



Innfartsparkering ved Gjønnen stasjon på Kolsåsbanen.

Etablering av innfartsparkering

Effekt på utslipp av klimagasser - veiledning for kommunene

Innfartsparkering kan være et godt klimatiltak, men det er ikke alltid tilfellet. Forutsetningen er at tilbudet bidrar til å redusere samlet kjørelengde med bil og dermed klimagassutslippene. Denne korte veiledningen bygger på eksisterende kunnskap og gir råd om når det er smart å bygge innfartsparkering og i hvilke tilfeller man i stedet bør satse på andre tiltak. Den gir også råd om kartlegging og utredninger som bør gjøres i forkant, hvor parkeringsplassene bør lokaliseres og når man kan forvente reduserte utslipp av klimagasser.

Hensikten med innfartsparkering er å få folk til å reise kollektivt på deler av reisen i stedet for å kjøre egen bil. Når innfartsparkeringen er gratis kan det få noen til å kjøre bil til stasjonen eller holdeplassene i stedet for å gå eller sykle. Da øker utslippene.

Forskning viser at innfartsparkering ikke reduserer biltrafikk og klimagassutslipp dersom tilbudet etableres i byregioner som har et vesentlig potensial for byspredning eller

regionforstørring. Da kan innfartsparkering føre til et spredt utbyggingsmønster og økt bilbruk.

Det er også viktig at parkeringsplassen er lokalisert slik at den ikke genererer uønsket trafikk i byer og tettsteder og fortrenger ønsket utbygging og aktiviteter.

Innfartsparkering har størst potensial for å redusere klimagassutslippene dersom lange bilreiser kan byttes ut med kollektivreiser.

På de neste sidene finner du nyttige råd og veiledning om hvilke kartlegginger og analyser som bør gjøres som grunnlag for plan- og beslutningsprosessen, hvilke alternativer til innfartsparkering som bør vurderes og hvordan resultatene fra analysene bør inkluderes i beslutningsgrunnlaget.

Når vil innfartsparkering gi mindre biltrafikk?

Sjekk i hvilken grad den innfartsparkeringen som du vurderer å bygge eller utvide vil gi redusert biltrafikk.

Spørsmål	Hvis ja	Hvis nei
1 Er det en lokalisering som bidrar til at mange 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
2 Bor en stor del av brukerne nær stasjonen, eller har de et godt kollektivtilbud slik 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 innfartsparkeringen betjener jernbanen.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
3 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
4 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
5 Har innfartsparkeringen egenskaper som bidrar at pendlerne kjører lengre enn nødvendig?	Kan gi mer biltrafikk. Vurder avgifter eller andre tiltak som regulerer bruken.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
6 Vil innfartsparkeringen stimulere til byspredning eller regionforstørring i stedet for fortetting?	Kan gi økt biltrafikk. Vurder andre tiltak som kan sikre tilgjengelighet til stasjon/ holdeplass.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper
7 Ligger innfartsparkeringen i en region med mye kø i veisystemet, slik at trafikk som 'tas ut' ved hjelp av innfartsparkeringen sannsynligvis vil bli erstattet av annen trafikk?	Gir ikke vesentlig reduksjon. Vurder andre tiltak som kan sikre tilgjengelighet til stasjon/ holdeplass.	Bygg, hvis ikke andre vesentlige ulemper

Alternativer og tilpasninger

Innfartsparkering for bil bør anlegges eller utvides dersom svarene på spørsmålene i tabellen på forrige side er nei. Den trafikkreduserende effekten kan beregnes ved å multiplisere antallet brukere av innfartsparkeringen med lengden på den bilreisen som byttes ut med kollektivtransport.

Men man bør alltid regne med at innfartsparkeringen genererer noe biltrafikk. Det vil derfor være rimelig å trekke fra en viss prosent, eller å si tydelig fra om at de reelle effektene vil være noe lavere.

Dersom svaret er ja på noen av spørsmålene i tabellen, bør alternative tiltak eller justeringer vurderes.

Mulige alternativer eller justeringer:

- Forbedre tilgjengeligheten for gående og syklende
- Vurdere behovet for sykkelparkering og prioritere nødvendig plass til dette
- Styrke kollektivtilbudet fra boligområdene til holdeplassen/stasjonen, eventuelt anlegge mindre innfartsparkerings lengre «ute i systemet» tilknyttet disse bussrutene
- Styrke eller etablere et relevant kollektivtilbud som har holdeplasser i gangavstand fra boligområder og som tar de reisende direkte til destinasjonen
- Avgiftsbelegge eller regulere bruken av innfartsparkeringen på annen måte
- Justere takstsoner for kollektivtrafikken
- Vurdere tiltak som stimulerer til kameratkjøring til stasjon/holdeplass (reserverte plasser, lavere avgift)
- Vurdere flytting av innfartsparkeringen til et mer egnet sted

- Redusere kapasiteten på innfartsparkeringen
- Bygge parkeringshus framfor å legge beslag på store arealer sentralt

Hvilke som er mest aktuelle, vil avhenge av lokale forhold. Dette diskuteres mer utførlig i TØI-rapportene som denne veiledningen bygger på (se referanser siste side).



God sykkelparkering kan få folk til å velge sykkel framfor bil til stasjonen, som her ved Ås stasjon i Akershus.



Ulike former for avgiftsbelegging kan vurderes for å unngå at folk som bor i gå- eller sykkelavstand til parkeringsplassen blir fristet til å bruke bil.

Lag et godt beslutningsgrunnlag

Dersom beslutningstakerne skal kunne inkludere trafikk- og klimagassreducerende effekter av innfartsparkeringer i sine vurderinger, må konkrete analyser av slike effekter foreligge. Analysene bør omfatte behov for innfartsparkering, hvilke trafikk- og klimagassreducerende effekter man kan forvente, samt hvilke alternativer som finnes.

Følgende typer kartlegging er aktuelle:

- **Reisemønsteret til pendlerne** (pendlingsdata fra Statistisk sentralbyrå, samtaler med lokale planleggere)
- **Data om bruk og brukere** (spørreundersøkelse, samtaler med lokale planleggere)
- **Kartlegge bosettingsmønster, kollektiv-, gang- og sykkeltilbud** (samtaler med lokale planleggere, kommuneplan, data fra Statistisk sentralbyrå,)
- **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 potensiale for indusert trafikk** (data om forsinkelser og kø på veinettet fra Statens vegvesen)



En utfordring er at innfartsparkering ofte beslaglegger store arealer nær sentrum.



Innfartsparkering ved Rosenholm stasjon i Oslo/ Oppegård beslaglegger ikke sentrumsarealer.

Denne veilederen bygger i hovedsak på disse TØI-rapportene:

- *Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp? TØI rapport 1366/2014 Forfattere: Jan Usterud Hanssen, Aud Tennøy, Petter Christiansen, Kjersti Visnes Øksenholt*
- *Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere. TØI rapport 1367/2014. Forfattere: Petter Christiansen og Jan Usterud Hanssen*