



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 24/06612-6
Saksbehandler Elisabeth H Mathisen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	27.05.2025

Prinsipper for innfartsparkering i Agder

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet vedtar prinsippene for innfartsparkering i Agder.

Vedlegg

Kartlegging av innfartsparkeringsplasser i Agder datert 13. mai 2025

Sammendrag

Saken inneholder prinsipper for innfartsparkering i Agder. Dette er utformet i samarbeid mellom Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk AS. Prinsippene bygger på utgangspunkt i Regional plan for mobilitet 2023-2033 om at innfartsparkeringen skal være koblet til et godt kollektivtilbud, skal etableres utenfor sentrumsområdene og sees i en større mobilitetssammenheng. Videre inneholder prinsippene beskrivelser om utforming, fasiliteter og drift.

Saksopplysninger

Mål og hensikt med innfartsparkering

Det overordnede målet med innfartsparkering er å redusere antallet biler som kjører inn i byområder, spesielt i rushtiden, for å minske kø, luftforurensning og støy. Dette bidrar til en mer bærekraftig og effektiv transportløsning ved å oppmuntre folk til å bruke kollektivtransport, sykkel eller gange på deler av reisen.

For de som bor i områder med begrenset kollektivtilbud i distriktene er målet med innfartsparkering å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig og å tilrettelegge for samkjøring. Dette kan bidra til å styrke lokalsamfunnene ved å gjøre det enklere for folk å pendle til arbeid og andre aktiviteter uten å være avhengig av å kjøre egen bil på hele reisen.

Dette er i tråd med Agders fylkeskommune målsetting om å øke andelen som reiser kollektiv eller samkjører.

Prinsippene i denne saken er utarbeidet etter kriteriene som står oppført fagrapport om bærekraftig transport på Agder¹.

- Innfartsparkering bør være koblet til et godt kollektivtilbud.
- Innfartsparkeringsplasser bør etableres utenfor sentrumsområdene.
- Innfartsparkering bør sees i sammenheng med muligheten for samkjøring og andre bilreduserende tiltak.

Videre beskriver prinsippene hvordan innfartsparkeringene bør utformes, fasiliteres og driftes.

Prinsipper for innfartsparkering i Agder

Innfartsparkering bør være koblet til et godt kollektivtilbud

- Plasseringen bør støtte oppom effektiv fremføring for kollektivtransporten.
- I byområder bør plasseringen ha et kollektivtilbud med hyppige avganger, helst ikke sjeldnere enn hvert 20. min i rush.
- Plasseringen bør være i umiddelbar nærhet til holdeplassen, og gangavstand til holdeplass bør ikke overstige 150m. Det bør etterstrebes at de reisende får kortest mulig vei når de skal over på buss fra bil, heller enn motsatt.

¹ [Fagrapport om bærekraftig transport på Agder. Vedlegg 4 til Regional plan for mobilitet 2023-2033.](#)

Innfartsparkeringer bør etableres utenfor sentrumsområdene

- I byområder bør plasseringen være i randsonene av byområdets kollektivsystem og ikke legges for nært bysentrum/sentrumsområder.
- Plasseringene bør ligge utenfor bomringen og kjente punkter for kødannelser.
- Utenfor byområdene bør plasseringen ligge i sentrale kryssområder langs de regionale busstraseene (Som E18, E39, rv.9 og rv. 41 samt sentrale fylkesveier).
- Plasseringen bør fange opp bilistene tidlig på reisen sånn at bussturen utgjør mesteparten av reisen.
- Plasseringen bør ikke legges på arealer som er attraktivt for bolig, næring eller sentrumsformål. Plasseringen skal ikke plasseres der det kommer i konkurranse med høyere prioriterte arealbruksformål (som by- og tettstedsutvikling, jordvern).

Innfartsparkering bør sees i større mobilitetssammenheng

- Det er avgjørende at innfartsparkering blir tilrettelagt slik at det ikke blir et bilfremmende tiltak som skaper nye korte bilreiser og konkurrerer mot det lokale busstilbudet eller den lokale satsingen på sykkel.
- Plasseringen bør sees i sammenheng med andre bilrestriktive tiltak. Eksempler på dette kan være bomring, redusert parkering i sentrum og lignende.
- Sambruk av areal kan være en god løsning der det er knapphet på areal og behov for mindre innfartsparkeringer. Eksempler på dette kan være sambruk ved idrettsanlegg, menighetsbygg, dagligvarebutikker og lignende. Ofte vil det være behov for å regulere parkeringstidene på slike arealer, slik at det ikke oppstår konflikter.

Prinsipper for utforming, fasiliteter og drift

Gående og syklende

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering ved alle nye innfartsparkeringsområder.
- Området skal være tilknyttet gange- og sykkelveier.
- Innfartsparkering for sykler kan suppleres med tilbud som bagasjeoppbevaring, drikkestasjon, luftpumpe, reparasjon- og/eller vaskemuligheter, ladestasjon for elsykkel, bysykkelordning eller muligheter for å leie sykkel.

Trygghet og trafikksikkerhet

- Plasseringen må ikke kreve kjøring i motsatt retning av det som på stedet er naturlig for en arbeidsreisende, etter f.eks. levering av barn.
- Ved planlegging av nye parkeringstilbud må det tas hensyn til lokale trafikkforhold. Adkomsten skal ikke legges fra lokale boligveier.
- Plasseringen skal utformes slik at den oppleves som trygg for de reisende.

Tilgjengelighet, synlighet og informasjon

- Alle innfartsparkeringer bør skiltes tydelig (P+buss), både på området og aktuelle atkomstveier i nærheten. Det bør skiltes likt til alle områder for gjenkjennelighet jf. figuren under:



Figur 1: Skilt for innfartsparkering fra Statens vegvesens håndbok N300 (symbol 767)²

- Innfartsparkeringen bør ligge i kort avstand og synlig fra holdeplassen. Informasjon om innfartsparkering bør legges inn på Vegkart.no, samt i sanntidskartet på AKTs nettside.
- Innfartsparkeringer med tidsbegrensning bør skiltes særskilt godt.
- Alle parkeringer bør synliggjøres i aktuelle kartverk og være søkbare i digitale tjenester.
- Innfartsparkeringene skal fremkomme som en del av reiseforslagene i AKT sin reiseplanlegger.
- Ved større anlegg bør antall ledige plasser fremkomme av digitale skilt langs hovedvei.
- Validering av kollektivbillett eller avgiftsparkering med lav pris bør vurderes der faren for "feilbruk" og etterspørsel av parkering er stor.

Fasiliteter og drift

- Behovet for lehus og sanntidsskilt skal vurderes ved alle nye innfartsparkeringsplasser.
- For å holde på passasjerene, må innfartsparkeringene dimensjoneres slik at de reisende opplever tilbudet som pålitelig og kan vite med sikkerhet at det er ledig kapasitet på parkeringsområdet.

Eksempel på innfartsparkeringer som treffer på prinsippene

I vedlagt kartleggingsdokument har Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk vurdert at følgende området passer godt for prinsippene for plassering av innfartsparkering:

- Kristiansand kommune – Håneskrysset fv. 401 (ved E18).
- Kristiansand kommune - Monan i Søgne.
- Lindesnes kommune – Døle bru sør for E39/fv. 439/fv. 459.
- Lillesand kommune – Borkedalen.
- Lillesand kommune – Brønningsmyr.
- Grimstad kommune – Øygårdsdalen.
- Arendal kommune – Krøgenes.

² Statens vegvesens Håndbok N300 in trafikkskilt oppgir at for visning til innfartsparkeringer fra hovedvei benyttes veivisningsskilt med P-symbol og tekst eller symbol
Dokumentnr.: 24/06612-6

Oppfølging

Agder fylkeskommune følger opp prinsippene for innfartsparkering for områder på fylkeskommunal veggrunn.

Prinsippene vil også presenteres inn i areal- og transportplansamarbeidet i arendalsregionen og for byvekstsamarbeidet i Kristiansandsregionen.

Vurderinger

For å nå klimamålene som er satt for Agder og nullvekstmålet for personbiltrafikken i kristiansandsområdet, ser fylkeskommunedirektøren de positive effektene av tiltak som fremmer sømløse, integrerte og sammenhengende reisekjeder. Fylkeskommunedirektøren understreker at dette innebærer arbeid som ser kollektivtransport, samkjøring, sykling og gåing i sammenheng med hverandre. Det blir derfor viktig å iverksette tiltak som legger til rette for den sømløse bærekraftige reisen, slik at det oppleves som enkelt og attraktivt.

Fylkeskommunedirektøren ser viktigheten av å legge til rette for fortsatt utbygging av gode innfartsparkeringer ved knutepunkt, slik at det er trygt og lett å sette fra seg sykkel/el-sykkel eller bil og reise kollektivt videre. Dette, i tillegg til sømløse overganger mellom reisemidlene, vil være med på å øke andelen som reiser kollektivt.

Fylkeskommunedirektøren anser at prinsippene som følger av denne saken vil være med på å gjøre de riktige valgene for fylkeskommunens eget arbeid, og samarbeid med andre, om innfartsparkering i Agder. Ettersom arealer er en begrenset ressurs, og nedbygging av arealer er den største driveren for den globale naturkrisa er plassering og planlegging av slike områder avgjørende for at Agder skal utvikle seg i riktig retning.

Regionplan Agder 2030

Agder skal være en bærekraftig region med lave utslipp og gode levekår. Vi skal ta hele Agder i bruk også skal vi ta vare på det vi har. Fylkeskommunen skal bidra til å redusere CO2-utslipp og at innbyggere tar grønne reisevalg i hele regionen.

Regional plan for mobilitet 2023-2033

Steg 4: Etablere nødvendige knutepunkter og infrastrukturanlegg

Gode holdeplasser er viktig for å gjøre det attraktivt og enkelt å reise med kollektivtransport. Det er behov for holdeplasser som er trafikksikre, universelle og som har relevant og nyttig trafikantinformasjon både for faste og nye passasjerer. Videre er det å kunne parkere bil eller sykkel på et knutepunkt, for så å ta en buss eller et tog videre, noe som åpner muligheter for at flere reiser kollektivt. Hvordan vi utformer våre bytte- og knutepunkter, påvirker hvem som benytter disse. Vi må utforme holdeplasser og knutepunkter på en måte som fremmer bevegelsesfrihet.

I Handlingsprogrammet for Regional plan for mobilitet 2023-2033 vil det bli en oversikt over områder som kan bli viktige park & ride knutepunkter i Agder.

I fagrapporten om bærekraftig transport i Agder (vedlegg til Regional plan for mobilitet på Agder 2023-2033) står det oppgitt at fylkeskommunen skal lage en plan for hvilke bytte- og knutepunkter som skal prioriteres i perioden og at innfartsparkeringer skal etableres nær viktige holdeplasser i Agder

Økonomiske konsekvenser

Saken har ingen økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at hovedutvalg for samferdsel og mobilitet vedtar prinsippene som følger av denne saken.

Kristiansand, 13.05.2025

Tine Sundtoft
Fylkeskommunedirektør

Ola Olsbu
fylkesdirektør samferdsel