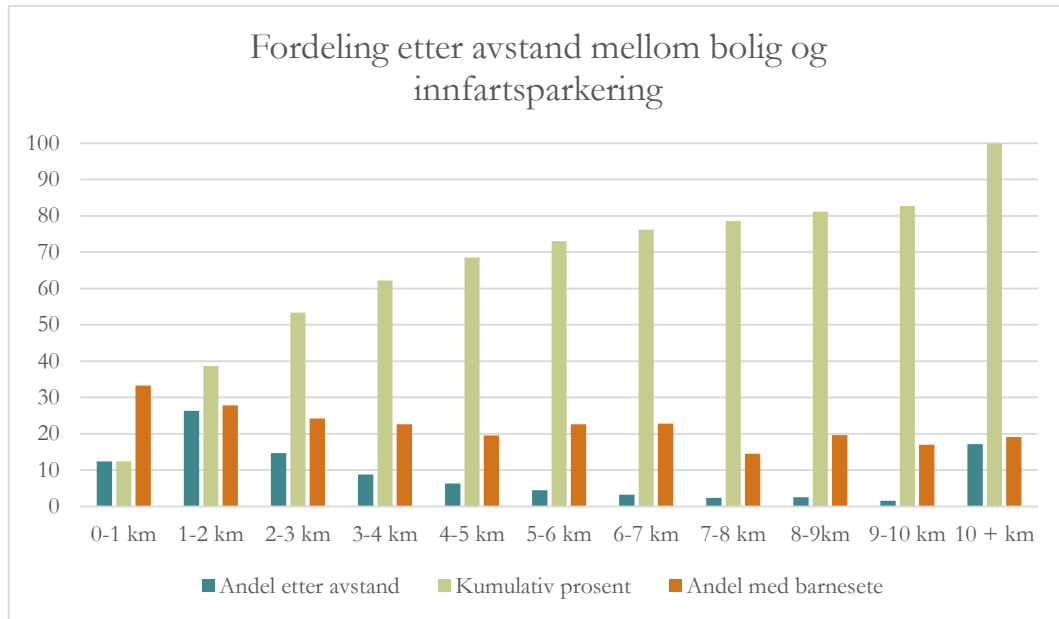


S1. Andel som må reise tidlig for å sikre ledig plass etter kapasitet. Prosent.

Undersøkelsen viser at kapasiteten i bilene er lite utnyttet. Over 80 % var alene i bilen. For at belegget skal øke, må det være attraktivt eller være incentiver for at en bilfører skal ønske å plukke opp passasjerer. Dette kan for eksempel være gjennom å avsette egne plasser til de som samkjører.

Halvparten av bilførerne er bosatt innen tre kilometer fra innfartsparkeringen

Nummerskiltregisteringen danner grunnlag for å synliggjøre markedsgrunnlaget for innfartsparkering, samtidig som det gir et bilde av den maksimale andelen som kan ha vært inntil barnehage på vei til eller fra stasjonen/holdeplassen. Den aggregerte fremstillingen skjuler at det er stor variasjon mellom de ulike stasjoner og holdeplasser. Ved tretten jernbanestasjoner (32 prosent av de registrerte stasjonene), er mellom 60 og 80 prosent av bilførerne bosatt innen to kilometer (i luftlinje). Det er høyest andel biler med barnesete (ca. 30 %) i den gruppen som har kortest avstand (maks. 1 km) til stasjon/holdeplass målt i luftlinje.

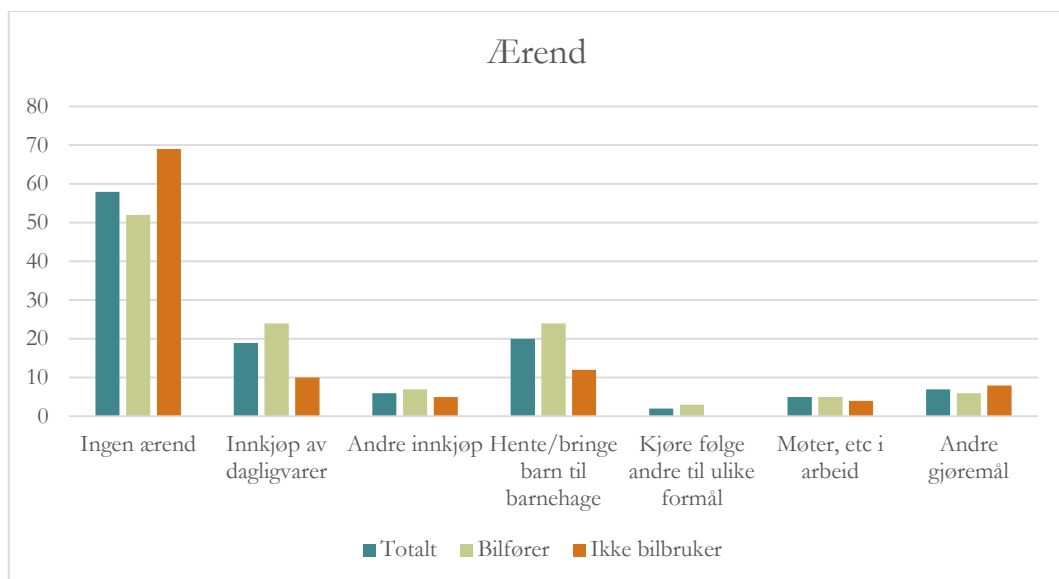


S2: Bilføreres fordeling etter avstand mellom bolig og innfartsparkering, samt andel med barnesete. Prosent.

En av fire har barn i barnehagealder og 52 prosent av bilførerne har ingen ærend på vei til eller fra innfartsparkeringen

Barnefamilier blir ofte trukket fram i diskusjon om innfartsparkering, og da spesielt hvis diskusjonen omhandler endret regulering av plassene ved bruk av avgift. Spørreundersøkelsen viser at 25 prosent av bilførerne har barn i barnehagealder. Det er en større andel (36 prosent) som har barn mellom 7 og 15 år.

Nesten halvparten av dem som kjører bil oppgir at de har ærend på vei til eller fra innfartsparkeringen. De to mest vanlige ærendene er innkjøp av dagligvarer og transport av barn til/fra barnehage. De som er bosatt nærmest innfartsparkeringen (innen én kilometer) har en høyere andel som utfører ærend enn de som er bosatt lengre unna.



S3: Ærend etter transportmiddel til stasjon eller holdeplass. Prosent.

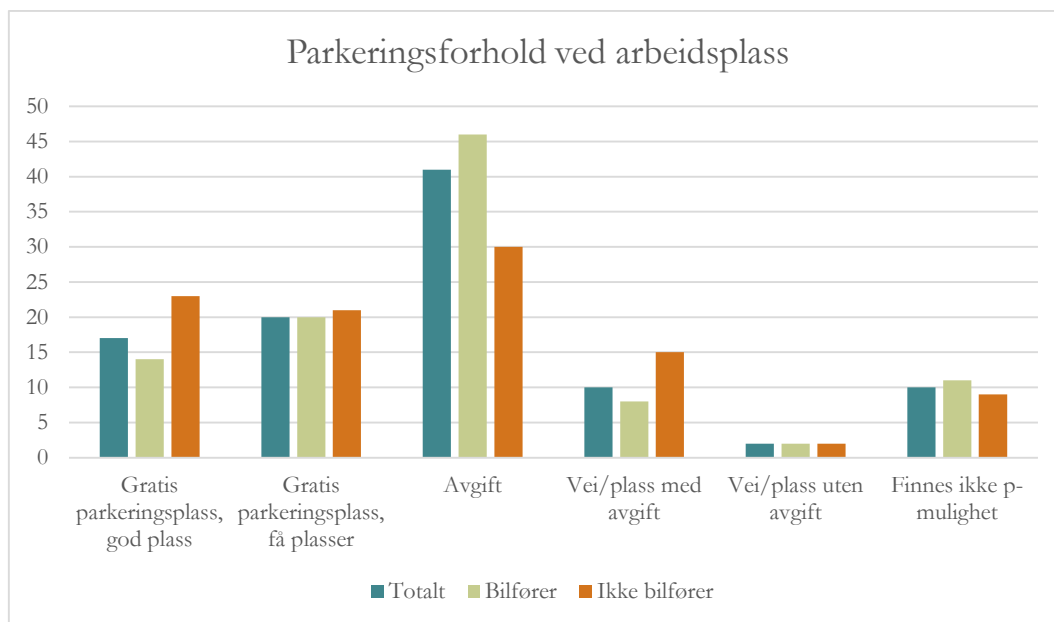
Daglige brukere av innfartsparkering

Et klart flertall av bilførerne benytter innfartsparkeringen regelmessig. Tilnærmet 60 prosent svarer at de benytter parkeringstilbudet minst 5 ganger i uka, mens 25 prosent svarer at de benytter den 3-4 ganger i uka. Det betyr at nesten 85 prosent benytter innfartsparkeringen på alle eller de fleste av ukens hverdager.

Daglig bruk av innfartsparkering tyder på at tilbudet utgjør et fast mønster i de daglige (arbeids)reisene. Dette kan også ha konsekvenser for mulig regulering av plassene. Effekten av en avgift på parkeringen vil trolig være mindre hvis det hovedsakelig er sporadiske brukere. Dermed blir effekten av en (lav) pris mindre, mens kostnadene vil være betydelige høyere for de som benytter plassene daglig.

Begrensede parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen

Det er godt dokumentert at parkeringsreguleringen ved arbeidsplassen påvirker transportmiddelvalget for arbeidsreisen. Flertallet blant de som kjører bil har avgiftsparkering (enten på arbeidsplass eller på gate/plass). Kun 14 prosent har gratis parkeringsplass og godt med plasser. Det synliggjør at rammevilkårene for å kjøre bil hele veien er begrenset.



S4: Parkeringsforhold ved arbeidsplass etter transportmiddel til stasjon eller holdeplass. Prosent.

Reisen ender i sentrumsområder

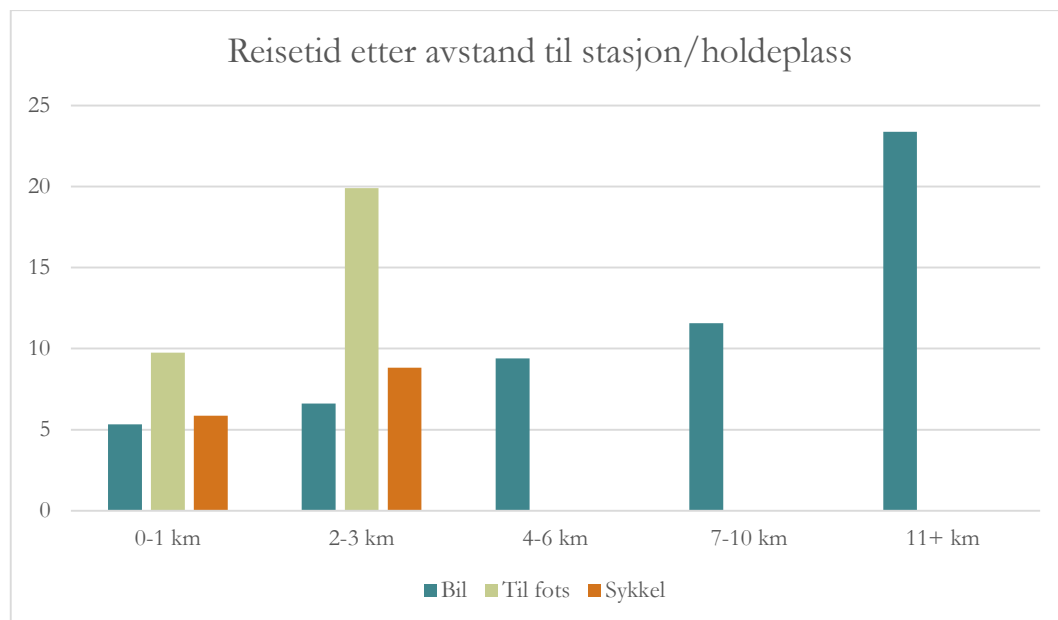
Flertallet av reisene har mål i sentrum eller sentrale knutepunkt i de undersøkte regionene. Dette er viktig informasjon fordi det illustrerer om innfartsparkering hovedsakelig benyttes av personer som arbeider i de sentrale byområdene eller om det også er et attraktivt tilbud til dem som skal til mer usentrale områder. Når reisene hovedsakelig ender i sentrum illustrerer det at brukere av innfartsparkering reiser kollektivt på deler av strekningen som følge av at rammevilkårene for å kjøre bil er dårligere.

Variierende muligheter for å ta buss til innfartsparkering

Innfartsparkering er et viktig tilbud for brukere som ikke har et alternativ til å kjøre bil til stasjon eller holdeplass. 46 prosent av de som kjørte bil oppgir at de kunne benyttet buss til innfartsparkeringsplassen. Men det er stor variasjon mellom de ulike stedene som er undersøkt. Vi har ikke kontrollert for om det er busslinjer som går direkte til sentrum eller om de som kjørte bil benyttet den innfartsparkeringsplassen som er lokalisert nærmest boligen. Uansett viser dette at rammevilkårene for å reise kollektivt til innfartsparkeringsplassen er varierende og at bilen for mange er et attraktivt og nødvendig transportmiddel til en stasjon/holdeplass. Hvis det er et kollektivtilbud vil 60 prosent av de som kjørte bil få maks 10 minutter ekstra reisetid.

Små forskjeller i reisetid for reiser kortere enn 1 kilometer

På korte avstander er det relativt små forskjeller i reisetid mellom de ulike transportmidlene. Tidsforskjellen mellom det raskeste (sykkel) og det tregeste (til fots) er kun 10 minutter totalt (begge veier). Konkurransforholdet er annerledes for personer som har mellom 2 og 3 kilometer (langs vei) mellom bosted og stasjon/holdeplass. Dette er også det intervallet der flest bilførere befinner seg. Sykkel og bil har her omtrent det samme reisetidsforholdet, mens reiser til fots tar betydelig lengre tid. Det er tidligere dokumentert at sykkelbruken øker når temperaturen er høy og det er lite nedbør (Engebretsen og Voll 2011). Sykkelbruken er derfor lavere i vinterhalvåret. Det kan illustrere at rammevilkårene for å la bilen stå er betydelig bedre i sommerhalvåret. Reisetiden er i sterkt favør av bil hvis alternativet står mellom å gå eller kjøre bil. Det illustrerer nødvendigheten av å ha et godt kollektivtilbud hvis formålet er å redusere bilbruken til en innfartsparkering om vinteren.

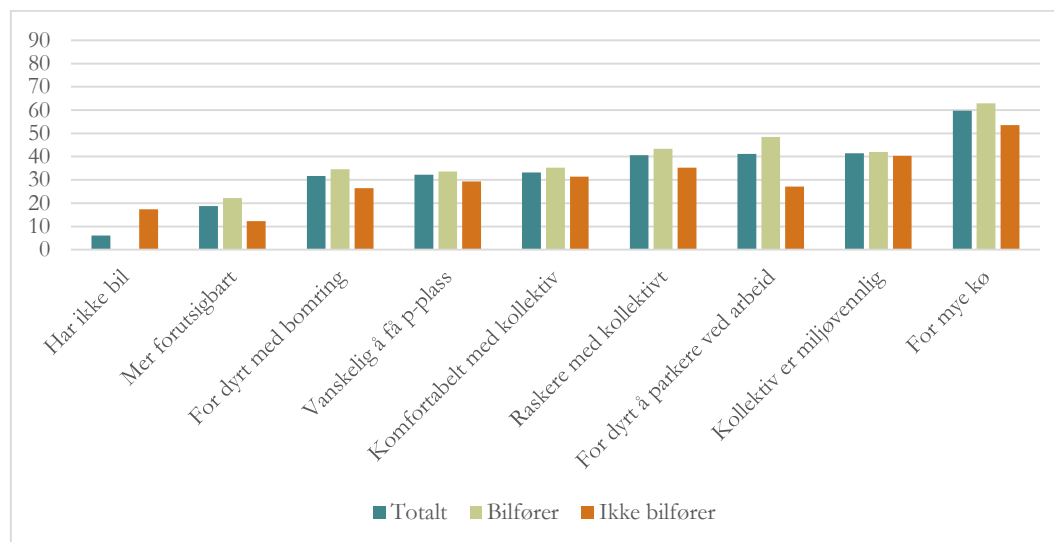


S5: Reisetid til stasjon eller holdeplass etter transportmiddel. Minutter.

Kø er viktigste grunn til at bilførere ikke kjører hele veien

Resultatene viser at dårlig framkommelighet med bil har betydning for etterspørselen etter innfartsparkering. Resultatet kan benyttes til å vurdere hvor det bør anlegges

innfartsparkeringsplasser. Dette tyder på at etterspørselen etter innfartsparkering i hovedsak vil være knyttet til arbeidsreiser som har begrenset framkommelighet. Dette kan være spesielt aktuelt i tilfeller der kø er kombinert med parkeringsavgift eller det er begrenset parkeringsmulighet, samt at en må passere bomring. Grunnene til å ikke kjøre bil hele veien har også sammenheng med den alternative reisetiden og parkeringsforholdene ved arbeidsplassen. Hvilke faktorer som har størst betydning varierer etter rammevilkårene for å kjøre bil hele veien.

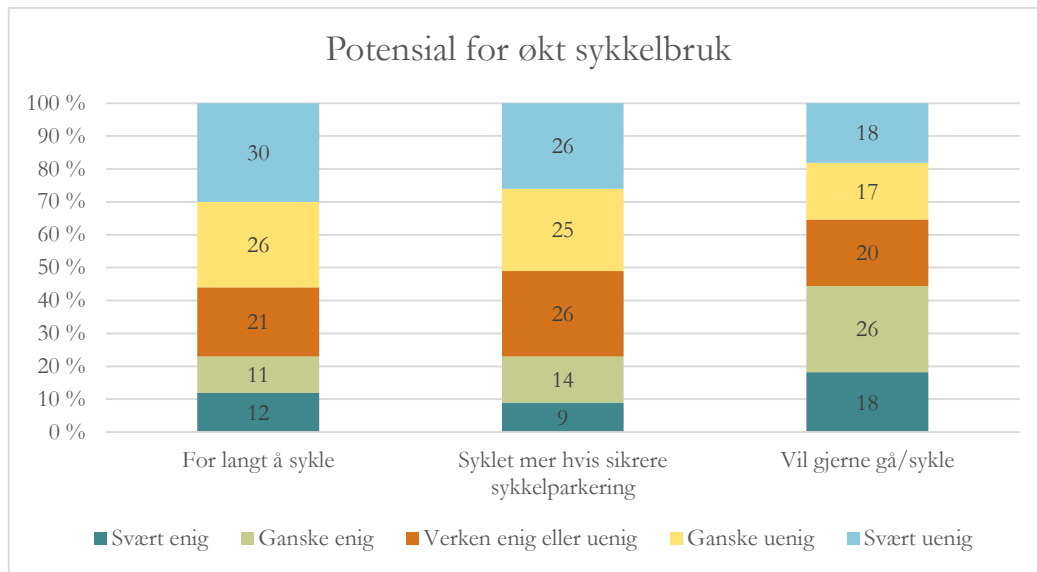


S6: Grunner til å ikke kjøre bil hele veien etter transportmiddel til stasjon eller holdeplass. Prosent.

Potensial for økt sykkelbruk

Kartleggingen av bileieres bostedsadresse viste at flere bilbrukere har gode rammevilkår for å gå eller sykle til stasjon/holdeplass. I spørreundersøkelsen ble derfor bilførere og bilpassasjerer, som hadde 5 kilometer eller kortere reisevei, stilt spørsmål om de var enig eller uenig i tre påstander knyttet til sykkelbruk. Vi ønsket å kunne belyse om det er noen fysiske egenskaper på vei til eller ved stasjonen/holdeplassen som kan fremme at flere reiser til fots eller med sykkel.

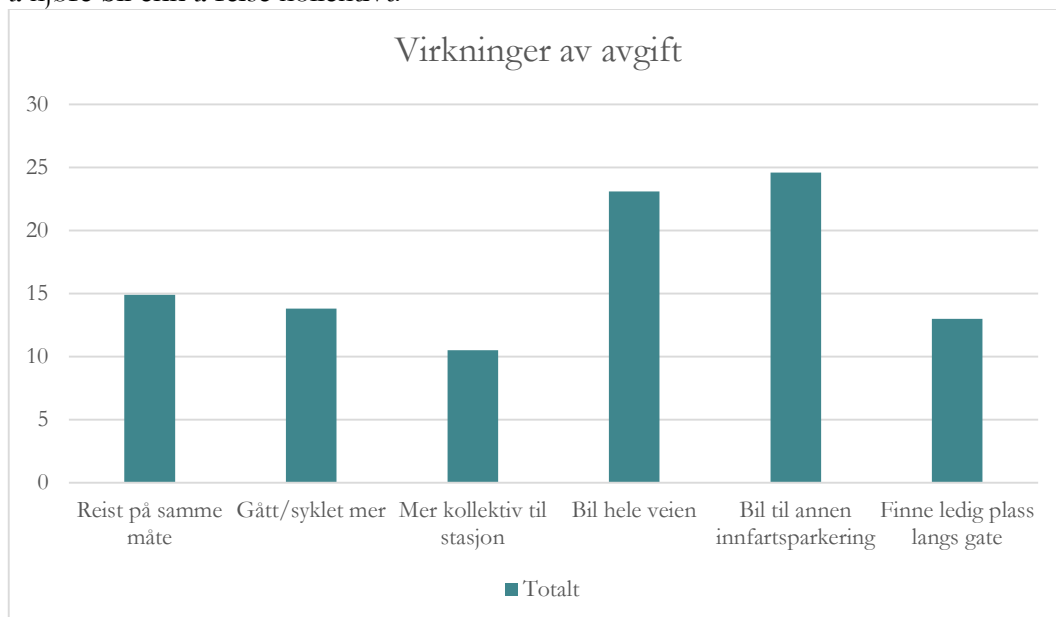
44 prosent av de som brukte bil og som bodde innen 5 kilometer svarer at de er (ganske) enig i at de gjerne vil gå eller sykle. Det indikerer at det kan være mulig å redusere antall (andelen) bilreiser. 23 prosent er dessuten enige i at de ville syklet mer med sikrere sykkelparkeringsplasser. Kartleggingen av innfartsparkeringsplassene viser at det er potensial for å forbedre parkeringsmuligheten for sykkel. Dette resultatet indikerer at aktørene også bør prioritere sikker sykkelparkering for derved å fremme økt sykkelbruk.



S7: Potensial for økt sykkelbruk. Prosent.

Effekt av avgift vil slå ulikt ut

Et klart flertall tror en avgift på 25 kroner per dag vil påvirke reisemønsteret. Kun 15 prosent svarer at de ville reist på samme måte som i dag, mens 23 prosent tror at de ville kjørt bil hele veien. Med andre ord mener 77 prosent at de fortsatt ville reist kollektivt. Omtrent en av fem mener de ville latt bilen stå og heller gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen/holdeplassen. Sannsynligheten for å reise med bil hele veien er også betinget av parkeringstilgangen på arbeidsplassen, avstand mellom bolig og innfartsparkering, samt relativ reisetid mellom å reise kollektivt og kjøre bil hele veien. De som er bosatt nærmest innfartsparkeringen vil i større grad begynne å gå eller sykle, og bilførere som har avgiftsbelagt parkering på arbeidsplassen ville i mindre grad kjørt bil hele veien. Det er mer sannsynlig at bilførere vil kjøre hele veien hvis det er raskere å kjøre bil enn å reise kollektivt.

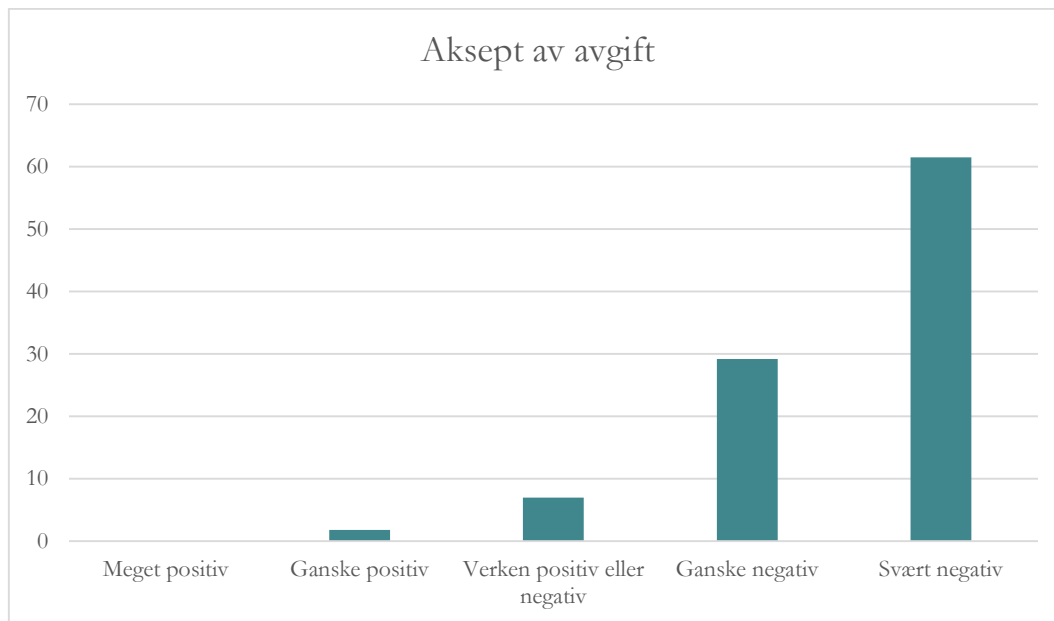


S8: Oppgitte effekter av avgift. Prosent.

Avgift er ikke populært

Vi ønsket å finne ut hvordan brukerne forholder seg til en avgift for bruk av parkeringsplassene. I dette tilfellet blir aksept målt etter hvorvidt brukere er positive eller negative til innføring av en daglig avgift på 25 kroner.

Svarene gir et entydig bilde. Over 90 prosent er enten ganske eller svært negativ til avgift ved innfartsparkeringsplassen. Fordelingen viser at det fra et politisk ståsted vil være et svært upopulært tiltak.



S9: Aksept til avgift på innfartsparkering. Prosent.