

Sammendrag

Innfartsparkering og betaling

TØI rapport 1749/2020

Forfattere: Erik Bjørnson Lunke og Jan Usterud Hanssen

Oslo 2020 70 sider

Innfartsparkering som mobilitetstiltak er omdiskutert. På én side gir tilbudet en økt mulighet til å reise kollektivt, også for de som bor langt unna en kollektivholdeplass. På den annen side blir det for mange lettere å bruke bil på deler av en reise som man ellers ville foretatt til fots, med sykkel eller kollektivtransport. I denne rapporten undersøker vi om parkeringsavgift bidrar til en endring i bruken av innfartsparkeringsplassene ved femten jernbanestasjoner i Norge. Resultatene viser at avgift har en klart avviseende effekt og at etterspørselen etter parkering går ned i de aller fleste tilfeller. Samtidig har ikke avgiften ført til en endring i influensområdet til parkeringsplassene. Bruksmønsteret og avstanden brukerne tilbakelegger er uendret.

Innfartsparkering – et omdiskutert mobilitetstiltak

For å oppnå overordnede mål om reduserte utslipp fra transportsektoren og nullvekst i biltrafikken er det nødvendig med målrettede tiltak for å øke andelen av daglige reiser som foretas til fots, med sykkel og kollektive transportmidler. Innfartsparkering er et mye brukt tiltak for å gjøre det lettere å reise kollektivt, særlig for de som bor langt unna en kollektivholdeplass eller av ulike grunner har problemer med å komme seg til holdeplassen uten bil. Samtidig er tiltaket omdiskutert fordi det også gjør det lettere for folk å velge bil framfor andre transportmidler til stasjonen eller holdeplassen, noe som kan stimulere til økt bilbruk. Bane NORs parkeringsstrategi (Bane NOR, 2017) har følgende overordnede mål:

- Bidra til at veksten i persontransport i byområdene tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
- Tilby tilstrekkelig innfartsparkering for å øke mobiliteten og gi flere muligheten til å reise med tog.
- Bygge opp under knutepunktutvikling.

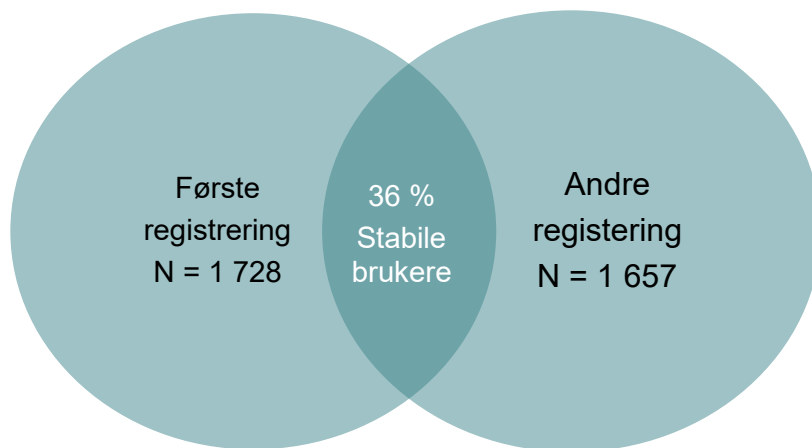
Det er videre definert ulike strategier for å nå disse målene, blant annet at man skal benytte *riktig dimensjonering, regulering og prising for å treffe målgruppen for innfartsparkering.*

For å sikre at innfartsparkering tilbys til den riktige målgruppen – altså de som ikke kan reise til stasjonen på andre måter – kan man vurdere ulike tiltak som for eksempel å øke antall parkeringsplasser eller å innføre prising eller andre former for regulering.

I dette prosjektet har vi kartlagt bruken av totalt sytten innfartsparkeringsplasser på Østlandet og langs Jærbanen i Rogaland. På femten av parkeringsplassene ble det innført parkeringsavgift eller avgiftsnivået ble endret i løpet av prosjektperioden. Ved å innhente informasjon om bostedsadressen til eierne av bilene har vi kunnet kartlegge hvilken effekt endringen i parkeringsavgift har hatt på bruken av parkeringsplassene, både med tanke på generell etterspørsel og bruksmønster. I tillegg har vi gjort engangsregistreringer på to parkeringsplasser langs Jærbanen, der det ikke er blitt innført parkeringsavgift.

Relativt lite stabilitet i bruken

Innledningsvis har vi gjennomført en analyse av hvor stabil bruken av innfartsparkeringsplassene er. Ved å kartlegge bruk på to ulike dager innenfor en kort tidsperiode får vi mulighet til å si noe om hvor mange brukere som benytter tilbudet hver dag og hvor mange som er mer sporadiske brukere. Det skjedde ingen endringer i parkeringsavgift mellom disse to kartleggingene. I løpet av 2018 gjennomførte vi slike «dobbelttellingene» på seksten av de sytten parkeringsplassene. Analysene viste at bare 36 prosent av de observerte bilene var såkalte *stabile* brukere som ble registrert på begge tidspunktene. Dermed er det omtrent to tredjedeler av brukerne som vi kan kalle *sporadiske* eller *ustabile* brukere.



Figur S.1: Andel «stabile» og «ustabile» brukere (N=2 494).

Etterspørselen reduseres når det blir innført avgift

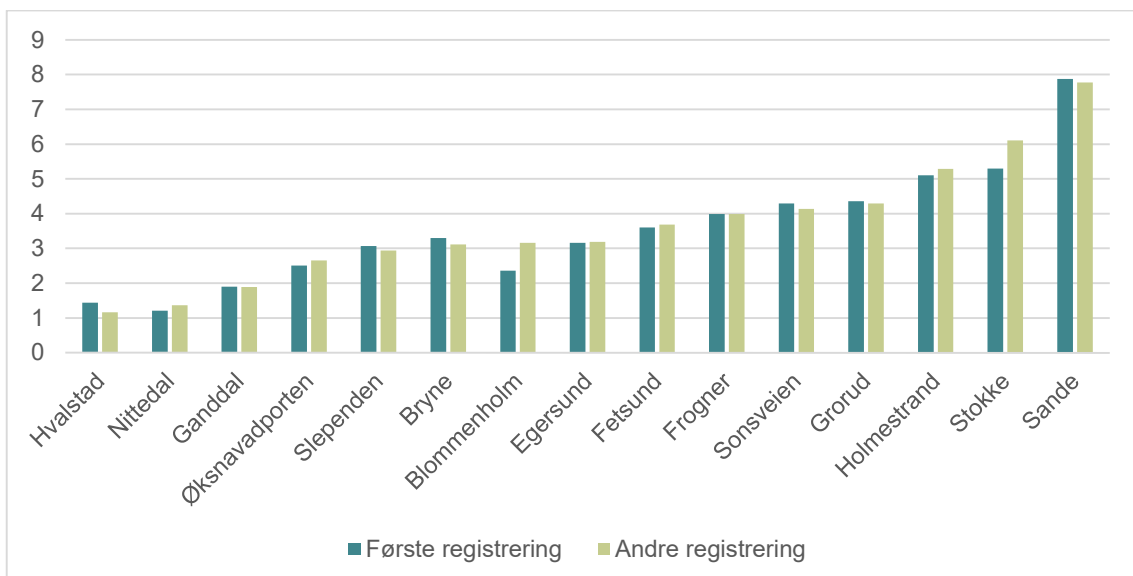
Når vi sammenligner bruken av innfartsparkeringene før og etter innføring/økning i parkeringsavgiften, finner vi at etterspørselen etter parkering ble redusert på de aller fleste parkeringsplassene etter at det er innført avgift (se figur S.2). Ved flere av parkeringsplassene var det over hundre prosent utnyttelse ved første registrering. Etter at avgift har blitt innført eller endret ser vi at utnyttelsen synker på de aller fleste parkeringsplassene. Unntakene er Sande og Nittedal der det er en svak og ikke statistisk signifikant økning.



Figur S.2: Kapasitetsutnyttelse på parkeringsplassene ved begge registreringstidspunkt.

Ved andre registrering var det også ledig kapasitet på de fleste parkeringsplassene, noe som betyr at det var enklere å finne plass også for dem som ankommer stasjonene senere på dagen. Samtidig er det fortsatt høyt press på noen av parkeringsplassene, med belegg på rundt 100 prosent. Disse variasjonene tyder på at det er ulik betalingsvilje eller ulike behov på de forskjellige parkeringsplassene. Trolig er prisnivået for høyt noen steder, som på Grorud, Blommenholm og Stokke, mens det kan være for lavt på plasser som Hvalstad, Nittedal, Øksnavadporten, Ganddal og Sande. En mer dynamisk prismodell, der man varierer prisen etter lokale forhold, kan derfor være hensiktsmessig.

Når vi undersøker hvor langt brukerne kjører fra bosted til parkeringsplass finner vi nesten ingen endring mellom de to registreringstidspunktene. I figuren nedenfor sammenligner vi median reiselengde før og etter avgiftsendring på de ulike stasjonene.



Figur S.3: Median kjørelengde (km) mellom bosted og parkeringsplass, blant biler med registrert adresse.

Det er stor variasjon i median kjørelengde mellom de ulike parkeringsplassene. Ved Nittedal og Hvalstad er kjørelengden på rundt én kilometer, mens den er på nesten åtte kilometer på Sande.

Selv om bruken blir betydelig redusert er det usikkert om innføring av avgift har ført til at man i større grad når den relevante målgruppen for innfartsparkering. Det blir lavere etterspørsel og flere ledige plasser, men vi har ikke sett noen endring i influensområdet til parkeringsplassene. Brukernes bostedsmønster er uendret, og det samme er den gjennomsnittlige kjørelengden som tilbakelegges.

Alt i alt viser analysene våre at å avgiftsregulere parkeringsplassene frigjør plass og gjør det lettere å bruke tilbudet for dem som ankommer senere på dagen.