

# Ruterrapport 2010:9

Versjon 2.0  
7.10.2010

# Innfartsparkeringsstrategi



**Ruter#**

# Ruterrapport 2010:8. Innfartsparkeringsstrategi

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Forord</b>                                | <b>3</b>  |
| <b>1 Mål</b>                                 | <b>5</b>  |
| <b>2 Situasjonsbilde</b>                     | <b>7</b>  |
| <b>3 Nærmere situasjonsbeskrivelse</b>       | <b>9</b>  |
| 3.1 Trafikantene                             | 9         |
| 3.2 Plasser og utnyttelse                    | 11        |
| 3.3 Utforming, eierskap og betaling          | 13        |
| <b>4 Innfartsparkeringens rolle</b>          | <b>15</b> |
| 4.1 Mål og muligheter                        | 15        |
| 4.2 Samfunnsøkonomi                          | 17        |
| 4.3 Arealbehov                               | 19        |
| 4.4 Lokaliseringskriterier                   | 21        |
| 4.5 Informasjon og sikkerhet                 | 23        |
| <b>5 Organisering, drift og finansiering</b> | <b>25</b> |
| <b>6 Strategiske valg</b>                    | <b>27</b> |
| <b>7 Prioritert utbygging</b>                | <b>29</b> |
| <b>Aktuelle ruterrapporter</b>               | <b>31</b> |

## **Illustrasjoner:**

Der annen informasjon ikke er gitt, er illustrasjon/foto fra Ruter.

## Forord

Ruter arbeider med et samspill av samordnede tiltak for å styrke kollektivtrafikkens kapasitet og attraktivitet, slik at den kan fylle sin målsatte rolle. En stadig større del av regionens befolkning velger å reise kollektivt, slik at kollektivandelene øker og tog, metro, trikk, buss og båt kan ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk.

Selv de enkleste reisene er sammensatte, for eksempel ved gange-buss-gange. Reisekjedene kan imidlertid ofte være vesentlig mer kompliserte, ved bruk av flere kollektive transportmidler, og også ved kombinasjon av kollektivtransport og bilbruk. I denne sammenhengen har innfartsparkering en nøkkelrolle. Ruters oppdrag består i å tilby kollektivtransport, men for en del kunder og en del reiserelasjoner kan oppdraget best løses i samspill med bilbruk.

Gjennom innfartsparkeringsstrategien søker Ruter å definere en hensiktsmessig rolle for innfartsparkering - i hvilke sammenhenger, på hvilke steder og i hvilket omfang bør det satses på innfartsparkering. Samfunnsøkonomiske effekter vil være sentrale i avveiningene, men er ikke alltid kurant å få frem i praksis.

Ruter igangsatte arbeidet med innfartsparkering fra etableringen i 2008. Parallelt har blant andre Jernbaneverket og Statens vegvesen utført nyttige utredninger og kartlegginger. Den strategien som trekkes opp i dette dokumentet, bygger på alt dette materialet, og det har vært et konstruktivt samarbeid mellom de involverte virksomhetene: Jernbaneverket, Oslo kommune ved Trafikketaten, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, enkelte Akershuskommuner og Ruter.

Ruters styre behandlet strategien i møte 20.9.2010.



Innfartsparkering på Rosenholm stasjon øverst og Tømmerbråten i Enebakk nederst

## 1. Mål

Innfartsparkering er et tiltak som skal bidra til å realisere målene for utvikling av kollektivtrafikken. Ruter arbeider med innfartsparkering innenfor rammen av virksomhetsideen **Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulserende hovedstadsområde.**

Ruters visjon er at kollektivtransport skal være det klart foretrukne alternativet i stadig flere reise-sammenhenger - kundene velger oss fordi vi er best, og tenker kollektivtransport først.

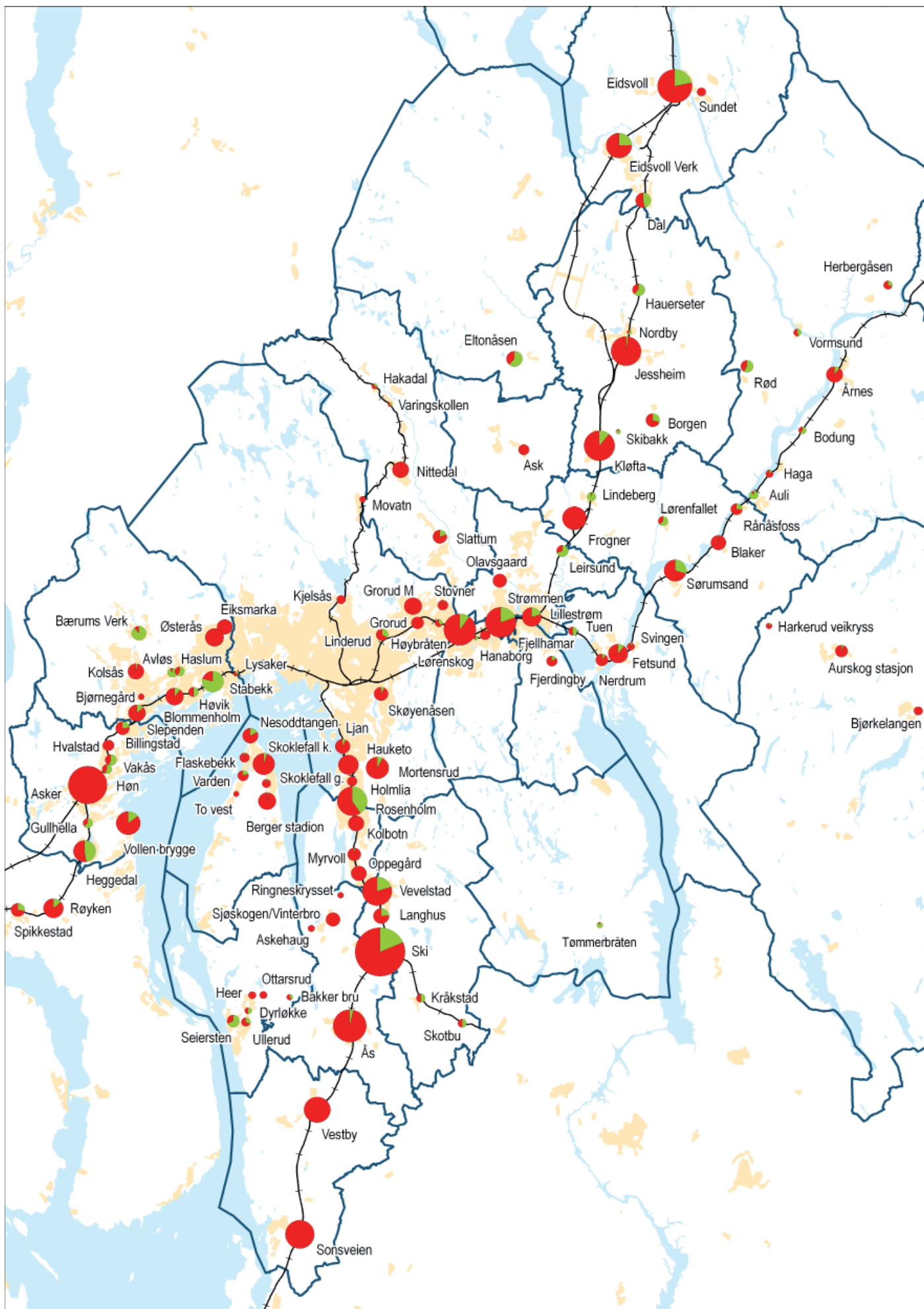
I følge bredt omforente mål for utviklingen i hovedstadsområdet ivaretas hensyn til blant annet samfunnets funksjonsdyktighet og klimamål gjennom å legge opp til at kollektivtrafikken tar det vesentlige av motorisert trafikkvekst i årene fremover. Sterk vekst i befolkning og næringsliv stiller oss overfor store utfordringer med hensyn til så vel kapasitet på de trafikkunge strekningene som markeds- og kunderetting av tilbudet, slik at kollektivtrafikken er tjenlig også for mer enn de mest utbredte arbeids- og skolereisemønstrene.

Med utgangspunkt i disse rammene kan det trekkes opp følgende definisjon og hensikt for innfartsparkering:

- Bilbruk i kombinasjon med innfartsparkering er et ledd i kollektivtrafikkens reisekjeder og skal bidra til å nå de generelle målene for kollektivtrafikken - i praksis økte kollektivandeler.
- Innfartsparkering er tilrettelagt parkering for kollektivtrafikanter, felles for alle driftsarter og operatører, lokalisert ved stasjoner, stoppesteder og brygger.
- Innfartsparkering skal primært tilrettelegges for kunder som reiser til og fra steder hvor det på en del av reisestrekningen er, og i praksis må være, et rutetilbud som er for svakt til at det er et reelt alternativ i alle sammenhenger.
- Innfartsparkering skal bidra til å skape et mer fleksibelt kollektivtrafikktilbud til kunder med sammensatte reisemønstre og -behov.
- Kombinerte reiser med sykkel og kollektivtransport kan også i mange sammenhenger karakteriseres som innfartsparkering. Denne rapporten er imidlertid konsentrert om de motoriserte reisene, og dermed bilparkering ved kollektivtrafikkens stasjoner og stoppesteder.

Redusert biltrafikk, eventuelt redusert vekst i biltrafikken, er særlig viktig på trafikkunge strekninger med store kø- og miljøproblemer. Samtidig tilsier klimamål og trafikkikkerhet mv at styrking av kollektivtrafikkens rolle må etterstrebes også på mange andre reiserelasjoner. Innfartsparkeringsstrategien må tilpasses disse nyanserte målene for kollektivtrafikkens rolle.

De føringene som er trukket opp her, innebærer blant annet at mange innfartsparkeringsplasser og en høy andel innfartsparkerende av trafikantene i regionen ikke er et mål i seg selv. Innfartsparkering er bare vellykket hvis det bidrar til en i sum økt kollektivandel.



Innfartsparkeringsplasser i Oslo og Akershus. Sirkelradius indikerer størrelse. Rødt viser registrert belegg (grønt ledige plasser). En del mindre plasser er ikke med på oversikten.

## 2. Situasjonsbilde

### **Innfartsparkering inngår i 0,5 % av motoriserte reiser i regionen**

I dag har regionen samlet ca 7 900 innfartsparkeringsplasser, vesentlig ved jernbanestasjoner i Akershus. Daglig innfartsparkerer ca 7 200 trafikanter (inkludert passasjerer) på 6 600 plasser. Dette gir et gjennomsnittlig belegg på 83 %.

**Innfartsparkering for 5 % av arbeidsreisene over bygrensen.** Innfartsparkering er relativt sett mest utbredt for lengre regionale arbeidsreiser. I sum av de motoriserte oslorettede arbeidsreisene benytter 54 % bare bil og 41 % bare kollektivtrafikk, mens 5 % kombinerer bil og kollektivtrafikk ved innfartsparkering. Av kollektivreisene til og fra Oslo er det 7 % som innfartsparkerer.

Den trafikken som de innfartsparkerte bilene representerer, tilsvarer grovt anslått tett trafikk i ett kjørefelt i rushtidene til og fra Oslo.

Sett i forhold til den samlede trafikken for alle reisemål og -formål, har innfartsparkering i dag en mer begrenset rolle. Slike kombinerte reiser inngår i ca 2 % av kollektivtrafikken og ca 0,5 % av samlet motorisert trafikk.

**Lite omfang i Oslo.** 82 % av Oslos befolkning har mindre enn 10 minutters gangavstand til et kollektivtilbud som går hvert kvarter eller oftere. Hvis vi utvider gangomlandet til 15 minutter, er det 99 % av Oslos befolkning som når et slikt kollektivtilbud. På denne bakgrunn er behovet for og etterspørselen etter innfartsparkering i Oslo begrenset, og slike kombinerte reiser har en helt marginal betydning.

Ved knutepunkter som Majorstuen og Tøyen vil det alltid være noen som velger å parkere for å reise kollektivt - raskt og greit med metro - til sentrum. Omfanget er imidlertid svært lite, og har egentlig ikke karakter av innfartsparkering.

I Majorstuområdet er det daglig omtrent 150 parkerte biler, hvor føreren har reist videre med metro. Dette utgjør ca 0,6 % av trafikken på Majorstuen stasjon. På Tøyen er omfanget halvdelen av dette.

**Viktig del av tilbudet i Akershus.** I Akershus er det bare 30 % av befolkningen som har mindre enn 10 minutters gangavstand til et kollektivtilbud som går minst en gang i kvarteret. Dette, kombinert med lavere arealkostnader og mulighet for rask jernbane- eller busstransport til Oslo sentrum, gjør innfartsparkering til et langt mer interessant virkemiddel. I Akershus og andre østlandsfylker kan det også konstateres at etterspørselen er relativt høy og at plassene er godt utnyttet.

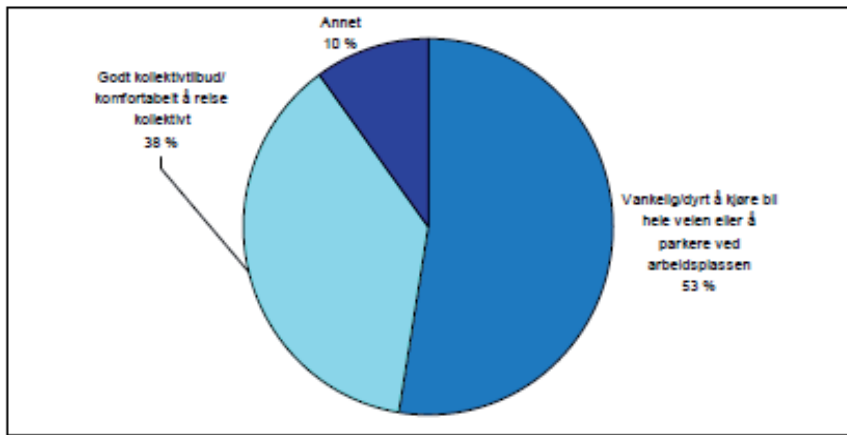
Innfartsparkering har for øvrig relativt større betydning i Follo enn i vestområdet og på Romerike.

**Konflikterende hensyn.** I enkelte sammenhenger er innfartsparkering og matebuss eller annen korresponderende buss alternativer og i noen grad konkurrenter. Det er da et poeng at en mer aktiv og subsidiert tilrettelegging for innfartsparkering ikke bør få en form og et omfang som kan undergrave trafikkgrunnlaget for lokale buslinjer som man uansett ønsker å gi til stasjonsbyer, knutepunkter og bydelssentra.

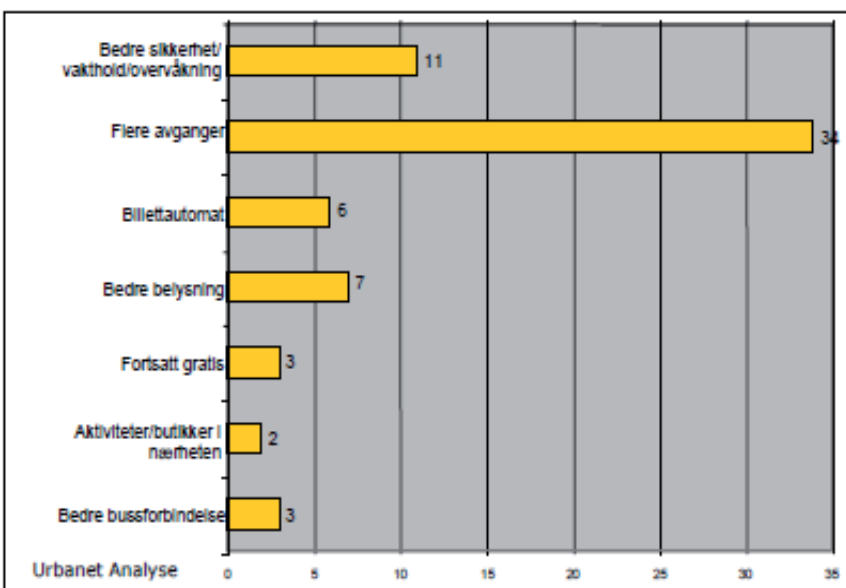
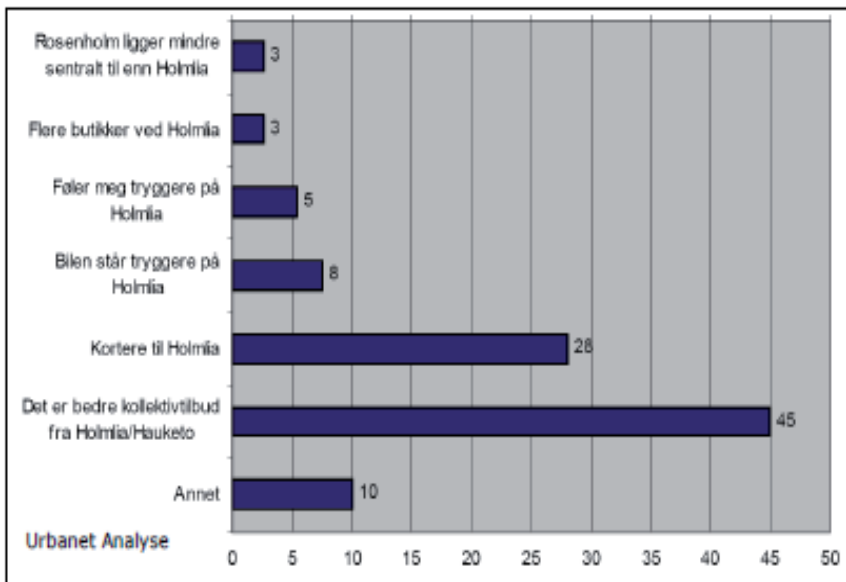
Konkurransen om arealene og høye arealkostnader bidrar til at godt lokaliserte og trygge parkeringsplasser vil være kostbart i anlegg og drift ved jernbanens bystasjoner og ved mange metrostasjoner. Store arealer til innfartsparkering kan lett komme i konflikt med ønsket om tette og attraktive lokalsentra. Økonomisk sett er utfordringene blant annet at resultatet enten kan bli avvisende avgifter eller subsidiebehov i konkurranse med øvrig tjenestekjøp til drift av kollektivtransporten. Innfartsparkering i Oslo må generelt ha et betydelig omfang om den skal ha nevneverdig betydning som virkemiddel.

Nytten av innfartsparkering er særlig stor i de ytre delene av Akershus og der en har god sentrumsforbindelse med høyfrekvent bane eller buss med separat trasé, men hvor nettet ellers er grovmasket og lavfrekvent, ofte fordi bosettingsmønsteret er spredt. Da er bruk av bil til stasjon eller bussknutepunkt et godt supplement. Det er naturlig å legge til grunn at innfartsparkering i økende omfang etableres som tilbud i Akershus og det sentrale Østlandsområdet for øvrig.

På tross av betenkeligheter ved massiv satsing på innfartsparkering i Oslo er det grunn til å understreke at et visst omfang av parkeringsplasser – både ved metrostasjoner og jernbanestasjoner – kan være nyttig for å tilby fleksibilitet for trafikanter som kombinerer kollektivreise til jobb med lokal kjøring til for eksempel barnehage og butikk. Ruter ønsker å følge opp disse mulighetene, sammen med bedre tilrettelegging for egentlig innfartsparkering enkelte steder i de ytre bydelene.



Arbeidsreisendes generelle argumentasjon for å velge kombinert reise med innfartsparkering. (Ill Urbanet Analyse)



Begrunnelser for å parkere på Holmlia med lite tilrettelagt parkering, men godt kollektivtrafikk-tilbud i stedet for på Rosenholm med god parkeringsmulighet og lav togfrekvens (øverst) og ønsker om forbedring for å gjøre Rosenholm mer attraktiv (nederst). (Ill Urbanet Analyse)



### 3. Nærmere situasjonsbeskrivelse

#### 3.1 Trafikantene

##### Prioriteringer hos dagens innfartsparkerere

Innfartsparkering velges primært som del av reisekjeden for arbeidsreisende som har relativt lang reisevei, og da i praksis oslorettet pendling. Opp mot 90 % av dem som innfartsparkerer er arbeidsreisende til/fra/gjennom Oslo. De resterende 10 % er lørdagshandlende, turister og annen sporadisk trafikk. De som innfartsparkerer, karakteriseres ved at de har:

- dårlig kollektivtrafikkdekning
- dårlige parkeringsforhold ved arbeidsplassen
- lang avstand mellom hjem og arbeid
- ærend på vei til eller fra arbeid

Innfartsparkerende skiller seg ikke ut fra andre arbeidsreisende med hensyn til kjønn og alder.

Halvparten av innfartsparkererne oppgir ulemper ved å bruke bil hele veien som hovedårsak til at de innfartsparkerer. Det er vanskelig og/eller dyrt å kjøre bil hele veien eller å parkere ved arbeidsplassen. Opp mot 40 % forteller at de finner det komfortabelt å velge kollektive transportmidler og at de opplever kollektivtrafikktilbudet til og fra innfartsparkeringsplassen som godt.

De fleste oppgitte begrunnelser for kombinerte reiser med innfartsparkering er knyttet til kø, kostnader og manglende parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen. Dårlig kollektivtrafikktilbud kommer langt ned på listen over begrunnelser for bilbruk (7 %). I prioritert rekkefølge er de fire viktigste begrunnelsene fra dagens innfartsparkerere følgende:

1. Køproblemer på vei til arbeidsplassen
2. Mer komfortabelt å reise kollektivt
3. Godt kollektivtrafikktilbud fra der jeg parkerer
4. Dyrt/vanskelig å parkere ved arbeidsplassen

Det de legger vekt på ved selve parkeringsplassen, er i prioritert rekkefølge:

1. Alltid ledig plass på innfartsparkeringen
2. God frekvens på kollektivtransporten
3. Kort avstand fra bil til plattform/holdplass
4. Kort vei til parkeringsplassen fra den veien jeg likevel må kjøre
5. God belysning, videoovervåking og vektere
6. Billettautomat
7. Butikk i nærheten

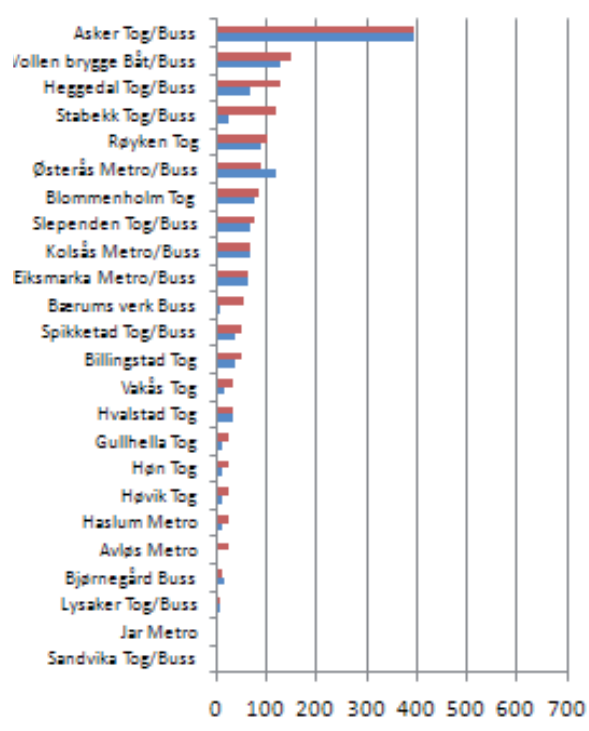
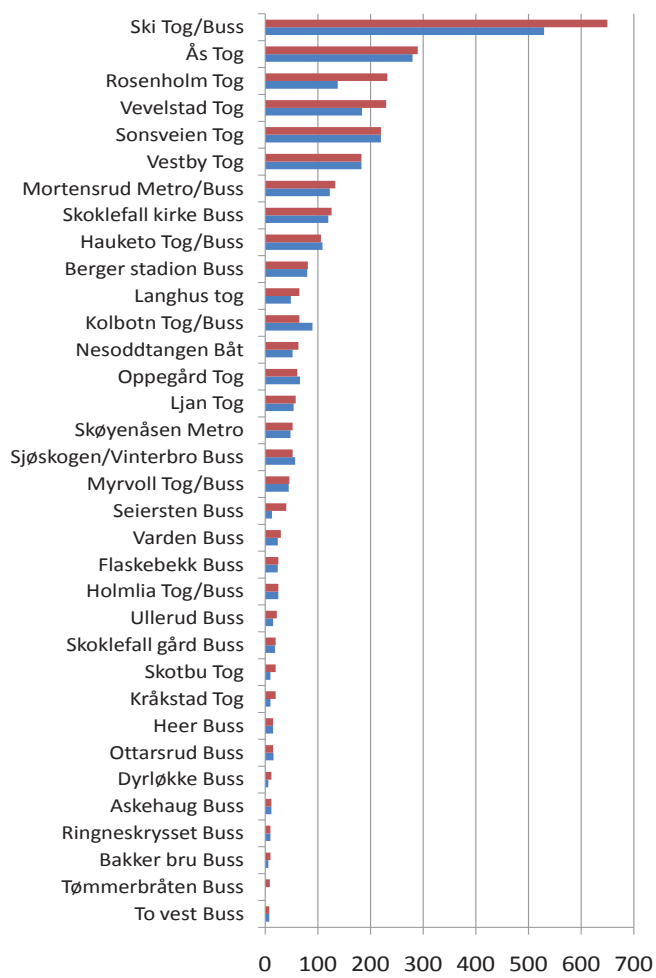
Innfartsparkerere som har relativt lang vei til stasjonen eller stoppestedet (mer enn 10 minutter), har en høyere kostnadsvurdering for kjøretiden enn de som parkerer nær bostedet sitt. De verdsetter også frekvens og reisetid for kollektivtransporten høyere enn nærparkererne. At nærparkering er lettere å gjøre attraktiv er også interessant når det gjelder sykling og sykkelparkering, som ellers ikke er hovedtema i denne rapporten. Andelen som sykler til innfartsparkeringen, er gjennomgående så lav at vi i dag mangler data for syklistenes verdsetting av ulike sider ved denne typen parkering.

**Hva skal til?** Mellom 12 og 20 % av dem som kjenner til en innfartsparkeringsplass som de kunne ha brukt, oppgir at det er sannsynlig at de ville bruke dette tilbudet oftere dersom det legges bedre til rette for det. Det er særlig hyppigere avganger som synes å telle. God informasjon om ledige plasser og neste avgang (sannstidsinformasjon, SIS) har også en viss betydning, sammen med god beliggenhet nær hovedinnfartsåre.

Svar på hypotetiske spørsmål må alltid tolkes med forsiktighet, og må sees i sammenheng med indikasjoner gitt av for eksempel trafikantenes verdsetting av de ulike delene av reisen, kjent fra andre sammenhenger. Blant annet vet vi at byttemotstanden er svært høy. Det skal følgelig betydelige andre kvaliteter til for å oppveie ulempen ved ekstra omstigning mellom bil og kollektivtrafikk.

God frekvens for kollektivtransporten er en gjennomgående prioritering fra så vel dagens innfartsparkerere som dagens bilister. Samtidig vet vi at dette generelt er en svært viktig kvalitetsfaktor i regionens kollektivtrafikk. Satsing på innfartsparkering må følgelig skje der vi har, eller vet at vi kan få, høy frekvens. Samtidig må det legges vekt på informasjon, gangavstander og trygghet mot hærverk og tyveri. Vektlegging av gangavstand setter i praksis naturlige grenser for de enkelte parkeringsplassenes størrelse. Gangavstanden bør sannsynligvis normalt ikke overstige 200 m.

Kunnskapen om verdsetting av tid hos dem med lang henholdsvis kort kjøretid til innfartsparkeringsplassen, tilsier generelt at en løsning med kombinasjon av kort bilreise og lang kollektivtrafikkreise er å foretrekke. Dette har også miljø- og sikkerhetsgevinster.



Innfartsparkeringsplasser og belegg (parkerte biler) i de tre korridorene. Rødt markerer antall plasser, blått registrert belegg.

### 3.2 Plasser og utnyttelse

#### **Vestkorridoren: 1400 innfartsparkerere (3,7 %)**

Vestkorridoren har 1630 registrerte innfartsparkeringsplasser, med et belegg noe under 80 %. Belegget er størst på jernbane- og metrostasjoner med høy frekvens, og de ytre delene av området. Høyest belegg har Asker, Østerås og Eiksmarka. Motsvarende er Stabekk, Høvik og Bærums verk dårlig utnyttet.

1280 benyttede plasser gir ca 1400 reisende. Dette tilsvarer på døgnbasis 3,7 % av de kollektive arbeidsreisene over bygrensen. Andelen er klart høyest for båt (Vollen/Slemmestad) med 43 %, men i absolutte tall er denne kombinerte trafikken beskjeden (145). For tog er andelen 6,1 %, metro 12,5 % og buss 0,2 %.

#### **Nordøstkorridoren: 2700 innfartsparkerere (10 %)**

Nordøstkorridoren har 3250 registrerte innfartsparkeringsplasser, med et belegg på ca 80 %. De største plassene er på jernbanestasjonene Lørenskog, Strømmen, Frogner, Kløfta, Jessheim, Eidsvoll verk og Eidsvoll. Høyt belegg har særlig jernbanestasjonene Frogner og Jessheim, metrostasjonen Grorud og busstoppene/-knutepunktene Olavsgaard, Ask, Sundet og Aurskog stasjon. Også her synes bostedsnære plasser i de ytre delene av området å være populære, samtidig som frekvens og mange reisemuligheter og mye kø nærmere Oslo utvilsomt bidrar til å gjøre Olavsgaard bussknutepunkt populært. Eksempel på en relativt stor plass med dårlig utnyttelse er Eltonåsen i Nannestad, hvor busstilbudet nok er for dårlig sett i forhold til oppofrelsen ved å kjøre bil til knutepunkter med et bedre kollektivt trafikktilbud.

2500 benyttede plasser gir ca 2700 reisende. Dette tilsvarer på døgnbasis 10 % av de kollektive arbeidsreisene over bygrensen. Andelen innfartsparkerere er klart høyest for tog med 18 %, og toget har 85 % av de kombinerte arbeidsreisene. 3 % av de bussreisende på vei til arbeid over bygrensen i nordøst innfartsparkerer, og dette er en høyere bussandel enn i de andre korridorene.

#### **Sørkorridoren: 2700 innfartsparkerere (11 %)**

Sørkorridoren har 3000 registrerte innfartsparkeringsplasser, med et belegg nær 90 %. De største plassene er på jernbanestasjonene Hauketo, Rosenholm, Vevelstad, Ski, Ås, Vestby og Sonsveien og ved busstoppene Skoklefall kirke og Berger stadion på Nesodden. Regionens klart største innfartsparkeringsplass er i Ski. Den er til gjengjeld sjelden full. Høyt belegg har særlig jernbanestasjonene Hauketo, Kolbotn, Oppegård, Ås, Vestby og Sonsveien og busstoppet på Sjøskogen. Kolbotn og Oppegård er overbelastet.

Utbyggings- og trafikkmønsteret i sørkorridoren er klart jernbanerettet, og dette reflekteres i etterspørselen etter innfartsparkering på jernbanestasjoner i og nær boligområdene. Samtidig tilbyr toget normalt rask reise til Oslo sentrum. Innfartsparkeringstilbud der køene begynner (Rosenholm stasjon) har ikke så stor etterspørsel som dette aspektet egentlig burde tilsi, antakelig fordi togtilbudet her har for lav frekvens, sett i forhold til de mer etterspurte stasjonene. Rosenholm er likevel en av de mest brukte innfartsparkeringsplassene i sørkorridoren, og belegget er økende.

Nesodden har svært høy kollektivandel i sum (38 %), og et tilbud preget av båtforbindelsen mellom Nesoddtangen og Aker brygge. Det er et godt samordnet busstilbud til og fra båten, og dette sammen med begrenset parkeringskapasitet på Nesoddtangen gjør at innfartsparkeringen her har en relativt begrenset rolle.

2500 benyttede plasser i sum i syd gir ca 2700 reisende. Dette tilsvarer på døgnbasis vel 11 % av de kollektive arbeidsreisene over bygrensen i sørkorridoren. Andelen innfartsparkerere er klart høyest for tog med 18 %, og toget har 80 % av de kombinerte arbeidsreisene. 2,5 % av de bussreisende på vei til arbeid over bygrensen i sør innfartsparkerer, og Nesoddbåtene har en andel på 8 %.



Plassene på jernbanestasjonene er i varierende grad skiltet med begrensning til jernbanens eller NSBs trafikanter. Opplegget for betaling varierer mht så vel pris som betalingsteknikk mv.

### 3.3 Utforming, eierskap og betaling

#### Varierende grad av tilrettelegging

Vi kan skille mellom tre typer innfartsparkering:

1. Tilrettelagt og reservert for kollektivreisende
2. Tilrettelagt for kollektivreisende
3. Ikke tilrettelagt parkering

I tillegg kommer variasjoner i betalings- og reservasjonsordninger.

Den ikke tilrettelagte parkeringen gjelder parkering langs gate og vei, i grøftekanter og på grøntområder. Her viser trafikantene ved sin etterspørsel at de savner et tilrettelagt tilbud. Slik parkering ved eksempelvis Holmlia og Kolbotn stasjoner viser også at de foretrekker å parkere ved en stasjon med et høyfrekvent tilbud fremfor den tilrettelagte parkeringen ved en stasjon med et lavfrekvent tilbud som Rosenholm.

Den ikke tilrettelagte innfartsparkeringen er i begrenset grad kartlagt, med unntak for forholdet mellom Rosenholm og Holmlia. Intervjuer i dette området inngår i det materialet som generelt refereres og som vurderinger og anbefalinger ellers bygger på. Veikantparkeringen rundt Holmlia stasjon er betydelig.

Tyngden av innfartsparkeringsplasser er på markplan. Parkeringshus har gjerne kombinert bruk, hvor innfartsparkering utgjør én del. Utbyggingsavtaler, som på Mortensrud metrostasjon, kan ligge til grunn for slike løsninger.

#### Ulike former for eierskap og organisering

Eierskapet til innfartsparkeringsplassene er delt mellom kommuner, Jernbaneverket og Rom Eiendom AS (NSB AS). Nyetablering av plasser er ofte etablert i regi av Statens vegvesen, mens Jernbaneverket, vedkommende kommune eller Akershus fylkeskommune ved Akershus kollektivterminaler FKF (AKT). Ansvarlig i Oslo kommune er Trafikketaten, som eksempelvis driver plassene ved Hauketo og Rosenholm jernbanestasjoner og Grorud metrostasjon. Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) har også plasser ved enkelte metrostasjoner og trikkeholderplasser. Disse er imidlertid små og har i begrenset grad karakter av innfartsparkeringsplasser.

Den oppsplittede organiseringen bidrar til at kundene møter ulik standard, informasjon og betalingsordning mv. Den bidrar også til at enighet om avtaler om prioritering og etablering kan gi tidkrevende prosesser.

#### Fra gratis til 310 kroner per måned

De aller fleste innfartsparkeringsplassene er gratis for trafikantene. I Asker, hvor plassene i praksis er 100 % utnyttet, leier Jernbaneverket ut 83 plasser i parkeringshus for kr 310 per måned. Denne betalingen dekker driftskostnadene. For enkelte andre plasser med høyt belegg tas det kr 20 per dag.

I Lillestrøm tas det 10 kroner per dag og 220 kroner per måned for reisende med kollektivbillett. Andre må betale 70 kroner per dag. I Ski er parkeringen gratis for reisende med månedsbillett, mens andre må betale 50 kroner per dag.

I spørreundersøkelser oppgir kundene lav betalingsvillighet. I praksis er en villig til å betale for økt tilgjengelighet/bekvemmelighet. Undersøkelsene viser ellers at sporadisk reisende har høyere betalingsvillighet enn arbeidsreisende.

I Oslo er forsøksordninger med kombinerte parkerings- og kollektivtrafikkbilletter avviklet, som i praksis kompliserte og lite attraktive ordninger. KTP har innført parkeringsavgift på noen av sine plasser, og legger i praksis opp til at de er for tilfeldig reisende og ikke faste arbeidsreisende. Noen kombinasjon med Ruters billetter finnes ikke.



Noen plasser er ofte fulle, mens det på andre av og til er svært god plass.

## 4. Innfartsparkerings rolle

### 4.1 Mål og muligheter

#### 18 000 innfartsparkeringsplasser

Det er et bredt omforent mål at kollektivtrafikken i årene fremover skal ta det vesentlige av trafikkveksten. I strategiplanen K2010 har Ruter skissert at dette gir en utvikling med en fordobling av samlet kollektivtrafikk frem mot 2030. Spørsmålet blir så hvilken rolle innfartsparkeringen skal ha som tiltak i en slik sammenheng.

Hvis kombinerte reiser med bil og kollektivtrafikk skal opprettholde sin andel, betyr det en fordobling av antall innfartsparkerere, selvsagt i kombinasjon med en bedre tilpasning mellom kapasitet og behov/etterspørsel på de enkelte plassene. Dette representerer en slags trendutvikling for innfartsparkeringen, men likevel slik at innfartsparkeringen får en vesentlig større rolle for nye reiser i spredtbygde områder. Dette krever ca 10 000 nye plasser, fordelt med 2 500 for å dekke spredtbygde områder, 6 000 for tettbygde områder og 1 500 for områder utenfor Akershus. Sammen med nåværende 8 000 gir det i alt 18 000 innfartsparkeringsplasser. Konsulentfirmaet Rambøll gjennomførte en utredning for Ruter i 2008, som konkluderte med et behov på 5 800 nye plasser.

Beregninger og vurderinger gjelder i utgangspunktet i et tyveårsperspektiv. Utviklingen forutsettes imidlertid løpende fulgt opp, med sikte på å tilfredsstille den etterspørselen som erfares, og slik at det skal være rimelig greit å få parkert på de innfartsparkeringsplassene som prioriteres i denne strategien. Dette innebærer blant annet at det vil være aktuelt med et høyere utbyggingstempo enn gjennomsnittlig de første årene, for blant annet å løse de avvisningsproblemene som i dag erfares enkelte steder. I beregningene legges det for øvrig til grunn at plassen i praksis er full ved 85 % belegg. Over et slikt nivå er det urimelig tidkrevende å finne ledig plass.

På mange måter kan de konkrete forslagene i strategien like gjerne oppfattes som en plan for de første 10 000 nye plassene som en plan frem til 2030.

Som en avvikende retning fra den avveiningen som her er lagt til grunn, kunne en tenke seg at økt satsing på innfartsparkering nettopp skulle være et sentralt tiltak for å nå målet om fordobling og dermed ta det vesentlige av trafikkveksten. Dette kan særlig være aktuelt dersom vi skulle få

en regional arealbruksutvikling med forsterket spredning av boligbyggingen kombinert med sterkt jordvern, som i sum gjør det vanskelig å betjene befolkningen med tilstrekkelig god kollektivtrafikk innen rimelig gangavstand. Dette tilsier 48 000 nye plasser, som ikke anses som realistisk eller ønskelig, men som kunne representere et teoretisk tak for satsingen.

I motsatt retning kan en tenke seg å satse på at økt kollektivtrafikk gir grunnlag for et bedre tilbud i større områder. Velger en samtidig å satse på en mer konsentrert utbygging i byer og stasjonsbyer og ved knutepunkter, kombinert med et mindre restriktivt jordvern akkurat i disse områdene, kan innfartsparkerings relative rolle svekkes noe. Det er en slik retning som blir konsekvensen av å følge opp anbefalingene i K2010.

På den annen side kan opprettholdelse av innfartsparkerings relative rolle gjøre det lettere å overføre ressurser i det kollektive trafikktilbudet fra trafikksvake strekninger til relasjoner hvor det er bedre grunnlag for at økt tilbud kan gi god vekst og økte markedsandeler.

#### Bil til stasjonen i stedet for å ta bussen, gå eller sykle?

Økt tilrettelegging for innfartsparkering tar i utgangspunktet sikte på å få deler av biltrafikken over på kollektive transportmidler, og spesielt i rushtidene. Men det kan også ha mer utilsiktede virkninger, som at kundene går over fra matebuss/ lokalbuss til å kjøre bil til stasjonen eller stoppestedet, eller at de velger å ta bilen i stedet for å gå eller sykle på denne delen av reisekjeden. Slike virkninger vil ikke være i samsvar med samferdsels- og helsepolitiske mål, og bør søkes unngått gjennom en samlet plan for samordnede tiltak.

|                               |                |                |                |                 |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| <b>Investering/etablering</b> | <b>-23 500</b> | <b>-40 000</b> | <b>-50 000</b> | <b>-230 000</b> |
| Kalkulasjonsrente             | 4,5 %          | 4,5 %          | 4,5 %          | 4,5 %           |
| Trafikantnytte, tid           | 33 793         | 33 793         | 33 793         | 33 793          |
| Trafikantnytte, kjørekost.    | 130 738        | 130 738        | 130 738        | 130 738         |
| Gjenværende biltrafikk        | 251 350        | 251 350        | 251 350        | 251 350         |
| Ruter og NSB                  | -139 046       | -139 046       | -139 046       | -139 046        |
| Tapte avgifter og bompenger   | -214 300       | -214 300       | -214 300       | -214 300        |
| Miljø                         | 93 073         | 93 073         | 93 073         | 93 073          |
| Driftskostnader P-plass       | -27 918        | -27 918        | -27 918        | -85 304         |
| Restverdi 15/40               | 18 750         | 18 750         | 18 750         | 84 750          |
| Nytte over 25 år              | 146 441        | 146 441        | 146 441        | 155 054         |
| <b>Netto nåverdi (N-I)</b>    | <b>122 941</b> | <b>106 441</b> | <b>96 441</b>  | <b>-74 946</b>  |
| <b>NN/I</b>                   | <b>5,2</b>     | <b>2,7</b>     | <b>1,9</b>     | <b>-0,3</b>     |

Samfunnsøkonomisk resultat for tenkt omlegging til kombinert reise med innfartsparkering ved alternative anleggskostnader.



Kort vei fra bilen til banen på Østerås metrostasjon sparer tid.



## 4.2 Samfunnsøkonomi

### Sterkt varierende kostnadsbilde

En ny kollektivtrafikkreise som reduserer biltrafikken på veier med kø i rushtidene, er svært lønnsomt samfunnsøkonomisk sett. Siden innfartsparkering i overveiende grad er element i rushtidsreiser, er lønnsomheten dermed gjennomgående tilsvarende god, gitt at parkeringen skjer utenfor køstrekingene.

Som ledd i utredningene for denne rapporten har vi gjennomført nytte-/kostnadsberegninger som omfatter følgende konsekvenselementer:

#### Trafikantene (tids- og kjørekostnader)

- Nytte kollektivreisende overført fra bil
- Nytte kollektivreisende som gikk til stoppested eller stasjon
- Nytte kollektivreisende som før satt hjemme
- Nytte gjenværende biltrafikk

#### Ruter og NSB

- Driftsinntekter og -kostnader

#### Parkeringsansvarlig

- Investeringskostnader.
- Driftskostnader

#### Offentlige budsjetter

- Bompenger
- Driftskostnader

#### Samfunnet for øvrig

- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensning
- Restverdi av anlegg

Beregningene baserer seg på en tenkt gjennomsnittstrafikant.

I de ytre delene av regionen anslås anleggskostnaden for en bilparkeringsplass til kr 25 000-50 000 (sykkel 1 500). I åpne parkeringshus, uten ventilasjonsanlegg, kan investeringene dreie seg om 250 000 kroner for en bilparkeringsplass (sykkel 12 000). Drift av en flateparkeringsplass kan variere mellom 400 og 2 000 kroner per år. I P-hus regnes det med rundt 5 000 kroner.

Driftskostnaden i P-hus tilsvarer alene omtrent kr 25 per arbeidsdag. Dette er til sammenligning i samme størrelsesorden som gjennomsnittlig tilskudd for en tur/returreise med Ruter, og illustrerer behovet for også å se på alternative tiltak for å oppnå målsatt vekst for kollektivtrafikken.

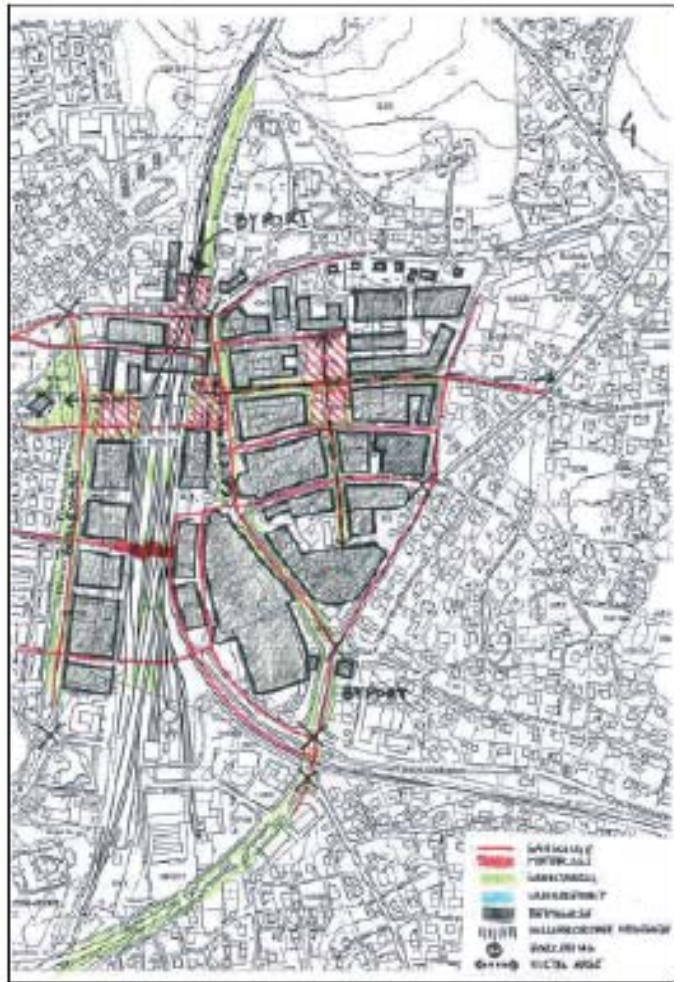
### Bilist overført fra rushtidskø til kollektivtrafikk har svært høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men ikke dersom gratis P-hus inngår i reisekjeden

Beregningsresultatene, som er sammendratt i tabellform på motstående side, viser oppsummert at enhver ny kollektivreise kombinert med innfartsparkering i rushtid er sterkt samfunnsøkonomisk lønnsom, forutsatt markparkering. Netto nytte/kostnad vil være i området 2-5, avhengig av etableringskostnader. Selv om marginalkostnadene for NSB eller Ruter i en del situasjoner (kostnadssprang) vil være høyere enn det som er lagt til grunn her, endres ikke det generelle bildet av høy lønnsomhet.

Tidskostnadenes dominerende betydning er selvsagt årsaken til disse resultatene. Én bil ut av køen kommer svært mange andre bilister til gode, ved at de hver får litt lavere tidskostnader. (Fordi køtoleransen er nokså konstant vil vi over tid i praksis oppleve at den "ledige" plassen i køen opptas av en ny bil, slik at reisetidene blir som før. Det samfunnsøkonomiske poenget blir da at dette reisebehovet dekkes uten økte køkostnader for andre.)

De samfunnsøkonomiske beregningene innebærer også en gevinst ved at trafikanter som i dag tar buss eller går eller sykler til stasjon/stoppested/knutepunkt, i stedet kjører bil til en innfartsparkeringsplass, dersom de sparer tid på det. Som nevnt i punkt 4.1 er det likevel ikke noe poeng aktivt å legge til rette for slike endringer, og det er uansett vesentlig at trafikkgrunnlaget for matebusser og lokalbusser i korrespondanse med tog, metro eller ekspressbuss ikke svekkes.

Og selvsagt, og ikke minst, er det slik at dersom en kan få trafikkoverføring fra bil i rushtidskø til kollektive transportmidler uten de kostnadene og det arealbeslaget innfartsparkering medfører, er den samfunnsøkonomiske lønnsomheten enda høyere enn det som er vist her. Aller størst gevinst oppnås hvis bilisten flytter til en stasjonsnær bolig.



Glede ved Aker Solutions:

**FIKK STORKONTRAKT** ■ S 20-21

**Moss Avis**

Stopp naturødeleggelsene på Lakså  
DEBATT 5 J8

TORS DAG 04.02.10 NR. 29 134. ÅRGANG LØSSALG KR. 20 LES OSSÅ WWW.MOSS-AVIS.NO



**RAUNDALEN GIR F15 FULL STØTTE**  
Magné Raundalen mener at foreldre må få avgjøere hva barna får se, enten det gjelder rå kunstutstillinger eller tv-programmer.

■ S 30-31



**SON SMITTE AV HÅNDBALLFEBER**  
Handballereren herjer som aldri før i son HK. I går arrangerte klubben guttehandballens dag med over 30 spillere.

■ S 35



**KANSKJE FRA ELLEN HORN**  
Riksteatrets sjef Ellen Horn mener at Parkteatret har en fair sjans for å få besøk av Riksteatret etter en opprusting for 30 millioner kroner.

■ S 29

**SNØEN SKAPER TRØBBEL**

# Parkeringskaos ved stasjonen



Hauger med brøytet snø opp tar flere av p-plassene ved Moss jernbanestasjon. Det har ført til parkeringskaos. En rekke pendlere har de siste dagene fått parkeringsbøter der av Moss kommune, som forsøker å rydde opp.



MAURTUE Det er hektisk på parkeringsplassen ved Moss jernbanestasjon når pendlerne kommer tilbake fra Oslo.

Kaos ved Moss stasjon

# Togpendlere får parkeringsbøter

Lars Petter Kleiven er en av mange togpendlere som har fått p-bøter ved Moss stasjon de siste dagene.

- Det har vært et sant kaos på parkeringsplassen ved Moss jernbanestasjon den siste tiden. Parkeringskapasiteten er mer enn sprengt. Det fører til at mange setter fra seg bilene sine også på yttersiden av parkeringsplassen, sier Kleiven.

Han innrømmer at han tirsdag morgent parkerte bilen sin i strid med regelverket. Da han ankom Moss igjen med toget på ettermiddagstid, hadde han fått parkeringsgebyr fra Moss kommune på bilisten.

- Men folk oppfordres til å kjøre kollektivt. Bør ikke da kommunen heller jobber for å øke antall parkeringsplasser ved stasjonen, spør Kleiven.

Bingelien Thor Aas forteller dette om bakgrunnen for at

kommunen de siste dagene har skrevet ut mange p-gebyrer der.

**Vi sørger for at p-plassene er brøytet for klokken 06 på morgenen**

Hans-Jacob Henæs

- Vi er blitt nedringt av forviltede pendlere, som har opplevd at bilene deres er blitt stengt inne av andre pendlere som har fullparkert i et forsøk på å rydde opp i dette, har vi funnet det nødvendig å skrive ut p-gebyrer.

- Vi sørger for at p-plassene er brøytet for klokken 06 på morgenen. Men det hoper seg opp en del hauger med snø etter brytingen der.

- Vi sørger for at p-plassene er brøytet for klokken 06 på morgenen. Men det hoper seg opp en del hauger med snø etter brytingen der.

- Vi sørger for at p-plassene er brøytet for klokken 06 på morgenen. Men det hoper seg opp en del hauger med snø etter brytingen der.

Informasjonssjef Thor Erik

- Det er mellom 250 og 300 parkeringsplasser der i dag. Men det er også lagt til rette for at togpendlere kan ta bussen til og fra stasjonen, slik at folk kan la bilen stå.

I tillegg jobber Grønn kommune med å få flere til å sykle til og fra jernbanen.

**Bryting.** Parkeringskaoset har økt etter de mange snøfallene i vinter. Det er Moss drift og anlegg som har ansvaret for brytingen der.

- Vi sørger for at p-plassene er brøytet for klokken 06 på morgenen. Men det hoper seg opp en del hauger med snø etter brytingen der.

- Vi sørger for at p-plassene er brøytet for klokken 06 på morgenen. Men det hoper seg opp en del hauger med snø etter brytingen der.

**Bil og jernbane**

- Jernbaneverket eier parkeringsplassene ved Moss jernbanestasjon.
- Moss kommune har ansvaret for å håndtere parkeringsbestemmelsene der.
- Moss drift og anlegg har fått oppdraget med å bryte snø der.
- Dersom Jernbaneverket gir beskjed, sørger Moss drift og anlegg også for å kjøre bort haugene med snø som oppstår etter brytingen.
- En rekke togpendlere parkerer bilene sine daglig ved stasjonen.

Skarpen i Jernbaneverket sier at et ikke er noen umiddelbare planer om å utvide parkeringsplassen ved Moss stasjon.

Vi skal sørge for å gi beskjed til Moss drift og anlegg om at snøhaugene må kjøres bort, lover han. ■



## 4.3 Arealbehov

### Konsentrasjon om anlegg med 200-600 plasser

10 000 nye innfartsparkeringsplasser på markplan krever et areal i størrelsesorden 250-300 dekar. Skulle, som en ytterlighetsillustrasjon, innfartsparkering inngå som tiltak i all økning av motoriserte arbeidsreiser frem mot 2030, kreves rundt 1 500 dekar (1,5 km<sup>2</sup>).

For at parkeringsplassen ikke skal bli for uoversiktlig og gangavstandene ikke for lange bør størrelsen på en parkeringsplass på markplan antakelig ikke overstige det som i dag er regionens største - Ski med ca 650 plasser. En slik plass tilsvarer nærmere 100 m bredde langs en plattform på 200 m.

En strategi som legger opp til i første omgang 10 000 nye innfartsparkeringsplasser, krever for eksempel 40-50 anlegg à 200-250 plasser - en dimensjon som tilsvarer de relativt store i dag (eksempler Rosenholm, Sonsveien, Strømmen, Jessheim). Med noen anlegg av Skis dimensjon kan vi komme ned i rundt 20 store, supplert av fortsatt utvikling av små, lokale innfartsparkeringsplasser der det er etterspørsel og samtidig ligger fysisk godt til rette for det.

Gitt at innfartsparkeringen bør konsentreres om knutepunkter og større stasjoner med et høyfrekvent og raskt tilbud mot Oslo sentrum er antakelig en konsentrasjon om 20-30 steder en god strategi. Da vil det også være enklere å få grunnlag for god informasjon, og noen steder tilknyttet service mv.

### Parkering, byutvikling eller jordvern?

I K2010 har Ruter tatt opp spørsmålet om konflikterende hensyn rundt utviklingen av stasjonsbyene i Akershus. Det bør vurderes om stasjonsnær lokalisering av trafikkskapende virksomheter i lengden er mer bærekraftig enn kornproduksjon akkurat ved de stasjonene en satser på når det gjelder frekvens, kapasitet og reisetid. Problemstillingen ble illustrert for jordene ved Ås stasjon, og temaet er fulgt opp gjennom nærmere utredninger i konstruktivt samarbeid med blant andre Miljøverndepartementet og Ås kommune.

Tilsvarende problemstilling gjelder selvsagt for innfartsparkering, selv om innfartsparkering på sentrale arealer i byenes og stasjonsbyenes sentrum innebærer andre konflikter enn de som er knyttet til jordvern.

I arbeidet med utvikling av fremtidsplaner for Skibyen er problemstillingen godt illustrert. Ski har som nevnt allerede regionens klart største innfartsparkeringsplass, og det er mange grunner til å tenke seg en utvidelse. Men blir parkeringsarealene i så fall liggende som et hull og en barriere i Skibyen, og et hinder for naturlig videre sentrums-ekspansjon vest for jernbanen? P-hus kan redusere problemet, men er som påpekt foran neppe uten videre samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Frem mot Ski stasjon vil det bli grunnlag for stadig forbedring av busstilbudet, samtidig som det legges enda bedre til rette for gange og sykling. Det er vel så viktig å legge til rette for kapasitet og fremkommelighet for buss knyttet til stasjonsknutepunktet som for svært store parkeringsarealer. Konfliktene illustreres ved at for eksempel Moss kommune uttaler seg forbeholdent om ytterligere utvidelser av parkeringsarealene ved stasjonen i sentrum, og viser til kommunale mål om økt bruk av buss og sykkel for å komme til og fra toget.

Det finnes neppe et enkelt sjablongsvar på disse avveiningene, men det er åpenbart nødvendig å avveie behov for innfartsparkeringsplasser mot andre hensyn i by- og stasjonsbysentra.

Kunne en finne grunnlag for innfartsparkering i stort omfang ved en stasjon uten store arealbrukskonflikter, hvor det samtidig var trafikkgrunnlag for høy frekvens og raske forbindelser, ville det selvsagt være det aller beste. Foreløpig er imidlertid ingen kandidat til en slik løsning funnet.

### Reversibel arealbruk

Enklere parkeringsanlegg kan eventuelt ha en relativt kort avskrivningstid, slik at arealene kan omdisponeres der behovene og prioriteringene senere endrer seg. Usikkerhet om fremtidige utviklingsplaner behøver derfor ikke nødvendigvis stå i veien for satsing på innfartsparkering.

Illustrasjonene på motstående side viser øverst Jernbaneverkets skisse for ny Ski stasjon med innfartsparkering. Alternative idéskisser foreligger om utvikling av Skibyen på begge sider av jernbanen. (Ill Ski kommune og JBV)

I de ytre delen av regionen og i nabofylkene er innfartsparkering normalt både attraktivt og samfunnsøkonomisk lønnsomt. I oppslaget i Moss Avis minner imidlertid byingeniøren om at kommunen arbeider for å få flere til å ta buss og sykkel til stasjonen, og at det ikke åpenbart er behov for flere innfartsparkeringsplasser.

| Kriterier/kategorier                | A - Ved lokal hovedvei  | B - Ved hoved-innfartsåre   | C - I mindre knutepunkt   | D - I stort knutepunkt   |
|-------------------------------------|---|---|---|--|
| Kollektivtilbud                     | L1: Direktelinje mot Oslo sentrum i rush  | L2: Direktelinje i egen/rask trasé mot Oslo sentrum   |   | L3: Direktelinje i egen/rask trasé mot Oslo sentrum samt god forbindelse til andre destinasjoner |
|                                     | F1: Minimum 1 avgang per time   | F2: Minimum 4 avganger per time   |   | F3: Minimum 10 avganger per time   |
| Marked/omgivelser                   | M1: Dekker først og fremst store og til dels spredtbygde områder  |   | M2: Dekker først og fremst et lokalt marked/omland                                  | M3: Dekker både store og tildels spredtbygde områder og et lokalt marked/omland                  |
|                                     | U1: Utenfor by/tettsted, lite press på arealer (lav arealkostnad)   | U2: Langs innfartsåre med noe press på arealer (middels arealkostnad)                                 | U3: Sentralt i by/tettsted med stort press på arealer (høy arealkostnad)            |  |
| Tilgjengelighet                     | T1: Langs vei med forutsigbar framkommelighet (sjelden kø) før man kommer til plassen   | T2: Langs stamveinettet og/eller innfartsåre med lite forutsigbar framkommelighet (ofte/som regel kø) | T3: Atkomst via lokalt gate-/veinett (ofte/som regel kø før man kommer til plassen) |  |
|                                     | Krav til universell utforming av stasjon/holdeplass må følges opp på innfartsparkering og på atkomst mellom parkering og stasjon/holdeplass |   |   |  |
|                                     | Så kort og enkel atkomst mellom parkering og plattform/holdeplass som mulig   |   |   |  |
| Størrelse                           | Alltid ledig plass i rush (under ca 85 % belegg)  |   |   |  |
|                                     | Krav til antall plasser for bevegelsehemmede skal overholdes  |   |   |  |
|                                     | Det vurderes å holde av plasser for elbil (forutsatt strømtilgang)  |   |   |  |
| Sykkelparkering                     | Krav om sykkelparkering må følges. Antall plasser vurderes ut fra avstand til boligområder og topografi                                     |   |   |  |
|                                     |   |   |   | Under tak  |
| Veiskilt/informasjon                | Krav til veivisningsskilt fra nærmeste vei skal overholdes  |   |   |  |
|                                     |   | Forvarsling på hovedvei   | Forvarsling fra hovedveier inn mot knutepunktet                                     |  |
|                                     | Informasjon om ledig/fullt  |   |   |  |
| Sikkerhet                           | Krav om belysning hvis veien plassen ligger ved er belyst, og ellers hvis mulig, skal følges  |   |   |  |
|                                     | Daglig tilsyn - f.eks i fbm vedlikehold   |   |   |  |
|                                     |   | Vakthold/overvåking   |   | Adgangskontroll i form av bom, el.   |
|                                     | Synlig fra hovedveien og/eller fra kollektivmidlet  |   |   |  |
| Utstyr/tilbud på og ved parkeringen | Billettautomat  |   |   |  |
|                                     | Ruteinformasjon på parkeringsplassen, som SIS eller dynamisk informasjon  |   |   |  |
|                                     |   | SIS i tilknytning til vegvisningsskilt  |   |  |
|                                     | Lehus/venterom  |   |   |  |
|                                     |   |   | Kiosk, bensin-/serviceanlegg e.l.   | Kjøpesenter eller annen besøksintensiv virksomhet  |

## 4.4 Lokaliseringskriterier

### Fire hovedkategorier av innfartsparkeringsplasser

Innfartsparkering som ledd i reisekjeden bør særlig være aktuelt følgende steder:

- Utenfor køstrekninger mot Oslo (sentrum)
- Ved stasjoner og stoppesteder/knutepunkter hvor det er og/eller vil bli raske kollektivforbindelser og høy frekvens mot Oslo sentrum
- Ved stasjoner og stoppesteder i spredtbygde områder hvor det er vanskelig å gi fullgod flatedekning med kollektivtransport
- For større innfartsparkeringsplasser er god tilknytning til hovedveinettet et viktig poeng

Det er en klar fordel om innfartsparkeringen kan ha tilknyttet service, for eksempel gi handlemuligheter på veien.

Samtidig bør en være tilbakeholden med omfattende satsing på innfartsparkering som et kompensierende tiltak som i neste omgang oppmuntrer til spredt bosetting og ellers der det er:

- Fare for at bilbruk til parkeringsplassen i stor grad kan erstatte bussbruk, sykkel eller gange
- Betydelige arealbrukskonflikter med byutvikling eller jordvern
- Sannsynlighet for at kollektivtrafikktilbudet kan bli svekket, omlagt eller nedlagt, som ved mindre stoppesteder på jernbanen

I tabellform på motstående side har vi skissert kriterier og standard for fire hovedgrupper av lokaliseringer:

#### A Ved lokal hovedvei, med direktelinje mot Oslo sentrum i rushtidene og minimum 1 avgang per time

Enkelte parkeringsplasser av denne typen vil være store, mens de fleste vil være relativt små. Oftest billige arealer uten stor alternativverdi, men miniplasser ved metrostasjoner kan også komme i denne kategorien. Plassene benyttes av personer som har et tilfredsstillende lokalt kollektivtilbud, men vurderer gangavstanden som litt for lang. Plassene er også en mulighet for dem som må bruke bilen til transport i nærområdet, eksempelvis til og fra barnehage eller ved tung handel.

#### B Ved hovedinnfartsåre, med direktelinje i egen/rask trasé mot Oslo sentrum og minimum 4 avganger per time

For slike plasser stilles det større krav til lokalisering, men de bør sjelden gi de store areal-

konfliktene. De skal for eksempel både ligge i tilknytning til et kollektivtransportmiddel med egen/rask trasé inn mot Oslo og være synlige fra innfartsåren. Plassene retter seg i stor grad mot de trafikanter som finner det lokale kollektivtilbudet for dårlig, og som er villig til å kjøre et stykke for å få et raskt kollektivtilbud til sentrale strøk. Det bør søkes etter mulighet for parkering av denne typen langs alle hovedinnfartsårer i området der køen inn mot Oslo normalt starter i morgenrush

#### C I mindre knutepunkt, med direktelinje i egen/rask trasé mot Oslo sentrum og minimum 4 avganger per time

Parkeringsplasser i mindre knutepunkt vil gjerne være små, men er viktige for brukere som verdsetter den frekvensen knutepunktet tilbyr, og/eller uansett har ærend i nærheten. Her er det større risiko for arealkonflikter og kø inn mot knutepunktet. Det bør også debatteres hvorvidt det skal brukes ressurser på å anlegge parkeringsplasser i områder der matebussene likevel fungerer godt.

#### D I stort knutepunkt, med direktelinje i egen/rask trasé mot Oslo sentrum, samt god forbindelse til andre destinasjoner og minimum 10 avganger per time

Store knutepunkt i korridorene som i Asker, Ski og Lillestrøm med raske og hyppige kollektivtransportforbindelser, er svært attraktive sett fra kollektivtrafikanten. Det er også et spørsmål om store bilparkeringsplasser er riktig bruk av arealene, og som for C om det oppstår uønsket konkurranse med busstilbudet om bruk av samfunnets ressurser. Kø inn til knutepunktene er også en risiko.

Generelt øker kravene til standard og servicnivå fra kategori A mot D. I kategori D finnes gjerne kjøpesenter og/eller annen besøksintensiv virksomhet. Samtidig er det knutepunkt for et nett av busslinjer. Dette øker attraktiviteten som sted for innfartsparkering, men samtidig er det knyttet flere interessekonflikter og avveininger til D enn til de øvrige kategoriene.



Eksempel på vevinformasjon om innfartsparkering i München. Her vises lokalisering, belegg, type kollektivtilbud, tidtabell, priser og fasiliteter som lehus, billettautomat, strømuttak for el-bil, sykkelparkering, toalett, drosje, kiosk, tilrettelegging for bevegelseshemmede, mv. (Illl Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV))



Advarsel om tyveri fra bil på Sonsveien

## 4.5 Informasjon og sikkerhet mv

### Målrettet informasjon i flere kanaler

Innfartsparkeringsplasser bør være godt skiltet med visningsskilt fra tilstøtende veinett. I følge Statens Vegvesens håndbok 232 skal slik skilting være fra nærmeste vei. Svak skilting til for eksempel Rosenholm kan være en konsekvens av disse retningslinjene. Ruter anbefaler vurdert en målrettet og fleksibel tolkning, som innebærer skilting også fra nærliggende riksvei/motorvei, selv om avkjøringen til innfartsparkeringsplassen eksempelvis er fra en kryssende fylkesvei eller kommunal vei.

Skilting og informasjon øker attraktiviteten, og følgende tiltak bør iverksettes:

- Dynamisk visningsskilt fra aktuelle tilfartsveier, med antall ledige plasser og informasjon i sanntid om når neste avgang(er) med bane eller buss går. Alternativt statisk visningsskilt, med informasjon om transportmiddel og antall plasser.
- Sanntidsinformasjon på selve stasjonen/holdeplassen og/eller dynamisk informasjon om avgangstider og avvik.
- Hjemmeside med kart over samtlige innfartsparkeringsplasser i Oslo og Akershus.
- Rask oppdatering på mobiltelefon.

Illustrasjonen på motstående side fra München viser lokalisering av innfartsparkeringsplasser, belegg hele døgnet, type kollektivtilbud, tidtabell for bane/buss, priser og fasiliteter som lehus, billettautomat, strømuttak for el-bil, sykkelparkering, toalett, drosje, kiosk, tilrettelegging for bevegelseshemmede, mv. Informasjon på hjemmesidene hos Ruter, NSB, vegvesenet og andre kan bygges opp med inspirasjon fra denne og andre.

### Behov for service- og trygghetstiltak

Innfartsparkeringsplassene oppleves i dag som relativt trygge, og enkle tiltak som god belysning og jevnlig vedlikehold, i tillegg til at plassen er godt besøkt eller ligger i områder med trafikk, øker trygghetsfølelsen. Enkelte parkeringsplasser kan bli utstyrt med bom for å bedre sikkerheten og for å hindre fremmedparkering.

Ved å utvikle servicetilbud ved innfartsparkeringsplassen, dvs. etablere matbutikk, kiosk, bensinstasjon, vaskehall, bilservicetilbud, o.l. vil plassen ikke bare bli mer attraktiv for ytterligere kollektivtrafikkbrukere, men man regner med at det vil øke (følelsen av) sikkerhet og trygghet.



Innfartsparkering på Hauketo stasjon i regi av Trafikketaten i Oslo kommune (øverst) og på Strømmen i regi av Jernbaneverket (nederst)



## 5. Organisering, drift og finansiering

### Kundeansvar hos Ruter

Praktiske ansvar for innfartsparkering er i dag fordelt mellom kommunene, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen (riksvei), Jernbaneverket, operatørene NSB og KTP, og private aktører. Ruter har en rolle som utreder, forslagsstiller, tilrettelegger og markedsfører, men har ikke noe formelt ansvar for drift og investering. Det finnes i dag heller ikke noen samordning mellom salg av ruterbilletter og parkeringsavgift, eventuelt fri parkering, utover det NSB organiserer for Ruters månedsbilletter.

At det tekniske ansvaret er fordelt ut fra pragmatiske vurderinger fra sted til sted, og ikke minst knyttet til eierskap, er antakelig praktisk, og Ruter finner ikke grunnlag for å foreslå prinsipielle endringer. Vår erfaring tyder imidlertid på at det kan være hensiktsmessig å vurdere om en større del av den statlige kompetansen og det statlige ansvaret bør tilligge Statens vegvesen. Jernbaneverkets fokus bør være utvikling og drift av banenettet.

At kundene blir stilt overfor ulike informasjoner og ordninger, er lite gunstig ut fra hensyn til effektiv markedsføring, god fattbarhet og enkel tilgjengelighet. Videre må det være åpenbart at sett ut fra alle bestrebelse som nå er gjort for å få et samordnet, enhetlig tilbud organisert gjennom Ruter, vil det være nokså meningsløst om innfartsparkerplasser knyttes til én bestemt aktør. De skiltene på jernbanestasjoner som signaliserer en slik begrensning, håndheves antakelig ikke, men er uansett uheldige.

Ansvaret for trafikantinformasjon i aktuelle kanaler bør samordnes gjennom Ruter, slik at kundene står overfor et enhetlig system. Tilsvarende gjelder for betalingsløsningene. Eventuell avgift bør håndteres ved bruk av Ruters og NSBs reisekort.

### Investering som veiformål

Tyngden av investeringer i innfartsparkering de senere årene har skjedd over Statens vegvesens budsjett, nå knyttet til riksvei og det fylkeskommunale ansvaret for fylkesveier. I Oslo og Akershus kanaliseres midlene gjennom Oslopakke 3. Handlingsprogrammet for fylkesveier i Akershus, som er det mest aktuelle, har i sum et årlig investeringsnivå for innfartsparkering i størrelsesorden 30 mill kr. de nærmeste årene. Midlene bør ikke belastes kollektivtrafikkens rammer, men være knyttet til veiformål, selv om innfartsparkering anlegg har som hensikt å inngå i en kombinert reisekjede hvor kollektivtrafikken har en sentral plass.

### Parkeringsavgift gjennom reisekortet

Innfartsparkering er i dag avgiftsfritt de fleste steder, eventuelt med oblater som dokumenterer fri parkering for månedsbilletthinnehavere. Kombinerte billetter eller rabatter for tilfeldig reisende finnes ikke. Gjennomsnittlig betaler kollektivtrafikantene i regionen mer enn 50 % av kostnadene gjennom billettprisene. Det er ikke opplagt at parkeringsdelen skal være 100 % offentlig finansiert, hvilket uunngåelig skjer på bekostning av andre tiltak, som for eksempel frekvensstyrking for lokalbusser til og fra knutepunktene. De praktiske problemene ved kombinert betaling for parkering og kollektivtrafikk har imidlertid vært en klar begrunnelse for å gjøre parkeringen gratis.

Så snart det teknisk ligger til rette for det, bør det ut fra en konkret vurdering fra sted til sted innføres en begrenset parkeringsavgift, med reisekortet som betalingsmedium. I praksis vil det bare være aktuelt å vurdere sentrale og godt etterspurte plasser i sentrale områder og ved knutepunkter hvor det er hensyn som tilsier avgift. Betalingsordningen for kombinerte reiser som inkluderer innfartsparkering, bør gjelde både faste og tilfeldig reisende. Betalingen gir en delfinansiering, det hindrer eller begrenser fremmedparkering og det har markedsvirking på kundenes valg mellom bil, buss, gange eller sykling til og fra knutepunktet.

### Sambruk

Enkelte steder kan sambruk av plasser være aktuelt. Etterspørsel etter innfartsparkerplasser kommer da primært til andre tider enn samarbeidsformålet. Eksempler kan være idrettsanlegg og andre arenaer, fornøylesparker og andre aktiviteter som er mest brukt på kveldstid, i helger og ferier.

Der slik sambruk kan være aktuelt, bør en ha stor fleksibilitet med hensyn til å kunne inngå situasjonstilpassede avtaler.



Trangt om plassen ved Kolbotn stasjon i et trangt Kolbotn sentrum (øverst) og bedre plass på Strømmen (nederst)

## 6. Strategiske valg

### Retningslinjer i 10 punkter

Innfartsparkering skal være et tiltak som på en rasjonell måte bidrar til at kollektivtrafikken skal nå de målene som er satt for vekst i trafikkvolum og markedsandeler. Dette innebærer avveining av en rekke hensyn av så vel økonomisk som ikke-økonomisk art.

De som i dag bruker bil, og også de som kjører til en innfartsparkeringsplass, har primært ønske om et bedre kollektivtrafikktilbud, og særlig høyere frekvens, for at de skal øke bruken av kollektivtrafikken. Innfartsparkering har ingen separat etter-spørsmål, den er uløselig knyttet til kvaliteten i den samlede kollektive reisekjeden.

Kundenes behov varierer. Reiseformålene skifter gjennom uken. Noen har et nokså fast reise-mønster. Andre reiser som regel kollektivt, men kan ha behov for bilen i en kombinert reise av og til - eller motsatt - dagsprogrammet for den temmelig faste bilbrukeren tilsier noen ganger at bilturen kuttes ved innfartsparkeringsplassen og at reisen videre skjer kollektivt.

Ut fra en samlet vurdering av de forholdene som er omtalt foran, vil Ruter oppsummere en innfartsparkeringsstrategi i 10 punkter:

1. Innfartsparkering som ledd i kombinerte reiser er primært et virkemiddel i rushtidene på reiserelasjoner med kødannelser og tilsvarende tidskostnader.
2. Innfartsparkering skal ta sikte på å overføre rene bilreiser til kombinerte reiser med kollektivtrafikk - ikke erstatte gange, sykling og bruk av buss til knutepunktet.
3. Innfartsparkering bør først og fremst lokaliseres utenfor de tettrafikkerte køområdene og samtidig i knutepunkter der det er høy frekvens og rask fremkommelighet med bane eller ekspressbuss mot Oslo sentrum.
4. Det kollektive transporttilbudet i Oslo og i tettbygde strøk i Akershus er, eller vil bli, så vidt godt utviklet at stadig flere vil få et godt tilbud i sitt nærområde, samtidig som lokale forbindelser til knutepunktene primært bør gis med buss, ved siden av gange og sykling. Primærmarkedet for kombinerte reiser med innfartsparkering skal være spredtbygde områder i Akershus og trafikk over Akershus' ytre grense.
5. Innfartsparkeringen dimensjoneres for å kunne bidra med sin del i oppnåelsen av mål om en fordobling av kollektivtrafikken innen 2030, for å ta veksten i motorisert trafikk. I første omgang legges det opp til en økning i antall plasser med 125 %, med ca 10 000 nye, til i alt 18 000. Dette tilsvarer all ny kollektivtrafikk fra spredtbygde områder i Akershus, 12 % av ny kollektivtrafikk i tettbygde områder og 1 500 plasser for økt trafikk over Akershus' yttergrense. Utbyggingstempoen bør forseses de første årene, og minimum slik at registrert etterspørsel tilfredsstilles og tidkrevende leting etter plass, eventuelt avvisning, unngås.
6. Normalt bør det satses på mellomstore anlegg på markplan, med plass til størrelsesorden 200-600 biler. I tillegg dekkes plass for sykler i samsvar med lokalt behov.
7. I byer og stasjonsbyer kan innfartsparkering være i konflikt med sentrumsutvikling, fremkommelighet på gate- og veinettet og grunnlag for et attraktivt lokalt busstilbud mv. Her må det foretas spesielle avveininger, samtidig som P-hus kan være aktuelt, selv om det isolert sett ikke uten videre er samfunnsøkonomisk lønnsomt.
8. Utbygging og drift av innfartsparkeringsplasser bør organiseres og finansieres tilpasset den aktuelle situasjonen på stedet. Blant annet kan samarbeid med private utbyggere være svært aktuelt i byer og stasjonsbyer. Offentlig finansiering bør prinsipielt belastes veisektoren.
9. Trafikantene bør møte det samme, samordnede betalingssystemet og en felles prispolitikk på alle innfartsparkeringsplasser, uavhengig av ansvarlig utbygger og drifter. Gjennom Ruters og NSBs reisekort kan også parkeringsavgift betales, enten kollektivreisen skjer med periodebillett eller er en tilfeldig reise. Forholdet reguleres i en trekantavtale mellom aktuell utbygger/drifter og Ruter/NSB.
10. Innfartsparkeringsplasser bør ha god, fortrinnsvis dynamisk skilting fra tilstøtende og nærliggende veinett, inkludert stamvei/motorvei. Det legges vekt på trygghet, korte gangavstander og strøkent vedlikehold.

| Kategori A          | Eksist P-plasser | Nye P-plasser | Sum eksist+nye | Utredet utvidelsesmulighet | Personer     | M <sup>2</sup> | Investering        | Driftskost.       | Driftsart   |
|---------------------|------------------|---------------|----------------|----------------------------|--------------|----------------|--------------------|-------------------|-------------|
|                     |                  |               |                |                            |              | 23             | 30 000             | 1800              |             |
| Ringstabekk         | 0                | 60            | 60             | 60                         | 50           | 1 400          | 1 800 000          | 108 000           | Metro       |
| Gjønnnes            | 0                | 200           | 200            | 200                        | 180          | 4 600          | 6 000 000          | 360 000           | Metro       |
| Avløs               | 24               | 180           | 204            | 180                        | 160          | 4 200          | 5 400 000          | 324 000           | Metro       |
| Haga                | 15               | 50            | 65             |                            | 40           | 1 200          | 1 500 000          | 90 000            | Tog         |
| Blaker              | 60               | 300           | 360            |                            | 280          | 6 900          | 9 000 000          | 540 000           | Tog         |
| Borgen              | 50               | 50            | 100            | 50                         | 40           | 1 200          | 1 500 000          | 90 000            | Buss        |
| Dal                 | 60               | 50            | 110            | 59                         | 40           | 1 200          | 1 500 000          | 90 000            | Tog         |
| Hauersetser         | 40               | 800           | 840            |                            | 740          | 18 400         | 24 000 000         | 1 440 000         |             |
| Nerdrum             | 40               | 100           | 140            |                            | 90           | 2 300          | 3 000 000          | 180 000           | Tog         |
| Andre               | 2711             | 610           | 3 321          |                            | 570          | 14 100         | 18 300 000         | 1 098 000         | Tog         |
| <b>Sum kat. A</b>   | <b>3 000</b>     | <b>2 400</b>  | <b>5 400</b>   |                            | <b>2 190</b> | <b>56 000</b>  | <b>72 000 000</b>  | <b>5 000 000</b>  |             |
| Kategori B          | Eksist P-plasser | Nye P-plasser | Sum eksist+nye | Utredet utvidelsesmulighet | Personer     | M <sup>2</sup> | Investering        | Driftskost.       | Driftsart   |
|                     |                  |               |                |                            |              | 23             | 40 000             | 1800              |             |
| Høvik               | 25               |               | 25             | 500                        |              |                |                    |                   |             |
| Holmen              | 0                | 500           | 500            |                            | 460          | 11 500         | 20 000 000         | 900 000           | Buss        |
| Lier/Liertoppen     | 0                | 1 000         | 1 000          |                            | 930          | 23 000         | 40 000 000         | 1 800 000         | Buss        |
| <b>Sum vest</b>     | <b>25</b>        | <b>1 500</b>  | <b>1 525</b>   |                            | <b>1 400</b> | <b>34 500</b>  | <b>60 000 000</b>  | <b>2 700 000</b>  |             |
| Grorud st           | 40               | 50            | 90             |                            | 40           | 1 200          | 2 000 000          | 90 000            | Tog/buss    |
| Skedsmovollen       | 0                | 500           | 500            |                            | 460          | 11 500         | 20 000 000         | 900 000           | Buss        |
| Olavsgaard          | 50               | 500           | 550            |                            | 460          | 11 500         | 20 000 000         | 900 000           | Buss        |
| Varingskollen       | 5                | 150           | 155            |                            | 140          | 3 500          | 6 000 000          | 270 000           | Tog         |
| Gjelleråsen         | 20               | 50            | 70             |                            | 40           | 1 200          | 2 000 000          | 90 000            | Buss        |
| <b>Sum nordøst</b>  | <b>115</b>       | <b>1 250</b>  | <b>1 365</b>   | <b>0</b>                   | <b>1 160</b> | <b>28 800</b>  | <b>50 000 000</b>  | <b>2 250 000</b>  |             |
| Vestby              | 180              | 150           | 330            |                            | 140          | 3 500          | 6 000 000          | 270 000           | Tog         |
| Sonsveien           | 220              | 100           | 320            |                            | 90           | 2 300          | 4 000 000          | 180 000           | Tog         |
| Tusenfryd           | 0                | 700           | 700            |                            | 650          | 16 100         | 28 000 000         | 1 260 000         | Buss        |
| Rosenholm           | 230              | 100           | 330            |                            | 90           | 2 300          | 4 000 000          | 180 000           | Tog/buss    |
| <b>Sum syd</b>      | <b>630</b>       | <b>1 050</b>  | <b>1 680</b>   | <b>0</b>                   | <b>980</b>   | <b>24 200</b>  | <b>42 000 000</b>  | <b>1 890 000</b>  |             |
| Andre               | 430              | 500           | 930            |                            | 460          | 11 500         | 20 000 000         | 900 000           | Tog/buss    |
| <b>Sum kat. B</b>   | <b>1 200</b>     | <b>4 300</b>  | <b>5 500</b>   | <b>0</b>                   | <b>4 020</b> | <b>99 000</b>  | <b>172 000 000</b> | <b>8 000 000</b>  |             |
| Kategori C          | Eksist P-plasser | Nye P-plasser | Sum eksist+nye | Utredet utvidelsesmulighet | Personer     | M <sup>2</sup> | Investering        | Driftskost.       | Driftsart   |
|                     |                  |               |                |                            |              | 23             | 50 000             | 1 800             |             |
| Jar                 | 0                | 50            | 50             | 50                         | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Metro/Trikk |
| Kolsås              | 70               | 175           | 245            | 175                        | 160          | 4 100          | 8 750 000          | 315 000           | Metro/Buss  |
| Lørenskog           | 275              | 50            | 325            | 42                         | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Tog         |
| Kløfta              | 250              | 50            | 300            |                            | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Tog         |
| Årnes               | 70               | 50            | 120            |                            | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Tog/buss    |
| Fetsund             | 100              | 200           | 300            | 200                        | 180          | 4 600          | 10 000 000         | 360 000           | Tog         |
| Eidsvoll Verk       | 170              | 100           | 270            | 55                         | 90           | 2 300          | 5 000 000          | 180 000           | Tog         |
| Frogner             | 150              | 50            | 200            | 43                         | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Tog         |
| Nittedal            | 70               | 100           | 170            | 65                         | 90           | 2 300          | 5 000 000          | 180 000           | Tog         |
| Ask                 | 30               | 50            | 80             |                            | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Buss        |
| Bjørkelangen        | 20               | 50            | 70             |                            | 40           | 1 200          | 2 500 000          | 90 000            | Buss        |
| Andre               | 1 395            | 1 175         | 2 570          |                            | 1 090        | 27 100         | 58 750 000         | 2 115 000         | Tog/buss    |
| <b>Sum kat C</b>    | <b>2 600</b>     | <b>2 100</b>  | <b>4 700</b>   | <b>630</b>                 | <b>1 890</b> | <b>49 000</b>  | <b>105 000 000</b> | <b>4 000 000</b>  |             |
| Kategori D          | Eksist P-plasser | Nye P-plasser | Sum eksist+nye | Utredet utvidelsesmulighet | Personer     | M <sup>2</sup> | Investering        | Driftskost.       | Driftsart   |
|                     |                  |               |                |                            |              | 25             | 250 000            | 5 500             |             |
| Vest: Asker         | 400              | 300           | 700            | 60                         | 280          | 7 500          | 75 000 000         | 1 650 000         | Tog/buss    |
| Nordøst: Lillestrøm | 100              | 500           | 600            |                            | 460          | 12 500         | 125 000 000        | 2 750 000         | Tog/buss    |
| Sør: Ski            | 650              | 400           | 1050           |                            | 370          | 10 000         | 100 000 000        | 2 200 000         | Tog/buss    |
| <b>Sum kat. D</b>   | <b>1150</b>      | <b>1200</b>   | <b>2350</b>    | <b>60</b>                  | <b>1110</b>  | <b>30 000</b>  | <b>300 000 000</b> | <b>7 000 000</b>  |             |
| <b>Totalt</b>       | <b>8 000</b>     | <b>10 000</b> | <b>18 000</b>  | <b>690</b>                 | <b>9 210</b> | <b>234 000</b> | <b>649 000 000</b> | <b>24 000 000</b> |             |

Skisse til vurdering av aktuell utbygging i et omfang på 10 000 plasser.

## 7. Prioritert utbygging

### 10 000 plasser etableres i første omgang

De første årene bør utbyggingstempoet være noe høyere enn det som er et foreløpig anslått gjennomsnitt på 500 plasser i året. Dagens registrerte kapasitetsproblemer bør dermed søkes løst raskest mulig, der det ellers ut fra hensyn til arealbruk og kostnader ligger rimelig bra til rette for det. Videre i den kommende tyveårsperioden bør utbygging av nye innfartsparkeringsplasser skje etappevis og i noenlunde jevn takt, gitt den rollen og det omfanget som er trukket opp i denne strategien.

Lokaliseringen må være en konsekvens av de prinsippene som er trukket opp foran, og hvor geografisk fordeling dessuten er søkt tilpasset antatt befolkningsvekst i korridorer og kommuner.

Det foreligger noe kartlegging av praktiske utbyggingsmuligheter på en del av dagens plasser. Noen fullstendig undersøkelse har rammene for denne strategien ikke gitt rom for. Den oversikten over økt kapasitet på prioriterte plasser som presenteres på motstående side, må således oppfattes som en skissemessig illustrasjon som grunnlag for videre konkret planarbeid. Mindre plasser i spredtbygde områder er som hovedregel ikke konkret listet opp, men er som sum inkludert i "andre". Her vil utbyggingen være svært direkte avhengig av konkret etterspørsel og vurdering av stedlige muligheter.

Så lenge det ikke planlegges nye bane- og hovedveitraseer, eller nye, riktig store utbyggingsområder, løseveit fra dagens tettsteder og boligområder, vil helt nye innfartsparkeringsanlegg ha et begrenset omfang. På lengre sikt - ut over et tyveårsperspektiv - vil imidlertid dette være høyst aktuelt, jevnfør de perspektivskissene som tenkes fremlagt i K2012 høsten 2011.

Mulig nye innfartsparkeringsanlegg knyttet til knutepunkter i motorveinettet og nye eller økte ekspressbusstilbud kan også vurderes. For noen, med Karihaugen som et eksempel, er problemet nå at det har kommet innenfor koområdet. For Vinterbro er problemstillingen motsatt - køen begynner foreløpig et godt stykke lengre nord. En slik satsing må derfor inneholde muligheter for en relativt kort avskrivningstid. Selv om grunnlaget på Vinterbro ikke er tydelig innenfor dagens rammer, anbefales en sondering av mulig sambruk av de store parkeringsarealene knyttet til TusenFryd og et styrket ekspressbusstilbud mot Oslo. Dette er

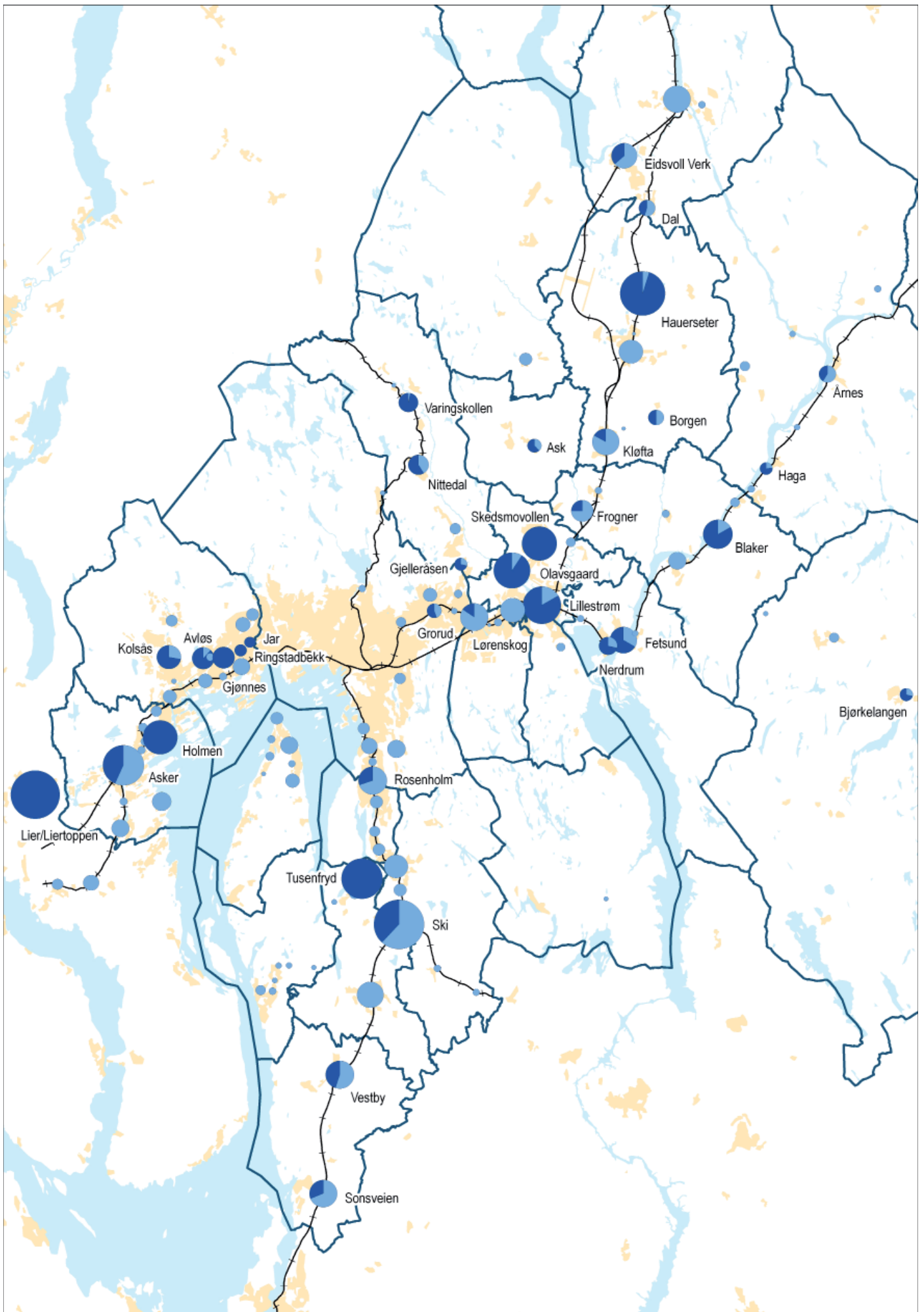
godt i samsvar med den satsingen på stambuss eller ekspressbuss som foreslås i den kommende trafikkplanen for Follo.

### Investering i størrelsesorden 650 mill kr

Vurdering av investerings- og driftskostnader er basert på anslag ut fra erfaring, men uten at det i denne omgangen er lagt arbeid i konkret vurdering av mulig avvik fra standard enhetskostnader for hvert enkelt plass. For kategori A, i de mer spredtbygde områdene er investeringene anslått til 30 000 kroner per plass, for kategori B ved hovedinnfartsårer 40 000 kroner, for kategori C i mindre knutepunkter 50 000 kroner og for kategori D større knutepunkter (byer) 250 000 kroner, dvs P-hus. I generelt attraktive områder kan kostnadene bli høyere. Driftskostnadene er anslått til hhv knapt 2 000 og vel 5 000 kroner per plass per år.

I sum medfører utbyggingskissen en investering på 650 mill kr og en årlig driftskostnad som gradvis trappes opp til mellom 20 og 25 mill kr. Investeringsomfanget tilsvarer en gjennomsnittlig årlig investering på vel 30 mill kr. Dette er godt i samsvar med hva som er avsatt til innfartsparkerings i handlingsprogrammet for Oslopakke 3.

De årlige driftskostnadene bør i hvert fall delvis kunne dekkes av parkeringsavgifter. Tas det avgift av enhver parkering, krever full dekning en gjennomsnittspris på ca 10 kroner per dag ved bra belegg på vanlige hverdager, og når det tas hensyn til at på en del små plasser i spredtbygde områder verken vil være rimelig eller praktisk å kreve betaling. En slik pris i størrelsesorden 10 kroner bør ikke være urimelig. For P-hus vil prisen måtte være noe høyere, dels fordi vedlikeholdet er mer kostbart og kapitalkostnadene i hvert fall delvis bør dekkes, men også fordi det er konkurranse om plassene og større betalingsvilje i bysentra.



Innfartsparkeringsplasser etter utvidelse til i første omgang 18 000 plasser. Nye plasser og plassutvidelser med mørk blå farge.

## Ruterrapporter

| Tidligere utgitte rapporter |  | Utgift |
|-----------------------------|--|--------|
|                             | Årsrapport 2007  |        |
|                             | Kollektivtransport i nordiske byer, markedspotensial og utfordringer framover, september 2006              | sep.06 |
|                             | Kollektivtrafikk i fysisk planlegging, praktisk veileder for by- og trafikkplanleggere, november 2006      | nov.06 |
|                             | Holmenkollbanens fremtid, februar 2008   | feb.08 |
|                             | Bussterminalløsninger i Oslo sentrum, mai 2008   | mai.08 |
|                             | K2009 Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2009-2025, juni 2008   | jun.08 |
|                             | BEST (Benchmarking in European Service of public Transport), results of the 2008 survey, september 2008    | sep.08 |
|                             | Innfartsparkering Rosenholm, september 2008  | sep.08 |
|                             | Strategi for innfartsparkering i Oslo og Akershus, konsulentrapport, september 2008                        | sep.08 |
|                             | Lørensvingen - Planprogram, oktober 2008   | okt.08 |
|                             | BEST (Benchmarking in European Service of public Transport), status report 2006-2008, oktober 2008         | okt.08 |
|                             | Ny T-banestasjon på Majorstuen, Teknisk-økonomisk utredning av ny underjordisk T-banestasjon; oktober 2008 | okt.08 |
|                             | Holmenkollbanen, T-bane til Holmenkollen skiarena, desember 2008   | des.08 |
|                             | Ruters prisstrategi, soner og billettslag, desember 2008   | des.08 |
| Nr.                         | Rapporter utgitt av Ruter  | Utgift |
| 2009:1                      | Årsrapport 2008  | 2009   |
| 2009:2                      | Bybane Fornebu - Skøyen, statusrapport pr. april 2009; revidert juni 2009                                  | jun.09 |
| 2009:3                      | Vurdering av trasévalg for nedre del av Briskebytrikken; februar 2009, revidert juni 2009                  | jun.09 |
| 2009:4                      | Fremkommelighet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, Årsrapport 2009                                 | jun.09 |
| 2009:5                      | Bussterminal i Oslo, juni 2009   | jun.09 |
| 2009:6                      | Samspill mellom administrasjonsselskap og operatør, juni 2009  | jun.09 |
| 2009:7                      | Incentivbaserte kontrakter og konkurranseutsetting, august 2009  | aug.09 |
| 2009:8                      | Forprosjekt for trikk i Frederiks gate, vurdering av alternativer, september 2009                          | sep.09 |
| 2009:9                      | Ruters tilgjengelighetsstrategi, september 2009  | sep.09 |
| 2009:10                     | K2010 - Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030, september 2009                                  | sep.09 |
| 2009:11                     | Økt effektivitet for metro og trikk, september 2009  | sep.09 |
| 2009:12                     | Samfunnsregnskap for Ruter 2008, september 2009  | sep.09 |
| 2009:13                     | L2010 Linjenettstruktur for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 2010 - 2030, september 2009              | sep.09 |
| 2009:14                     | Ruters miljøstrategi 2010-2013, høringsutkast september 2009   | sep.09 |
| 2009:15                     | Halvårsrapport 2009, september 2009  | sep.09 |
| 2009:16                     | Fremtidig vogntype for Holmenkollbanen, september 2009   | sep.09 |
| 2009:17                     | Forneububanen Sluttrapport trasé- og konsekvensutredning   | nov.09 |
| 2009:18                     | Fjordtrikken Fase 1 traséutredning   | nov.09 |
| 2009:19                     | Fjordtrikken Sluttrapport trasé- og konsekvensutredning  | nov.09 |
| 2009:20                     | Trikk til Tonsenhagen, et forprosjekt  | nov.09 |
| 2009:21                     | Ny rutemodell og vognbehov metro   | okt.09 |
| 2009:22                     | Trafikktilbud sydområdet   | des.09 |
| 2010:1                      | Banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud   | feb.10 |
| 2010:2                      | Fjordtrikken - Sammendragsrapport  | feb.10 |
| 2010:3                      | Fremkommelighet og tilgjengelighet. Årsrapport 2009  | feb.10 |
| 2010:4                      | Ny bussterminal ved Oslo S. Plassering og utforming  | feb.10 |
| 2010:5                      | Metronettets rutemodell og vognpark 2012-2020  | mar.10 |
| 2010:6                      | Årsrapport 2009  | mar.10 |
| 2010:7                      | Kollektivtrafikk-løsning for Fornebu. Sammendragsrapport   | mar.10 |
| 2010:8                      | Øybåtterminal i Pipervika  | mai.10 |
| 2010:9                      | Innfartsparkeringsstrategi   | okt.10 |
| 2010:10                     | H2011 - Ruters handlingsprogram 2011-2014  | okt.10 |
| 2010:11                     | Halvårsrapport 2010  | sep.10 |
| 2010:12                     | Anbefalinger for TID-programmet fra Carl Berners plass knutepunkt  | sep.10 |
| 2012:13                     | Trafikkplan Follo  | des.10 |



**Ruter As**  
Dronningens gate 40  
Postboks 1030 Sentrum  
0104 Oslo  
Telefon: 40 00 67 00  
[www.ruter.no](http://www.ruter.no)