

## Bane NORs parkeringsstrategi 2017

Det opprinnelige oppdraget fra SD (til JBV) er å bidra til å utvikle et tilfredsstillende parkeringstilbud ved stasjoner og fastsette parkeringsavgifter for faste togbrukere, basert på samfunnsøkonomiske prinsipper.

Den viktigste nye føringen for arbeidet med innfartsparkering er det såkalte nullvekstmålet:

**«Veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange»**

Overordnede mål lagt til grunn for strategien er å:

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

For å nå disse målene legges følgende strategier til grunn:

1. Prioritering av sykkel, gange og kollektiv i tråd med overordnet mål  
Gode gang og sykkelforbindelser mot stasjonene ivaretas innenfor egne og andres planer. Det legges til rette for overgang til annen kollektivtransport. Innfartsparkering lokaliseres og prises slik at tilbudet ikke fortrenger gange, sykkel og kollektiv.
2. Riktig dimensjonering, regulering og prising for å treffe målgruppen for innfartsparkering  
Stasjoner med lite arealpress, god plassering i overordnet veinett, og med bilbasert oppland pekes ut som stasjoner for innfartsparkering. Her bygges kapasiteten ut i forhold til behov i området eller på strekningen, og prismekanismer brukes for å styre etterspørselen til disse. Der det er arealpress styres pris oppover mot lokalt prisnivå og reduisering av kapasiteten vurderes.
3. Innfartsparkering som gir nye kunder og ikke reduserer gange, sykkel eller kollektiv  
Må ses i sammenheng med pkt 1 og 2. Det aller viktigste for å treffe nye brukere er enkel bruk og god informasjon. Tilbudet tilpasses i forhold til stasjonskategorier for at det i størst mulig grad skal treffe målgruppen og ikke konkurrere med gange, sykkel eller kollektiv. Betalingsordninger skal gjøre det enkelt for bilbrukere å velge sykkel når det passer.
4. God kapasitet og trygge løsninger for sykkelparkering  
Sykkelparkering i skal så langt som mulig bygges ut i forkant av etterspørselen på alle stasjoner. Der det er behov skal det legges til rette for sykkelhotell, evt et bredere servicetilbud, men det skal alltid også være gratisparkering. Tilbudet skal ivareta muligheter for lading og plass for transportsykler etc.

5. Et parkeringstilbud til både daglige pendlere og sporadiske reisende  
Det legges fortsatt opp til månedspris, men omfanget av dette reduseres i til fordel for dagspris. Månedspris (egentlig en rett til å parkere hvis du finner plass) fungerer dårlig der det er få plasser og stor etterspørsel. Dagspris gir grunnlag for å velge fra dag til dag om man har et behov for å bruke bil. Ny parkeringsapp muliggjør mere nyanserte og fleksible tilbud.
6. En strekningsvis konkretisering av parkeringsstrategien  
Behovet for innfartsparkering og muligheten for sykling, gange eller kollektiv henger sammen med bebyggelsesmønster, tetthet, takstsoner, avstander, veinett, fremkommelighet, togtilbud, parkeringsmuligheter på endestasjon, gang- og sykkelveier mm.. Det kreves derfor en helhetlig tilnærming som ser større områder og banestrekninger under ett og peker ut løsninger for den enkelte stasjon. Mange stasjoner har et arealpress som gjør flateparkering i sentrum uønsket, mens på andre stasjoner ligger det godt til rette for å dekke behovet for innfartsparkering. Det må derfor utvikles strekningsvise konkretiseringer av parkeringsstrategien som rulleres jevnlig. Dette er viktigst rundt de store byene.
7. Tilpasning til lokale forhold og godt samarbeid med regionale og lokale myndigheter  
Prising av innfartsparkering bør gjøres i samarbeid med lokale myndigheter, vanligvis vil det være avhengig av at det er en vedtatt parkeringsordning i kommunen. Lokale myndigheters synspunkt på arealbruk skal høres. Uklarheter om eierforhold må avklares før prising innføres. Enhet som har forvaltningsmyndighet etter Plan- og bygningsloven har et særlig ansvar for å påse at gange- sykkel- og kollektivforbindelser inn mot stasjonen ivaretas i andres planer.
8. Mekanismer som legger til rette for fortetting rundt stasjonene der det er aktuelt  
Se pkt. 2 og 6. Parkering ved stasjoner med arealpress prises betydelig høyere enn stasjoner egnet for innfartsparkering. Ved ønske om fortetting sjekkes reelt behov ut ved prising. Bane NOR legger premissene for en tilfredsstillende løsning, enten ved flytting av flateparkering inntil 300 m fra stasjon, til annen stasjon i området, eller med parkeringshus. Flytting av parkering til annen lokalisering eller parkeringshus skal finansieres av utløsende tiltak, f.eks eiendomsutvikling.
9. Inntekstfinansiert parkering for bil og sykkel  
Totalt skal sykkel- og bilparkering for togkunder bli et selvfinansierende system. Det betyr ikke at alle plasser skal være betalingsplasser, men at vi henter ut inntekter der det er grunnlag for det. Målet er at inntektene fra de steder vi tar betalt for parkering, skal finansiere drift av all innfartsparkering. Overskudd ut over drift brukes til utvidelse av tilbudet, både for sykkel og bil. De eksterne finansieringskilder som brukes i dag skal fortsatt benyttes når det er mulig.