

Innfartsparkering for biler



Innfartsparkering kan bidra til å begrense utslipp av klimagasser fra trafikken hvis den samlede distansen som kjøres med bil reduseres med et slikt parkeringstilbud. Parkeringsplassens størrelse, lokalisering og bruk har betydning for lokalt miljø (luft, støy, trafiksikkerhet, arealbruk, mm). Tiltaket forutsetter at det er mulig å få tilgang til areal i tilknytning til eksisterende eller planlagte kollektivtransporttilbud. Mange parter må samarbeide om planlegging, utbygging og drift av slike parkeringsplasser.

1. Problem og formål

Veksten og utbyggingsmønsteret i byregionene har ført til at også trafikken øker. Dette skyldes blant annet at det er et økt antall arbeidstakere som dagpendler inn mot byene. Når pendlingen til sentrale deler av en by skjer med bil, fører dette til fremkommelighets- og miljøproblemer. Samtidig opptar parkeringen verdifull plass i byene. Ulike reguleringer (bompenger, parkeringsrestriksjoner, mm.) kan bidra til at en økt andel av reisene til eller gjennom et sentralt byområde skjer [kollektivt](#). Dette forutsetter at kollektivtilbudets [kapasitet kan tilpasses eventuell økt etterspørsel](#). Innfartsparkering bidrar til å gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig for dem som benytter seg av dette tilbudet.

Formålet med innfartsparkering er å legge til rette for dem som av ulike grunner må benytte bil som mate- eller tilbringertransporten til en stasjon eller holdeplass. Dette skal gjøre det mer attraktivt å benytte kollektivtransport (bane, buss eller båt) for den videre reisen mot målet. Vanligvis rettes tiltaket mot arbeidsreiser (pendlerreiser) til sentrale deler av et storbyområde, men slike parkeringstilbud blir også benyttet for andre reisemål og i noen tilfeller som møteplass for bilbrukere som vil kjøre videre sammen ([samkjøring](#)).

Avhengig av den lokale situasjonen kan tilrettelegging for innfartsparkering ha ulike formål eller effekter:

- Avlaste hovedveisystemet – bedre fremkommeligheten
- Bedre tilgjengeligheten til sentrale byområder
- Reduksjon av antall (langtids-) parkeringsplasser sentralt i byen
- Øke passasjergrunnlaget for kollektivtilbudet
- Gi flere valgmuligheter for hvordan et reisebehov kan tilfredsstilles

- Gi et tilbud til dem som ikke har parkeringsmulighet ved målet for en reise
- Gjøre det lettere for dem som må utføre bilbasert ærend på veien
- Gjøre bilturene kortere – begrense samlet kjørelengde
- Være et møtested for [kameratkjørere](#) (organisert eller spontant)
- Ha egne plasser der en kan hente ut biler fra [Bilodelingsordninger](#).
- Gjøre kollektivtransport bedre tilgjengelig for dem som har lang avstand til holdeplass/stasjon/terminal – eller ikke har et lokalt kollektivtilbud ved bostedet
- Skape mer ordnete parkeringsforhold i mindre lokalsamfunn

Når en innfartsparkeringsplass er godt merket og har kapasitet til å dekke behovet, vil bilføreren slippe å kjøre rundt og lete etter parkeringsplass. Samtidig kan problemer med uønsket parkering langs gater og veier nær et knutepunkt eller en holdeplass bli redusert. Det er likevel nødvendig å vurdere hvor mange plasser som skal tillates i ulike lokaliseringer hvis man vil begrense trafikkbelastningen på lokale atkomstveier.

2. Beskrivelse av tiltaket

Uformell innfartsparkering skjer mange steder uten at det er lagt spesielt til rette for dette og ofte i konkurranse med andre bilbrukere med behov for parkeringsplass lokalt. Som tiltak forbindes innfartsparkering med formelt opparbeidete og tilrettelagte parkeringstilbud som er skiltet, og på ulike måter reservert for dette formålet. Tiltaket blir i hovedsak benyttet av reisende med mål i sentrale deler av et storbyområde, men kan også være relevant for transport til mellomstore og mindre byområder. Mulighetene og nytten begrenses i slike tilfeller av hvor godt det lokale eller regionale kollektivtilbud er eller kan bli. Et parkeringstilbud i sentrumsranden der det forutsettes videre transport til fots, med sykkel eller lokal kollektivtransport, kan også bli karakterisert som innfartsparkering (Göteborgs stad 2009).

I motsetning til hva tilfellet er for [restriktive parkeringstiltak](#), innebærer innfartsparkering vanligvis at det anlegges ny parkeringskapasitet og at det tilrettelegges for parkering og bruk av bil til den aktuelle holdeplassen eller jernbanestasjonen. Parallelt kan det strammes inn på parkeringstilbudet i det sentrale byområdet, men dette blir sjeldent gjort.

Innfartsparkering medfører en omstigning. Reisen blir derved delt opp i lenker. Lokaliseringen av en innfartsparkeringsplass bør da legges til rette for at tilbringerreisen med bil utgjør en kortest mulig lenke og kollektivdelen en lengre lenke i reisekjeden. Dette parkeringstilbudet bør likevel reguleres slik at mange av de korteste bilreisene kan unngås. Derfor er det viktig at det også legges til rette for et tilstrekkelig antall sikre parkeringsplasser [for sykkel](#) ved innfartsparkeringsplassene.

Tiltaket er først og fremst rettet mot arbeidsreiser (pendlerparkering) og faste brukere, men også for andre reisemål (innkjøp, besøk, mv) kan det være aktuelt å benytte et slikt parkeringstilbud. Det kan etableres spesielle transporttilbud fra store, midlertidige parkeringsplasser i forbindelse med utstillinger og ulike arrangementer. I byområder med stor turisttrafikk kan det tilbys sesongbasert innfartsparkering for å lette trafikken i sentrum,

ved attraksjoner eller utfluktssteder som f.eks. skiområder. Handelsstanden i en by kan ønske å tilby innfartsparkering og transport i forbindelse med julehandelen.



Figur 1. Eksempel på sesongtilbud for spesielt formål. Foto: Jan U. Hanssen

Bilreisen bør være lengre enn det som anses som en normal gang- og sykkelavstand til holdeplassen. Innfartsparkering bidrar derved til at holdeplassens eller stasjonens influensområde utvides og styrker passasjergrunnlaget. Dette kan gi grunnlag for et bedret kollektivtilbud fra den aktuelle lokaliseringen. På den annen side kan det samtidig bety at et lokalt kollektivtilbud som også tjener som tilbringertransport blir svekket.

Parkeringsplassens lokalisering og størrelse

Innfartsparkering kan knyttes både til baner og til busstraséer med god fremkommelighet. En forutsetning for et vellykket system er at reisetiden blir redusert eller i hvert fall ikke øker vesentlig i forhold til å benytte bil hele veien. Også manglende eller dårlig parkeringstilbud ved målet for reisen har betydning for om den enkelte velger å benytte innfartsparkering.

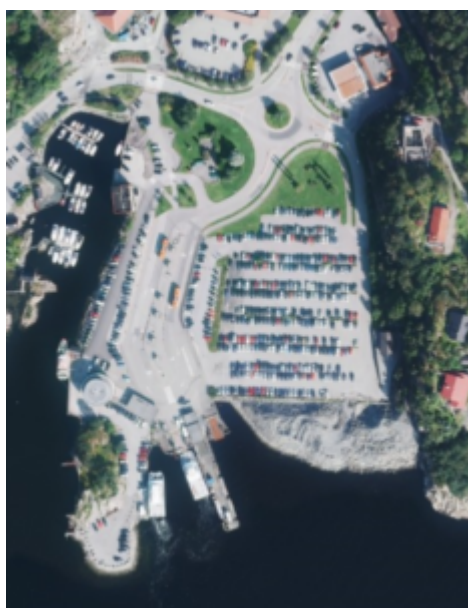
Innfartsparkering ved en eksisterende jernbanelinje legges vanligvis i direkte tilknytning til de eksisterende stasjonene. Unntaksvis kan det anlegges nye stasjoner for å betjene en parkeringsplass. Dette krever et stort brukergrunnlag. Stasjonene Rosenholm på grensen mellom Oslo og Oppegård kommune (432 plasser) og Sonsveien i Vestby kommune (ca. 200 plasser) er eksempler på stasjoner som er spesielt tilrettelagt for bilbrukere.

Innfartsparkering der videre transport skjer med buss innebærer større fleksibilitet enn skinnebaserte løsninger både når det gjelder lokalisering og størrelse. Parkeringsanlegg kan etableres ved eksisterende holdeplasser eller knutepunkt/langs hovedveier. Det kan også anlegges nye parkeringsplasser og holdeplasser utenfor tett bebygde områder fordi rutetraséer kan tilpasses slike løsninger og kapasiteten kan tilpasses etterspørselen. Det bør vurderes om det er mulig å få til en konsentrasjon av ruter for å øke frekvensen og kapasiteten på det sentrumsrettede kollektivtilbudet jfr. satsning på ekspressruter med god fremkommelighet.

Det finnes ulike føringer for hva som er akseptable gangavstander mellom en parkert bil og plattform. Undersøkelser viser at det kan regnes at 3-5 minutter for omstigningen fra bil til tog eller buss er akseptabelt. Det tilsvarer en gangavstand til plattform eller holdeplass på maksimalt 400 meter.

Brukere må kunne regne med å finne ledige plasser når de ankommer parkeringsplassen. Innfartsparkering bør derfor planlegges med en reservekapasitet på 10-15 prosent for å kunne ta spesielle topper i etterspørselen. For å få en slik reservekapasitet kan etterspørselen reguleres med avgifter. Slike føringer er gitt i Jernbaneverkets parkeringsstrategi (2010).

Det er trolig mindre behov for å reservere plasser for forflytningshemmede på en innfartsparkeringsplass fordi disse brukerne vanligvis også har reserverte plasser nær målet for en reise. Statens vegvesen anbefaler at 3 til 5 % av plassene reserveres på en middels stor plass og 2 % når det er rundt 400 bilplasser. Det kan også avsettes egne plasser til El-biler.



Figur 2: Innfartsparkering ved Klepppestø kai, Askøy kommune. Kommunen vurderer å flytte parkeringen inn i fjellet for å frigjøre arealet til tettstedutvikling.

Avgift for parkeringen

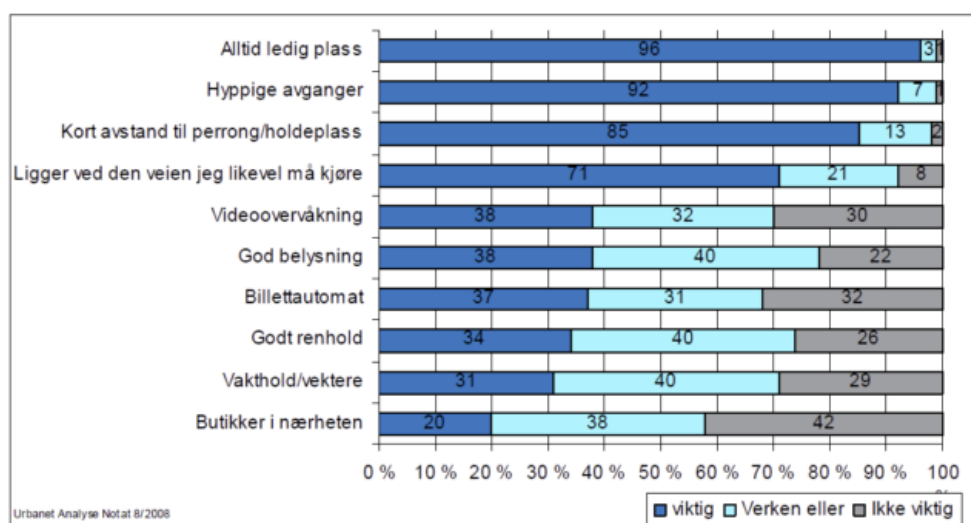
For å hindre «misbruk» ved at de som har ærender i et område, parkerer på plasser som er tilrettelagt for dem som skal reise videre kollektivt, er det ofte nødvendig å regulere bruken av plassene. Dette kan for eksempel praktiseres ved at man får utstedt eller kjøpt et oblat som er knyttet til et gyldig periodekort. Et slikt oblat kan være gratis eller det kan kjøpes. Bybanen i Bergen og Jernbaneverket praktiserer slike ordninger. Jernbaneverket har hittil bare krevd en administrasjonskostnad (50 kr), men det vurderes å øke prisen på stasjoner der parkeringsplassene er fullt utnyttet. Det finnes ordninger der det er mulig å leie fast plass i et reservert område av parkeringsplassen.

Det må vurderes om en skal bidra til å avvise mange av de bilbrukerne som er bosatt innenfor gang- eller sykkelavstand til stasjon/holdeplass. Undersøkelser viser at det finnes stasjoner nær Oslo der mer enn 50 % av brukerne bor innenfor en avstand (luftlinje) på 1 km (Christiansen og Hanssen 2014). En avgift kan avvise noen av brukerne og frigjøre plasser for brukere med større behov. Avgiften kan tilpasses slik at det alltid er ledige plasser og derved også et tilbud til dem som reiser noe senere om morgenen (Hanssen m fl 2013). Det kan settes opp betalingsautomater der billett for både parkering og kollektivreise kan kjøpes.

Bruk av innfartsparkering bør uansett ikke forbeholdes faste reisende. Det kan gi dårlig utnyttelse av plassene. Avgiftssystemet kan brukes for å sikre at det alltid er ledige plaser for dem som ønsker å reise kollektivt videre.

Krav til parkeringsplassen

Figur 3 viser hva brukerne anser som viktige deler av et innfartsparkeringstilbud (Urbanet 2012). Dette samsvarer bra med andre funn, men i litteraturen pekes det også på at det er nødvendig med god skilting fra hovedveisystemet og veiledning om billettordninger (Vejdirektoratet et. al. 2003). For parkeringsplasser med stor etterspørsel anbefales det at det gis informasjon om belegget ved atkomstveiene slik at bilføreren får vite om det er ledige plasser før ankomst til parkeringsplassen. På selve parkeringsplassen bør det også være tydelig sanntids ruteinformasjon.



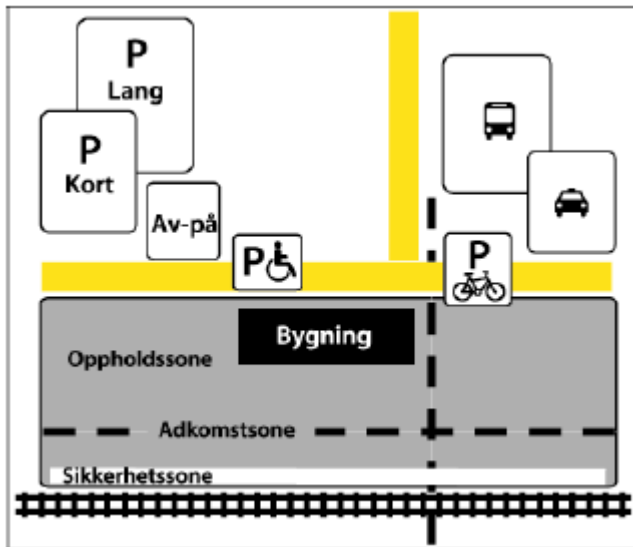
Figur 3: Andel av dem som parkerer som nevner ulike faktorer som viktige (verdi 7-9 på en skala fra 1-9). N=274. Kilde: Urbanet Analyse 2008a.

På større innfartsparkeringsanlegg kan det legges til rette for ulike servicefunksjoner. Dette kan være oppvarmet venterom og kiosk. Plassen kan for øvrig utstyres med tilkobling for motorvarmer og [lademulighet for Elbiler](#).

Plassene bør være godt belyst og det bør om mulig være en form for overvåking. På større eller sentralt lokalisert plasser er dette lettest å ivareta gjennom sosial kontroll fra forbipasserende, ansatt personell eller overvåkingsutstyr. Parkeringsarealene bør ha en oversiktlig utforming og tydelig merkede gangtraseer.

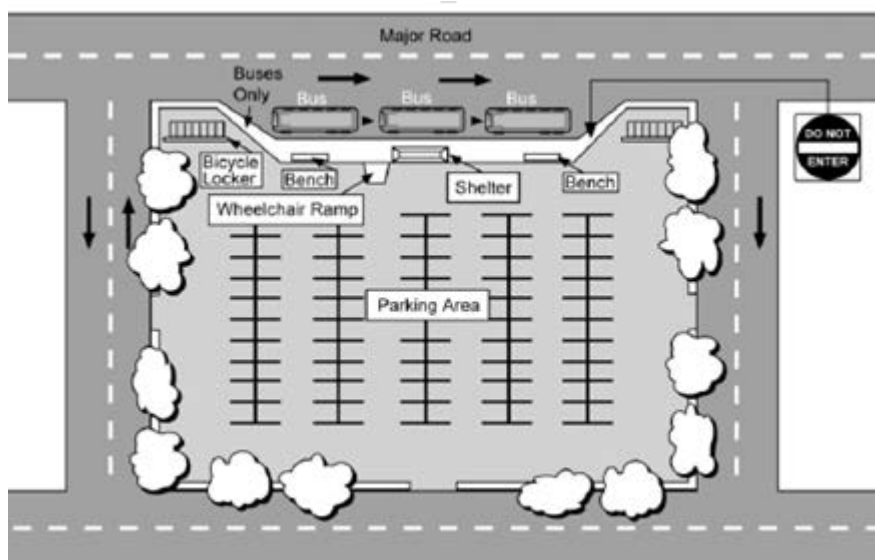
Utforming av en innfartsparkeringsplass

Jernbaneverket (stasjonshåndboken) gir veiledning om utforming av stasjoner og tilhørende parkeringsanlegg. Det anbefales at sykkel og bevegelseshemmede får plass nærmest plattformen og langtidsparkering (pendlerparkering) prioriteres lavest. Av hensyn til bevegelseshemmede må det anlegges korte forbindelser uten trapper og bratte ramper.



Figur 4. Prinsipppløssning, Kravoversikt for håndbok for stasjoner. Kilde: Jernbaneverket 2013

Spillar (1995) gir en omfattende dokumentasjon som grunnlag for planlegging og utforming av innfartsparkeringsplasser, men det er basert på en mer amerikansk forståelse av tiltaket. Figur 5 viser eksempel på utforming av en bussbasert innfartsparkeringsplass.



Figur 5: Utforming av bussbasert innfartsparkeringsplass. Kilde: Spillar 1995

3. Supplerende tiltak

Et godt kollektivtilbud er en forutsetning for at innfartsparkeringen skal bli brukt. Kollektivtransporten må kunne tilby hyppige avganger, tilstrekkelig kapasitet og en rask og komfortabel framføring til alle sentrale strøk av bykjernen. For å få til gode prioriteringstiltak på vei kan busstraseene konsentreres og legges der det er mulig å få til egne kollektivfelt.

Før en sjåfør kjører inn på parkeringsplassen bør hun få informasjon om det finnes ledige plasser og tiden for neste avgang med kollektivtransporttilbudet (figur 6).

Parkeringsrestriksjoner (avgifter og/eller få plasser) i bysentra har betydning for bruken av innfartsparkeringen. Innfartsparkering vil ikke ha virkning av betydning for trafikken til og i sentrum hvis det er god og uendret tilgang til parkering i sentrum og god framkommelighet for biltrafikken. Antall parkeringsplasser i sentrum bør derfor ses i sammenheng med omfanget av innfartsparkeringsplasser som etableres utenfor sentrum.

Det bør avsettes plass til korttidsparkering/stopp for trafikanter som blir kjørt dit av andre (Kyss og Reis). Slike plasser bør legges så nær inntil stasjonen/holdeplassen for det kollektive transportmiddelet som mulig, men også dette tiltaket innebærer økt trafikk på de lokale gatene og veiene som fører til innfartsparkeringsplassen.

Alle innfartsparkeringsplasser bør ha et tilstrekkelig antall sykkelplasser til å dekke etterspørselen. Sykkelparkeringen (figur 7) kan benyttes av dem som vil reise kollektivt videre. Noen steder gir det er også en mulighet for dem som ankommer med bil til å benytte egen eller leid sykkel for å sykle den siste lenken av reisen til målet (i sentrum). Sykkelparkeringen bør være overdekket og lokaliseres så nær plattformen som mulig fordi det kan gjøre bruk av sykkel mer attraktivt enn bil. Mer informasjon om sykkelparkering er i tiltakene: [Innfartsparkering for syklende](#) og [sykkelparkering](#).



Figur 6: Eksempel fra München. Det dynamiske skiltet viser antall ledige plasser og hvor lang tid det er til neste avgang. Foto: ADAC

Figur 7: Edinburgh. Innfartsparkeringsplass med sykkelparkering nær byen. Sykkelen kan benyttes både til plassen og som videretransport i stedet for buss. Foto: Jan U. Hanssen

Det er også mulig å avsette noen av parkeringsplassene til [Bildelingsordninger](#). Dette kan både gjelde bildelingsordninger som samarbeider direkte med kollektivselskapene eller andre.

4. Hvor tiltaket er egnet

Det er først og fremst i influensomlandet til store og middelstore byer at det er aktuelt med utbygging av innfartsparkering. Det er en forutsetning at det kan knyttes til et godt kollektivtilbud med god frekvens og kapasitet samt at transporten videre mot sentrum går raskt. Innfartsparkering bør primært knyttes til holdeplasser/stasjoner der tog/buss/båt har eller kan få høy frekvens og tilstrekkelig kapasitet. En samordning mellom lokaliseringen av en innfartsparkeringsplass og kollektivtransportens takstsoner er ønskelig.

Mens innfartsparkering knyttet til jernbanen i hovedsak er bundet av eksisterende traseer og stasjoner, kan nye parkeringsanlegg og holdeplasser lettere opprettes i tilknytning til hovedveisystemet (innfartsårene) og bli betjent av ekspressbussruter til sentrum. Dette forutsetter at bussene har prioriterte traseer og at ikke bussene innebærer stor belastning på gatenettet i byområdet som skal betjenes.

5. Faktisk bruk av tiltaket - Eksempler

En undersøkelse blant et utvalg bosatte i Oslo og Akershus viser at noe over halvparten av dem som innfartsparkerer oppgir ulemper ved å bruke bil hele veien og mangel på parkering ved målet for reisen som hovedårsak (PROSAM 2009, Urbanet 2008a). Ca. 5 % av de Oslorettede arbeidsreisene ble foretatt som en kombinasjon bil og kollektiv transport. Samlet regnes 2 % av kollektivtrafikken å ha utgangspunkt i at den reisende først har parkert en bil. Disse undersøkelsene utgjør grunnlaget for planlegging av videre utbygging av innfartsparkering i regionen (Ruter 2010). Også Christiansen og Hanssen (2014) viser at Kjøretid og parkeringstilbudet ved reisemålet har stor betydning for valget om å benytte innfartsparkering.

Ifølge en oversikt fra Akershus fylkeskommune finnes det per 1.1.2015 over 9 000 plasser for innfartsparkering i Oslo/Akershus. Disse er i hovedsak knyttet til stasjoner ved banesystemet. Ruter (2010) har i sin innfartsparkeringsstrategi lagt opp til at det skal anlegges ca. 10.000 nye plasser i løpet av en 20-årsperiode. Belegget på dagens plasser er samlet sett på ca. 83 %. Noen plasser er overfylt mens andre har en stor andel ledige plasser (Ruter 2010). Ruter viser til at en betydelig andel (82 %) av de bosatte i Oslo har mindre enn 10 minutters gange til et kollektivtilbud som går hvert 15. minutt eller oftere – og 99 % har maksimalt 15 minutter å gå til et slikt tilbud. Derfor er det primært utenfor Oslo at det er aktuelt å anlegge

innfartsparkeringsplasser.



Figur 8. Hvalstad stasjon med utsnitt av brukerregistrering som viser at 54 % er bosatt innen 1 km i luftlinje fra stasjonen Kilde: Christiansen og Hanssen 2014



Figur 9: Østerås T-banestasjon i Bærum kommune

Pilot innfartsparkering Tusenfryd - sanntidsinformasjon på opplysningstavler og i Entur-app

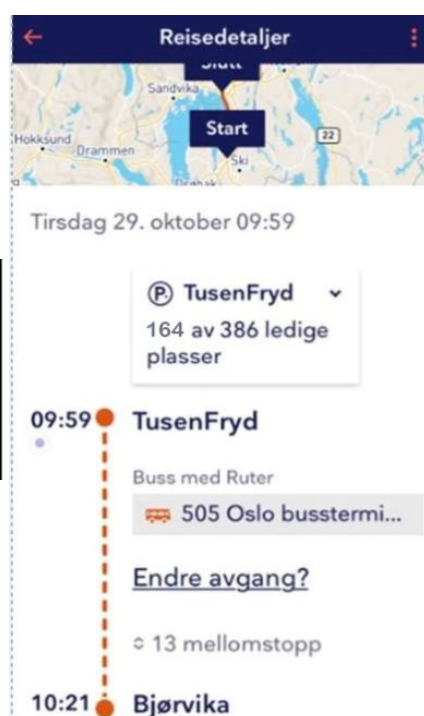
I oktober 2018 startet et forsøk med å bruke intelligente transportsystemer (ITS) for å informere om ledig kapasitet/belegget på innfartsparkeringen på Tusenfryd i Ås i Viken. Forsøket ble satt i gang i regi av ITS-pilotprogrammet til Vegdirektoratet og Smartere transport i Oslo-regionen, et samarbeidsprosjekt mellom daværende Statens vegvesen Region øst, Bymiljøetaten i Oslo og Ruter. Målet var å utnytte ledig kapasitet bedre og å avlaste trafikken inn til Oslo i rushtiden.

For å få innsikt i brukernes behov ble det utført flere intervjuer med brukere og potensielle brukere gjennom det året forsøket varte (fra oktober 2018 til november 2019).

Innfartsparkeringen på Tusenfryd har en kapasitet på i underkant av 400 p-plasser, to HC-plasser og ca. 10 sykkelparkeringer (stativ uten tak). For å bruke innfartsparkeringen må man ha gyldig Ruterbillett. P-plassen er regulert med bom for å hindre misbruk. Men for å unngå kø foran bommen og ut på fylkesvei 156, står bommen vanligvis åpen mellom 0530 og 0930 på hverdager. Det er ikke lov å stå parkert lengre enn 24 timer.

Utstyr for å bruke sanntidsdata

I forbindelse med bommene var det montert to induktive sløyfer i bakken ved inn- og utkjøring og en kontrollboks med 4G modem som kunne gjøre en enkel telling av biler inn og ut av p-plassen. Denne kontrollboksen ble i forsøket oppgradert slik at den kunne sende data til en nyopprettet database på vegtrafikksentralen (VTS) og videre til en applikasjon (Traveltime) og til reisepanleggeren Entur. Det ble gjort tilpasninger i Traveltime for å takle ny strekning og nye budskap. Opplysningstavlene og Entur-appen oppdateres ved endringer i belegget for bil, hver gang det kjører en bil inn eller ut. I forsøket ble det brukt to opplysningstavler, en ved krysset ved Nordbyveien på E18, ca. 3 kilometer fra innfartsparkeringen og en over E6 ved Støkken kontrollstasjon, ca. 12 kilometer fra Tusenfryd i retning Oslo.



Figur 10: Informasjon til reisende, Tusenfryd innfartsparkering

Hva er viktig for brukerne?

Rundt 270 personer ble intervjuet eller svarte selv på et enkelt spørreskjema. 7 av 10 bor under 10 kilometer fra parkeringsplassen, om lag 7 av 10 jobber i sentrum og har ikke bytte av transportmiddel. 10-15 prosent reiser 3-6 mil i bil før de parkerer på Tusenfryd. Ting de mener er viktig ved bruk av innfartsparkeringen, er:

- Høy frekvens på busstilbudet og pålitelig fremføring
- Slippe letekjøring og slippe å betale p-avgift

- Har ikke gratis/rimelig p-plass ved jobb/studiested i Oslo
- Sparer tid og penger

Over 60 prosent vekst i antall busspassasjerer og parkerende

Når tallene fra uke 43,44 og 45 for 2018 og 2019 ble sammenlignet var det en vekst på over 60 prosent på antall parkerte biler. Statistikken fra Ruter viste en tilsvarende vekst i busspassasjerer.

Det er svært vanskelig å måle effekten per tiltak, til det er det for mange faktorer som spiller inn. Likevel antyder økningen at informasjonen på de digitale opplysningstavlene har bidratt sammen med problemer med fremføring av togene på Østfoldbanen, færre p-plasser i Oslo, økte takster i bomringen og tips fra fornøyde brukere. I intervjuer i siste runde var det også noen som oppga at de hadde begynt med innfartsparkering som følge av informasjonen på opplysningstavlene. Det er også nå langt flere som vet at tilbudet finnes på grunn av tavlene og dermed et større potensial for å få flere brukere i fremtiden.

Anbefalinger

Med bakgrunn i erfaringene fra piloten, anbefales følgende (Statens vegvesen m. fl. 2019):

- Fortsette tilbudet med innfartsparkering (Statens vegvesen har leieavtale med grunneier ut februar 2021.)
- Fortsette busstilbudet med høy frekvens og flere busser på samme avgang
- Fortsette å bruke de samme opplysningstavlene til å informere om sanntidsbelegg og bussfrekvens. Muligens også innlemme flere tavler, blant annet på Sætre, Hurumsiden. Eventuelt bruke egne tavler til formålet
- Ta i bruk sanntidsinformasjon for buss på holdeplass og til opplysningstavler der reisetid for bil og buss sammenlignes
- Utbedre bomsystemet og avleser/validator. Det har vært for mye ustabilitet. Sikre et klart ansvarsforhold mellom Statens vegvesen og Ruter og å informere hvor brukerne kan ringe når bommen ikke virker som den skal
- Inngå samarbeid med Bane Nor og andre aktører slik at man kan vise sanntidsinformasjon for et geografisk område med flere innfartsparkeringer slik at brukerne slipper å kjøre flere steder for å sjekke om det er ledig eller ikke
- Hvis tilbudet fortsetter etter 2020 og systemet som er laget for innfartsparkering på Vegtrafikksentralen lever videre, bør man flytte systemet til et annet system i Statens vegvesen. Dette kan for eksempel være Saga, Parkeringsregisteret eller eventuelt et nytt fagsystem
- Legge induktive sløyfer på nordenden av p-plassen fordi det om sommeren blir en inngang til for gjester til fornøyelsesparken. Det blir dermed to muligheter for inn- og utkjøringer og for å få riktig statistikk, må det være tellemuligheter begge steder. Forholdet med to innganger om sommeren er kontraktsregulert med grunneier. Hvis det ikke blir lagt sløyfer, kan ikke sanntidsinformasjonen brukes når fornøyelsesparken er åpen på hverdagene, hverken på tavler eller i Entur-appen
- Gjøre det mulig for de som sykler eller samkjører til sentrum å benytte p-plassen uten å måtte kjøpe bussbillett.

Her kan du lese mer om piloten ved Tusenfryd:
[Sluttrapport om pilot Tusenfryd innfartsparkering](#)

Eksempler fra andre land

I kommunene rundt Stockholm tilbys nær 11.000 innfartsparkeringsplasser som kan benyttes gratis. Ved innfartsparkering som lokaliseres nær bebyggelse med parkeringsbehov, kan det oppleves at plassene også benyttes til andre parkeringsformål. Noen steder i Stockholm er det mer enn 50 % som ikke reiser videre etter at de har parkert. Dette betyr at kollektivselskapet tilbyr gratis parkering til bilister i hele Stockholms län. Hvis det ikke legges opp til betaling eller en form for brukerkontroll, må plassene lokaliseres på steder der det er begrenset behov for parkering til andre formål.

Innfartsparkering finnes i tilknytning til nærmest alle europeiske byer av en viss størrelse, men det varierer hvordan tilbudet bygges opp. I Norge og Sverige ser man etter muligheter for å opparbeide og merke innfartsparkering ved nærmest alle stasjoner og holdeplasser.

Utenfor sentrum i mange byer i England og Skottland er det etablert store innfartsparkeringsplasser i tilknytning til innfartsveiene eller en ringvei rundt byene. Videre transport til byenes sentrale områder skjer med egne bussruter som benytter traseer med god framkommelighet. I flere tilfeller er disse tiltakene nødvendige for å sikre tilgjengelighet til historiske bykjerne der gatenettet ikke tåler stor biltrafikk (for eksempel Canterbury (figur 11) og York (figur 12-14)).



Figur 11: Canterbury. Egne busser for dem som har vært på handletur. Pris for parkering og t/r transport for opp til syv personer: £3. Frekvens 8 minutter.



Figur 12: York. Fem innfartsparkeringsplasser og fem godt merkede bussruter som betjener ulike deler av sentrum.



Figur 13: Innfartsparkering (Seacourt) i York

Source	Name	Spaces	Capacity	N Full	Status
	Redbridge Park & Ride OX1 4QG View on map	740	1389	46%	Spaces
	Pear Tree Park & Ride OX2 8JD View on map	646	1064	40%	Spaces
	Thornhill Park & Ride OX3 8DP View on map	0	855	100%	Full
	Seacourt Park & Ride OX2 8HP View on map	114	784	82%	Spaces
	Water Eaton Park & Ride OX2 8HA View on map	296	758	58%	Spaces

Figur 14: Sanntidsinformasjon om belegget på innfartsparkeringsplassene i York

6. Miljø- og klimaeffekter og konsekvenser

Innfartsparkering alene er ikke en løsning på byområders utfordringer knyttet til bilbrukens ulemper (reduert fremkommelighet, lokal og global luftforurensning, arealbeslag, trafikkulykker, mv). Tiltaket kan imidlertid bidra til å redusere ulempene fordi det gir et alternativ til å benytte bil på hele reisen. Derved begrenses antall lange bilturer. I stedet kan den samme sjåføren foreta en kortere tilbringerreise til en innfartsparkeringsplass. På den annen side må man være oppmerksom på at et gratis eller billig parkeringstilbud kan friste flere til å benytte bil på en svært kort tilbringerreise i stedet for å gå, sykle eller bruke lokal matebuss. Samtidig kan noen fristes til å kjøre bil lengre enn tidligere for å nå et bedre og billigere kollektivtilbud. Innfartsparkering har i hovedsak positiv klimaeffekt hvis det samlede trafikkarbeidet reduseres (Hanssen m fl 2014).

Den primære hensikten med å tilby innfartsparkering kan være å avlaste innfartsveiene til en by og stimulere til økt bruk av kollektivtilbudet. Det er viktig at tiltaket ikke medfører uheldige, miljømessige konsekvenser lokalt. Lokaliseringen av innfartsparkeringsplassen, plassens kapasitet og kollektivtilbudets attraktivitet har betydning for hvor mange som vil benytte seg av tilbudet. Hvis en innfartsparkering etableres i eksisterende bebyggelse vil trafikken til og fra medføre lokale miljøbelastninger.

I de tilfeller innfartsparkeringen er basert på busstransport videre er det nødvendig at bussenes kapasitet blir utnyttet best mulig. Hvis noen få bilturer til sentrum blir erstattet med busser med få passasjerer, vil gevinsten bli liten.

7. Andre virkninger

Om innfartsparkering og kollektivtilbudet blir tilstrekkelig attraktivt, kan biltrafikken mellom parkeringsplassen og sentrum i en større by bli redusert. Ideelt sett vil dette kunne gi bedre fremkommelighet for dem som fortsetter å kjøre bil til sentrum i rushtida, men det kan også gi rom for nye bilbrukere. Tiltaket må derfor ses i sammenheng med tilgjengeligheten til sentrum, blant annet [parkering](#), og prisen for å kjøre bil, for eksempel [vegprising](#) og [parkeringsavgifter](#).

Gratis innfartsparkering vil føre til at omfanget (antall reiser) av tilbringertransport med bil øker. På sikt kan et godt innfartsparkeringstilbud føre til mer spredt bosetting fordi folk enkelt kan bosette seg steder der det ikke finnes eller vil bli grunnlag for et eget kollektivtilbud.

8. Kostnader

Kostnadene ved grunnnerv og utbygging varierer med anleggets lokalisering, størrelse og karakter. I Ruters planer for innfartsparkering benyttes et anslag på investeringer fra 30.000 kroner for enkel opparbeidelse på tomt til 250.000 kroner for plass i et enkelt parkeringshus. Dette synes å være lave anslag. Ruter har selv vist at ved et nytt anlegg på bakkeplan ved Gjønnes i Bærum kan hver plass koste 50.000 kroner eksklusive tomten (Ruter 2010). I et byområde kan hver plass i et anlegg under bakken koste over 500.000 kroner. Kostnaden har sammenheng med tomtepris og grunnforhold. Det finnes eksempler fra de senere årene på at utvidelse av eksisterende overflateparkering har kostet opp til kr 300.000 per plass.

Driftskostnadene varierer med anleggets karakter og servicenivå. Renhold, brøyting, belysning, mv. er helt nødvendig. I tillegg er det et spørsmål om hvordan overvåking/sikkerhet og andre servicetilbud ivaretas. Driftskostnadene øker dersom det er behov for overvåking. Dette kan skje ved at det er personell til stede (betjent terminal, kiosk, bensinstasjon, mv.) eller i form av fjernbetjent videoovervåking. Avhengig av type anlegg og lokalisering regner Ruter (2010) med at årlige driftskostnader kan variere mellom kr 2 000 og 5 000 per plass per år.

Til tross for at det påløper både anleggs- og driftskostnader har aktørene vært tilbakeholdne med å anbefale at innfartsparkering skal avgiftsbelegges. Også i Stockholmsregionen er det uttrykt at innfartsparkering bør være avgiftsfritt fordi det ses som en del av kollektivtilbudet (Storstockholms Lokaltrafik 2006). Brukernes parkeringskostnader blir med andre ord subsidiert med et betydelig beløp fra myndighetenes eller transportselskapenes side. Ruter har likevel beregnet at et tilbud med overflateparkering vil gi god netto nytte samfunnsøkonomisk sett (Ruter 2010).

De senere årene har det blitt vanligere å avgiftsbelegge innfartsparkeringen for å regulere bruken. Dette begrunnes blant annet med at det mange steder ikke er mulig å utvide kapasiteten slik at etterspørselen etter gratis parkering kan tilfredsstilles, men avgiftsnivået er ikke på et slikt nivå at det gir full kostnadsdekning (Hanssen 2015).

Hvis en innfartsparkeringsplass blir full tidlig på morgenen kan en avgift bidra til å sikre at det er ledige plasser også til dem som har et reelt behov for et slikt tilbud, men reiser senere på dagen. Jernbaneverket (2010) har tatt dette opp i sin parkeringsstrategi.



Figur 15: Ås stasjon. På de fleste plassene forutsettes det at brukeren har periodekort og oblat. Noen plasser er avgiftsbelagt og derved tilgjengelig for mer tilfeldige brukere. Foto: Jan U. Hanssen

9. Formelt gjennomføringsansvar

Hvem som tar initiativ og har ansvar for å planlegge, opparbeide og drifte innfartsparkering varierer med lokaliseringen og hvilken driftsart et slikt parkeringstilbud knyttes til. Fordi plassene primært opparbeides utenfor de større byene vil det ofte skje i samarbeid mellom flere parter. Aktuelle aktører kan være fylkeskommunene eller regionale kollektivselskaper som Ruter (Oslo/Akershus) eller Kolumbus (Rogaland), Statens vegvesen, Jernbaneverket/NSB (ROM eiendom) eller kommunene der parkeringsplassene lokaliseres.

Der parkeringen er knyttet til jernbanen er det vanligvis Jernbaneverket og ROM eiendom som har tatt initiativ til å utnytte tilgjengelige arealer. Når plassen er knyttet til overordnet vegnett må vegvesenet og den kommunen der det er aktuelt med en ny innfartsparkeringsplass samarbeide om reguleringsprosessen, tilrettelegging av atkomsten og skilting. Når det gjelder anlegg som skal betjenes med buss spiller også kollektivansvarlige (fylkeskommunene) og operatørselskapene viktige roller.

Driften av anleggene blir i noen tilfeller overlatt til private parkeringsselskaper.

10. Utfordringer og muligheter

Det er nødvendig å tilby et godt kollektivtilbud for å få bilistene til å sette fra seg bilen, når

de først har startet reisen. Både ulempene ved å bytte og den skjulte ventetiden (en funksjon av avgangshyppigheten) som oppstår når kollektivtilbudet har lav frekvens, gjør at de fleste vil foretrekke å kjøre bil helt fram, hvis det ikke er betydelige tidsgevinster eller sparte kostnader ved å reise kollektivt.

Innfartsparkering skal ideelt sett ikke konkurrere med lokale bussruter i det omkringliggende området. Før innfartsparkeringen etableres, må en forvisse seg om at det ikke vil være en mer effektiv utnyttelse av ressursene med en [utvidelse av ruteområdene](#) eller økt frekvens på kollektiv mating til stasjon eller holdeplass.

Ved planleggingen av innfartsparkering er det nødvendig å vurdere hvordan bompenger og takstsoner påvirker valget av sted for skifte til kollektiv transport. Det er vist at mange velger å kjøre relativt langt parallelt med det kollektive transportmidlet for å skifte til kollektivt i en lavere takstzone (Christiansen og Hanssen 2014).

Det er utfordringer knyttet til utbygging av mange innfartsparkeringsplasser ved eksisterende stasjoner i byer og tettsteder. Sentrale arealer bør i minst mulig grad beslaglegges av parkering for reiser som ikke har reisemål i den aktuelle tettbebyggelsen. Hvis etterspørselen etter plass på innfartsparkeringen er større enn kapasiteten, vil det oppstå lokale interessekonflikter. Mange fristes til å benytte parkeringsplasser som er lokalisert nær en stasjon, men som er private eller primært skal betjene lokale butikker og arbeidsplasser. Det er derfor ofte nødvendig å se de ulike parkeringstilbudene nær en stasjon i sammenheng og finne ut hvordan bruken kan reguleres og samordnes. Konflikter kan unngås hvis innfartsparkeringen kan lokaliseres utenfor sentrale deler av tettstedene. Dette er mest aktuelt for innfartsparkering knyttet til et busstilbud.

Når bruken av en innfartsparkeringsplass er gratis, vil det stimulere til valg av bil for tilbringertransporten også for korte reiser. Det er vist at nær 40 % av brukerne av undersøkte plasser er bosatt innenfor en avstand på 2 km (i luftlinje) fra der de parkerer (Christiansen og Hanssen 2014). En avgift kan bidra til å begrense etterspørselen fra bosatte innenfor gang- og sykkelavstand. Avgiften kan også benyttes til å regulere etterspørselen slik at det alltid vil være mulig for dem med betalingsvillighet å finne ledig plass.

Fordi en vesentlig del av innfartsparkeringsplassene benyttes for arbeidsreiser vil plassene få dårlig utnyttelse over døgnet. I enkelte lokaliseringer kan det derfor være aktuelt å vurdere flerbruk – f. eks boligparkering om natten.

I en storbyregion er det ofte vanskelig å bygge ut tilstrekkelig kapasitet til å dekke etterspørselen. Derfor vurderer noen kommuner å reservere plasser til egne innbyggere.

I litteraturen er det vist at innfartsparkering i noen tilfeller kan medføre at bilbruken øker (Meek m fl 2008, 2011, Parkhurst og Meek 2014). Også i Hanssen m fl (2014) er denne problemstillingen tatt opp. Forfatterne anbefaler at effektene av hvert forslag til ny innfartsparkering vurderes nøye med sikte på hvordan tiltaket kan påvirke bilbruken og klimautslipp. Det gjelder også påvirkning på framtidig utbyggingsmønster og eventuell svekkelse av lokal kollektivbetjening.

11. Referanser

Akershus fylkeskommune og Oslo Kommune 2014
Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo

Atkins 2011
Infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun

Bergensprogrammet 2008
Innfartsparkering i Bergensområdet. Kartlegging av behov og strategier for utvikling av innfartsparkeringsplasser for bil og sykkel

Christiansen, P. og Hanssen J. U. 2014
[Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere](#). TØI rapport 1367/2014

Grue, B. og Hoelsæter, A. 2000
Innfartsparkering med bil og sykkel. Faktorer som påvirker togtrafikantenes valg av transportmiddel til stasjonene i Oslo og Akershus. TØI notat 1159/2000

Göteborgs stad 2009
Parkeringspolicy för Göteborgs stad

Göteborgs stad, m.fl. 2008
Attraktiva pendelparkeingar. Pilotprosjekt 2. K2020

Hanssen, J. U. 2015
[Innfartsparkering ved Ski stasjon](#). Effekter av avgift og redusert tilbud. TØI rapport 1409/2015

Hanssen, J. U., Tennøy, A., Christiansen, P. og Øksenholt, K. V. 2014
[Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp](#), TØI rapport 1366/2014

Hanssen, J. U., Christiansen, P. og Voll, N. G. 2013
Avgift på innfartsparkering kan begrense bilbruken. Samferdsel nr 2, 2013

Hanssen, J. U., Christiansen, P. og Loftsgarden, T. 2012
[Strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen og Buskerud](#). TØI rapport 1239/2012

Hordaland fylkeskommune 2015
Strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Jernbaneverket 2010
Overordnet parkeringsstrategi i Jernbaneverket

Huddinge kommun 2009
Infartsparkeringar i Huddinge

Jernbaneverket 2007
Overordnet parkeringsstrategi i Jernbaneverket

Meek, S., Ison, S. og Enoch, M. 2008

Role of Bus-Based Park and Ride in the UK. A Temporal and Evaluative Review. Transport Reviews, Vol.28, No. 6, 781-803

Meek, S., Ison, S. og Enoch, M. 2011

Evaluating alternative concepts of bus-based park and ride. Transport Policy, Vol. 18, 456-467

Norheim, B., Kjørstad, K. N. og Renolen, H. 1994

Ny Giv for kollektivtrafikk i Drammensregionen. Hovedresultater fra samvalganalysen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 241/1994.

Parkhurst, G. and Meek, S. 2014

The effectiveness of Park-and-Ride as a policy measure for more sustainable mobility. (Ison og Mulley: Parking. Issues and Policies, Ch.9

PROSAM 2009

Forprosjekt om influensområder til kollektivtransportens innfartsparkeringer. Rapport 175

Rambøll 2008

Strategi for utvikling av innfartsparkering i Oslo og Akershus

Region Hovedstaden 2009

Parker og Rejs. Arbeidsnotat

Ruter 2010

Innfartsparkeringsstrategi. Ruterrapport 2010:9

Shirgaokar, M. and Deakin, E. 2005

Study of park-and-Ride Facilities and their Use in the San Francisco Bay Area of California. TRR No. 1927, 46-54

Spillane, R.J. 1997

Park-and-Ride Planning and Design Guidelines. Parsons Brinckerhoff, Monograph 11

Statens vegvesen 2014

[Kollektivhåndboka. Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate. Håndbok V123](#)

Statens vegvesen, Oslo kommune og Ruter 2019

[Sluttrapport for pilotprosjekt - Innfartsparkering Tusenfryd](#). 19. Desember 2019.

Storstockholms Lokaltrafik AB 2006

RIPARK – 06. Riktlinjer för infartsparkeringar

Trafikverket og Storstockholms Lokaltrafik 2011

Smart innfartsparkering. Underlag för införande. Rapport

TRL Limited 2010

Parking Measures and Policies Research Review. Department for Transport

Urbanet Analyse 2008a

Arbeidsreiser. Potensial for innfartsparkering i Osloregionen. Notat 08/2008

Urbanet Analyse 2008b

Trafikantenes bruk og oppfatning av Rosenholm innfartsparkering og parkeringen ved Holmlia stasjon. Resultater fra en brukerundersøkelse

Vejdirektoratet, Banestyrelsen, Trafikstyrelsen, HUR, DSB 2003

Parkér og Rejs i hovedstadsområdet – erfaringer og perspektiver

VictoriaTransport Policy Institute 2014

Park and Ride. Convenient Parking for Transit Users. TDM Encyclopedia

Västtrafik 2006

Utforming av Pendelparkeringar

Whitfield, S. and Cooper, B 1998

The Travel Effects of Park and Ride. ETC