



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Handlingsplan for innfartsparkering 2018-2029

Oppfølging av strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Innhold

1.	INNLEIING	3
1.1	Ansvar når det gjeld innfartsparkering	4
1.2	Meir om Strategi for innfartsparkering fram mot 2030	4
2.	ARBEIDSPAKKAR FOR INNFARTSPARKERING	5
2.1	Arbeidspakkar for arbeidet med innfartsparkering	6
2.2	Status i arbeidet med arbeidspakkar for innfartsparkering	7
3.	STATUS OG UTVIKLING I TALET PÅ Plassar FOR INNFARTSPARKERING	8
3.1	Status og utvikling i talet på innfartsparkeringsplassar for bil	8
3.2	Status og utvikling i talet på innfartsparkeringsplassar for sykkel	10
4.	KRITERIE FOR INNFARTSPARKERINGSPROSJEKT	12
4.1	Parkeringsforskrifta	13
5.	AKTUELLE NYE PROSJEKT FOR INNFARTSPARKERING	14
6.	VIDARE ARBEID	22

1. INNLEIING

Innfartsparkering er eitt av fleire tiltak som skal bidra til å auke talet på kollektivreisande. Det er eit overordna mål om at veksten i persontransporten i byområda skal takast av gange, sykling og kollektivtransport, slik det er nedfelt i Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP) og Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 (RTP).

Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 vart vedteke i fylkestinget i mars 2015. Strategien legg fram prinsipp for arbeidet med innfartsparkering basert på kartlegginga som vart gjort i samband med strategiarbeidet. Dei innkomne uttalene frå kommunane i Hordaland støtta hovudpunkta i strategiforslaget.

I handlingsprogrammet til Regional transportplan Hordaland som blei vedtatt av fylkestinget i juni 2017 er det teke inn følgjande tiltak (tiltak 7.5): «Utarbeide ein handlingsplan for innfartsparkering som oppfølging av Strategi for innfartsparkering for bil og sykkel, deretter setje i verk tiltak.» Dette dokumentet er den første handlingsplanen for innfartsparkering. Den geografiske avgrensinga av planen er Bergensområdet.

Sentralt i arbeidet med handlingsplanen har vore møte med 13 av kommunane rundt Bergen. Desse møta har bidrege til å kartlegge etablerte kommunale plassar som er godt eigna til innfartsparkering, eller forslag til prosjekt som kan arbeidast vidare med. I prosessen med å utarbeide handlingsplanen har det og vore dialog med Statens vegvesen, Bane NOR og Skyss. I arbeidet er det etablert rutinar for og gjennomført teljingar for å kartlegge status for bruk av innfartsparkeringsanlegg for bil og sykkel.

Fylkestinget handsama Strategi for innfartsparkering i møte 11. mars 2015, og gjorde slik vedtak:

1. Fylkestinget støttar overordna mål og strategi i dokumentet Strategi for innfartsparkering fram mot 2030.
2. Hordaland fylkeskommune fylke tar det overordna koordineringsansvaret for vidare utbygging av innfartsparkering for bil, motorsykkel og sykkel i Hordaland.
3. Fylkestinget legg opp til vekst frå dagens 2 500 til ca. 6 000 innfartsparkeringsplassar fram mot 2030, vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med innfartsparkering. 20 % av desse skal vere tilrettelagt for el-billading.
4. Fylkestinget ber fylkesrådmannen arbeide vidare med integrerte løysingar for betaling av kollektivreise og innfartsparkering.
5. Fylkestinget ber fylkesrådmannen følgje opp strategi for innfartsparkering gjennom vidare handsaming av handlingsprogram for kollektivstrategien og dei årlege plan- og byggeprogramma.
6. Fylkestinget ser på arbeidet til den tverrpolitiske arbeidsgruppa for innfartsparkering som avslutta.
7. I Åsane er strategien bunden tett opp til bygginga av bybanen til bydelen. Hordaland fylkesting meiner at fram mot ei avklaring av bybane utbygginga, må det vurderast midlertidige løysingar, som kan betene det aukande behovet. Slike løysningar kan utviklast i saman med andre aktørar i området, både offentlege og private. Midlertidige løysingar må og vurderast i resten av fylket.
8. Fylkestinget vil understreka behovet for trygg innelåst sykkelparkering, og ber om at dette vert innarbeid i rullering av strategien.
9. Fylkestinget ber fylkesrådmannen gå i dialog med Bergen om å sjå på evt. ledige tomter som kan brukast til mellombelse innfartsparkerings, f.eks. Haukås eller C-feltet i Åsane.

1.1 ANSVAR NÅR DET GJELD INNFARTSPARKERING

Hordaland fylkeskommune har det overordna ansvaret for innfartsparkering i fylket. Fylkeskommunen vil samarbeide med private, kommunane og andre offentlege aktørar om etablering av anlegg for innfartsparkering. Fylkeskommunen kan be ein ekstern aktør ta hand om drift av plassane. Ut frå veigarprinsippet vil fylkeskommunen ha primæransvar for det som ligg ved fylkesveg og annan fylkeskommunal infrastruktur, jamfør Tabell 1 under:

TABELL 1: ANSVARSMATRISSE FOR INNFARTSPARKERING

Aktør	Ansvar
Hordaland fylkeskommune	Har overordna ansvar for innfartsparkering. Anlegga skal vurderast i samanheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnett.
Statens vegvesen	Ansvar for innfartsparkeringar som har riksvegfunksjon.
Kommunane	Ansvar for lokale innfartsparkeringsplassar og avsette egna areal. Syte for at naudsynt areal blir inkludert i kommunal planlegging
Skyss	Regulering, marknadsføring
Bane NOR	Ansvar for etablering og drift av innfartsparkeringar knytt til jernbanestasjonar.

1.2 MEIR OM STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING FRAM MOT 2030

Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 vart vedteke av fylkestinget i 2015. Strategien legg grunnlaget for korleis innfartsparkeringstilbodet kan utviklast vidare. Det vert gjort greie for både grunnjeving og utfordringar knytt til bruk av innfartsparkering, og det vert presentert ein utviklingsplan for tilbodet. Eit sentralt poeng i strategien er at etablering av innfartsparkeringsplassar ikkje er eit mål i seg sjølv, men eitt av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken.

For å nå måla for innfartsparkering presenterer strategien fleire sentrale prinsipp for vidare arbeid. Dette gjeld mellom anna fylkeskommunen sitt fokus på overordna plassar, geografisk plassering, spørsmål om brukarbetaling, finansiering og ansvar for utvikling av tilbodet. Strategien viser til at innfartsparkering primært er retta mot sentrumsretta arbeidsreiser i rushtida, der føremålet mellom anna er:

- Avlaste hovudvegssystemet
- Gi eit tilbod til reisande med avgrensa lokalt kollektivtilbod og reisande med kompliserte reisemønstre (fleire byter undervegs)
- Gi fleksibilitet i reisekjeda (kombinerast med ærend undervegs)
- Gi eit alternativ til parkering ved reisemålet

Samstundes vert det vist til at utvikling av innfartsparkeringstilbodet også kan gi følgjande utfordringar:

- Konkurrerer med lokalbusstilbodet (som likevel må oppretthaldast for reisande som ikkje nyttar bil)
- Stimulerer til spreidd utbyggingsmønster og auka bilbruk

- Subsidiering av dei som vel bil på deler av reisa
- Kostbar metode for å oppnå fleire kollektivreisande
- Investering i innfartsparkering vil måtte konkurrere med andre kollektivtiltak (kollektivfelt, terminalar, haldeplassar) om finansiering

Under arbeidet med strategien utførte Transportøkonomisk institutt ei kartlegging av bruken av innfartsparkeringsplassane i Bergensområdet. Kartlegginga viste mellom anna følgjande:

- Over 40 pst av brukarane bur innanfor 3 km frå innfartsparkeringsplassen dei nytta
- Over 80 pst av brukarane har berre ein person i bilen
- Over halvparten ikkje utfører ærend på veg til eller frå parkeringa.
- Fleirtalet av dei som nytta innfartsparkering har avgrensa høve til parkering ved arbeidsplassen.

Når det gjeld finansiering, så legg innfartsparkeringsstrategien til grunn at parkering bør vere ein del av aktuelle bompengepakkar. Der dette ikkje er mogleg bør det søkast samarbeid om finansiering med den einskilde kommune eller andre aktørar.



2. ARBEIDSPAKKAR FOR INNFARTSPARKERING

2.1 ARBEIDSPAKKAR FOR ARBEIDET MED INNFARTSPARKERING

Arbeidet med innfartsparkering er delt inn i ulike arbeidspakkar.

TABELL 2: ARBEIDSPAKKER FOR INNFARTSPARKERING

Arbeidspakke	Målsetting
Strakstiltak	Målsettinga er å gripe tak i prosjekt som er i prosess, eller er i ferd med å bli materialisert.
Dokumentasjon for bruk av anlegg for innfartsparkering	<ul style="list-style-type: none"> • Historisk utvikling i innfartsparkeringsplassar. • Kartlegge belegg. • Sjå trendar i bruksmønster (ledige / opptekne plassar, geografisk bruksmønster). • Sjå fordeling av innfartsparkeringsplassar. • Fellestrekk med andre aktuelle fylker. • Dokumentere bruk av sikker sykkelparkering.
Nasjonal / Internasjonal erfaring	<ul style="list-style-type: none"> • Kva type anlegg har andre aktørar i Noreg og internasjonalt. • Kva er kriteria for den type anlegg dei har, og kva kan overførast til Hordaland. • Geografisk plassering. • Kva erfaringar har andre med deira type anlegg, og kvifor valde dei akkurat den/dei løysingane. • Korleis regulere kapasiteten og utrekninga av anlegga. • Korleis vert betalingsordninga løyst hjå andre.
Drift av anlegg for innfartsparkeringar	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide regulering av bruk • Forskjellige oblatordningar • Betalingsordning • Ulike App-løysingar • Samordne tekniske løysingar i fylket. • Kartleggje og utarbeide samordna tekniske vedlikehaldsrutinar og driftsløysingar. • Utarbeide økonomiske driftsmodellar. • Vurdere talet på HC-plassar som statistisk ikkje er i bruk. • Leige / eige problematikk • Drift av sykkelparkeringshus.
Anlegg for bil	<ul style="list-style-type: none"> • Kartleggje behov for innfartsparkering, samt utvikle metode for dokumentasjon. • Sette opp ein realistisk framdriftsplan for etablering av nye innfartsparkeringsplassar. • Kartleggje sambruk med andre aktørar • Idrettsanlegg • Kjøpesentre • Private aktørar
Anlegg for sykkel	<ul style="list-style-type: none"> • Kartleggje bruken av eksisterande sykkelparkeringar. • Kartleggje behov for sykkelparkering, samt utvikle metode for dokumentasjon. • Marknadsføring av anlegg for sikker sykkelparkering. • Sette opp ein realistisk framdriftsplan for etablering av nye, sikre sykkel-parkeringsplassar. • Kartleggje sambruk med andre aktørar • Idrettsanlegg • Kjøpesentre • Private aktørar

2.2 STATUS I ARBEIDET MED ARBEIDSPAKKAR FOR INNFARTSPARKERING

Status i dei ulike arbeidspakkane for innfartsparkering er vist i tabellen under:

TABELL 3: STATUS I ARBEIDSPAKKANE

Arbeidspakke	Status
Strakstiltak	<p>C-tomt i Åsane: Det har m.a. vore gjennomført:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grunnundersøkingar • Utgreiing av trafikale løysingar • Innhenting av anbod <p>Det har ikkje vore mogleg å oppnå semje med Bergen kommune om å etablere eit mellombels anlegg på C-tomt, mellom anna på grunn av privatrettslege tilhøve.</p> <p>Skuleplassen på gamle Fjell barneskule er omgjord til innfartsparkering med 44 plassar. HFK har løyvd midlar til ferdigstilling.</p> <p>Varnappen parkering / Frekhaug kai er opna i november 2017 med 54 plassar etter spleiselag mellom Meland kommune og fylkeskommunen.</p> <p>Sykkelparkeringshus på Straume er i gang med løyving frå HFK. Bygging er starta.</p>
Dokumentasjon for bruk av anlegg for innfartsparkering.	Det er etablert eit system for å ivareta innsamla data for dei ulike innfartsparkeringsplassane. Dette inneheldt eit oversyn over totalt tal og bruken av desse. Dette er fordelt på utviklinga totalt, per korridor, per kommune og per parkeringsanlegg. Arbeidet med innsamling av data er starta opp og vil halde fram gjennom prosjektperioden.
Nasjonal / Internasjonal erfaring	Det har vore dialog med Voss parkering AS og Bergen kommune ved bymiljøetaten. I arbeid vil det også bli tatt kontakt med Akershus, Rogaland og Trøndelag.
Drift av anlegg for innfartsparkeringar	<p>Kartlegging av innfartsanlegga er på det meste gjennomført. Nokre anlegg har svakt belegg i forhold til kapasitet. Det vert og arbeidd med nye løysingar for regulering av bruken av plassane. Oblatordning ved parkering er på sikt på veg ut og nye løysingar som til dømes skiltskanning og ulike App-løysingar er på veg inn. Det er sett i verk arbeid med å finne ei god løysing for Hordaland.</p> <p>Vidare er arbeidet starta med å sjå på ulike tekniske vedlikehaldsrutinar og driftsløysingar i den hensikt å få til ei samordning for fylket.</p>
Anlegg for bil	<p>Kartlegging av parkeringsanlegg og belegg er i gang på eksisterande innfartsparkeringsanlegg. Metode for dokumentasjon er utvikla og i verksett. Etter møterunde med kommunane er det laga eit prioriteringsforslag for etablering av nye innfartsparkeringar.</p> <p>Å kartlegge mogleg sambruk med andre aktørar som idrettsanlegg, kjøpesentre, kyrkjer og private er starta opp.</p>
Anlegg for sykkel	<p>Det vert arbeidd med etablering av nye, sikre sykkelparkeringshus. Mellom anna i nærleiken av Bybanen sin haldeplass ved Sletten senter og ved Sartor på Straume. Interesse i kommunane for sikker sykkelparkering er stor, og skal arbeidast vidare med.</p> <p>I 2017 er det etablert anlegg for sikker sykkelparkering på Nesttun ved haldeplassen for Bybanen, Åsane terminal og Kleppstø kai. Nytt system for låsing og tilgangskontroll er innført og implementert på anlegget for sykkelparkering på Bystasjonen.</p>



3. STATUS OG UTVIKLING I TALET PÅ Plassar FOR INNfARTSPARKERING

3.1 STATUS OG UTVIKLING I TALET PÅ INNfARTSPARKERINGSPLASSAR FOR BIL

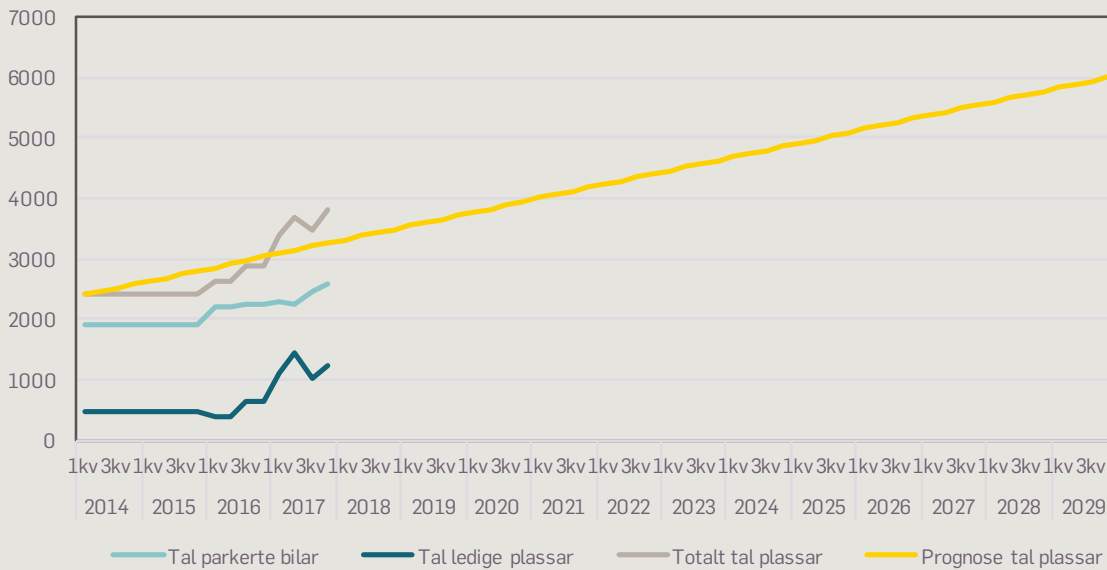
Eit sentralt punkt i fylkestinget sitt vedtak av innfartsparkeringsstrategien er at det vert lagt opp til ein vekst frå ca. 2 500 til 6 000 innfartsparkeringsplassar fram mot 2030. Dersom ein legg til grunn at det skal vere ei lineær utvikling i talet på innfartsparkeringsplassar fram mot 2030, så er ein i dag noko over denne målkurva (sjå figur 1). Forklaringa på at talet på innfartsparkeringsplassar aukar er at eksisterande parkeringsanlegg som tidlegare ikkje var definert som innfartsparkering er lagt til etter møter og synfaringar med omlandskommunane til Bergen. Det bør også nemnast at utbyggingsområder som Arna stasjon, Lagunen, Åsane og Knarvik vil variere i talet på tilgjengelege innfartsparkeringsplassar.

Teljing per november 2017 viser at talet på plassar no er auka til 3820. Utviklingstakten på nye innfartsparkeringsplassar vil naturleg variere, men dersom ein legg til grunn

ei lineær/ jamn utvikling fram mot målsettinga om 6000 plassar i 2030, går det fram av kurven i figur 1 at utviklinga per november ligg noko framfor skjema (tal på plassar: 3820, mot 3260 som er målsetting ved lineær utvikling). Utviklinga følgjer såleis planen, men det bør peikast på at vidare auke i talet vil krevje ein større innsats både økonomisk og arealmessig.

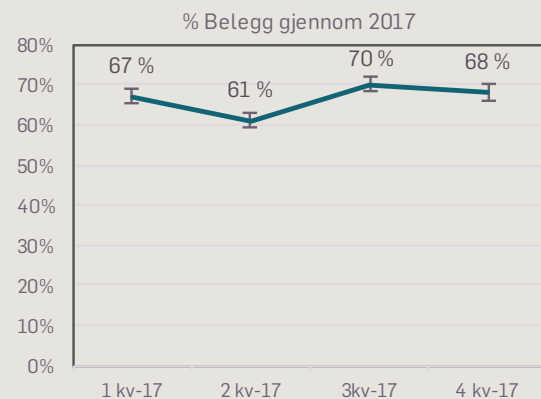
Nokre av parkeringsanlegga er til tider fulle og overfylte. Dette gjeld Arna stasjon, Skjoldskiftet, Sæterveien, Klepestø kai, Storavatnet terminal, Oasen, Straume terminal, Frekhaug kai, Flatøy og Knarvik ved rundkøyringa E39/ Fv 57. Nokre anlegg, så som Birkelandsskiftet, Storavatnet ved Godviksvingane, Skjold kyrkje og Horisont i Åsane har låg utnytting, og dei to førstnemnde vert opna opp for andre enn reisande med periodekort. Åsane ved Horisont vert fjerna som innfartsparkering når arbeidet med ny vidaregåande skule tek til i 2018.

FIGUR 1: MÅLSETTING OG UTVIKLING INNFARTSPARKERING



Figur 2 viser at belegget på innfartsparkeringsplassane i talet på parkerte bilar i Bergensområdet har gjennom 2017 vore mellom 60% og 70%. Merk at variasjonen i talet på tilgjengelege plassar har variert grunna anleggsarbeid av ulike art i nokre av parkeringsområda, samstundes som nye parkeringsplassar har kome til. Talet som er presentert her er eit gjennomsnitt, og ein ideelt dekningsgrad bør ligge mellom 85% og 90%.

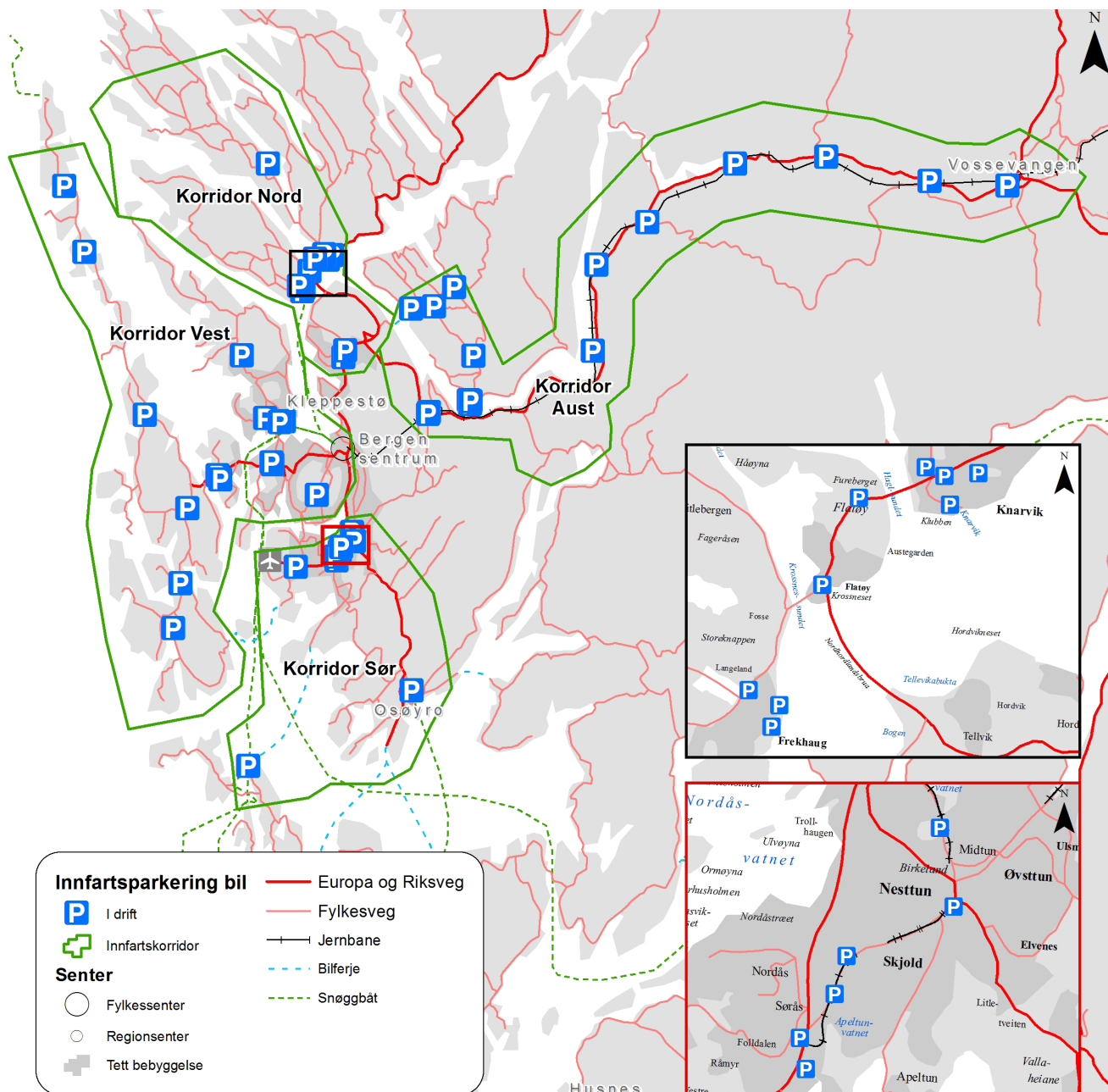
FIGUR 2: STATUS BRUKEN AV INNFARTSPARKERINGSPLASSAR



TABELL 4: INNFARTSPARKERINGSANLEGG PER KORRIDOR

Korridor Nord	Tal	Korridor Sør	Tal	Korridor Aust	Tal	Korridor Vest	Tal
Knarvik vest v/rundkjøring	48	Lagunen	190	Arna ved kyrkja	223	Askøy Kleppstø kai	560
Knarvik v/Statens vegvesen	72	Steinsvikveien	150	Arna ved Øyrane	197	Holmedal / Kleppstø	98
Knarvik hurtigbåtkai	114	Sæterveien	30	Osterøy v/ topp Vesetgjelet	20	Strusshamn	22
Knarvik ved oppstillingsplass for busser	8	Skjold kirke	29	Kvisti Bru	7	Ravnanger	25
Flatøy ved betongprodusent	52	Skjoldskiftet	56	Kvisti Bru v/ Tunell sør	5	Storavatnet Godviksvingane	105
Flatøy ved bussterminal	71	Nesttun	184	Kvisti Bru v/ Tunell Nord	4	Storavatnet bussterminal	46
Frekhaug kai	36	Birkelandsskiftet (Inne)	258	Osterøytunet parkering	50	Straume - kollektivterminal	141
Frekhaug Kai / Varnappen	54	Birkelandsskiftet (Ute)	99	Lonevåg	30	Straume - Kystbygarasjen	50
Frekhaug ved bussterminal	50	Os v/REMA 1000	64	Valestrandsfossen fergekai	55	Fjell gml. barneskole	44
Austmarka / Radøy	32			Vaksdal stasjon	15	Ågotnes terminal	67
Åsane ved bussterminal	184			Stanghelle stasjon	22	Skogsskiftet	46
Åsane ved Horisont	190			Dale stasjon	25	Steinsland	8
				Bolstadøyri stasjon	8	Stranda skule / Sund	60
				Evanger stasjon	7	Tjeldstø terminal	22
				Bulken stasjon	23	Blomvåg terminal	19
				Voss stasjon	90	Oasen	81
Totalt antall plassar per korridor	911		1060		781		1394

FIGUR 3: GEOGRAFISKE KORRIDORAR



3.2 STATUS OG UTVIKLING I TALET PÅ INNFARTSPARKERINGSPLASSAR FOR SYKKEL

Kartlegginga med registrering av sykkelparkeringsplassar kom i gang i august 2017. Andelen som sykklar er låg, og det er ei politisk målsetjing å auke andelen som sykklar. Det er bygd fleire parkeringshus for sikker parkering spesielt innan Bergen kommune, men og Askøy kan nemnast med nytt sykkelparkeringshus på Kleppestø kai. Vidare er det under bygging sykkelparkeringshus ved Straume terminal. Fleire prosjekt for sikker sykkelparkering er under planlegging.

Fordelinga mellom sikker parkering i parkeringshus og parkering på opne bøyler er følgande:

Sikker parkering i parkeringshus: 510 registrerte plassar
 Parkering på opne bøyler: 649 registrerte plassar

Tre nye sikre parkeringshus er opna i 2017:

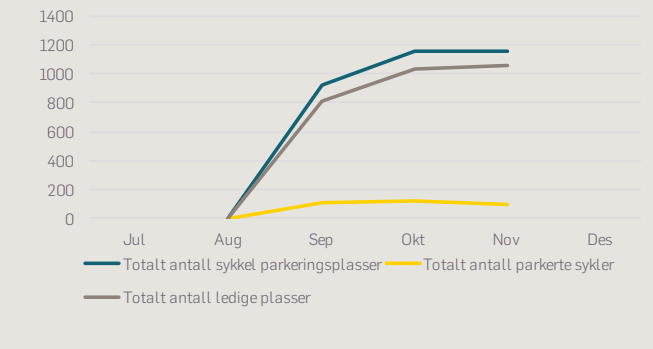
- Nesttun terminal
- Åsane terminal
- Kleppestø kai.

I tillegg er det etablert sikker sykkelparkering ved kollektivterminalen på Birkelandsskiftet, i Loddefjord ved Vestkanten, Arna stasjon, Bergen busstasjon og Jernbaneanstasjonen.

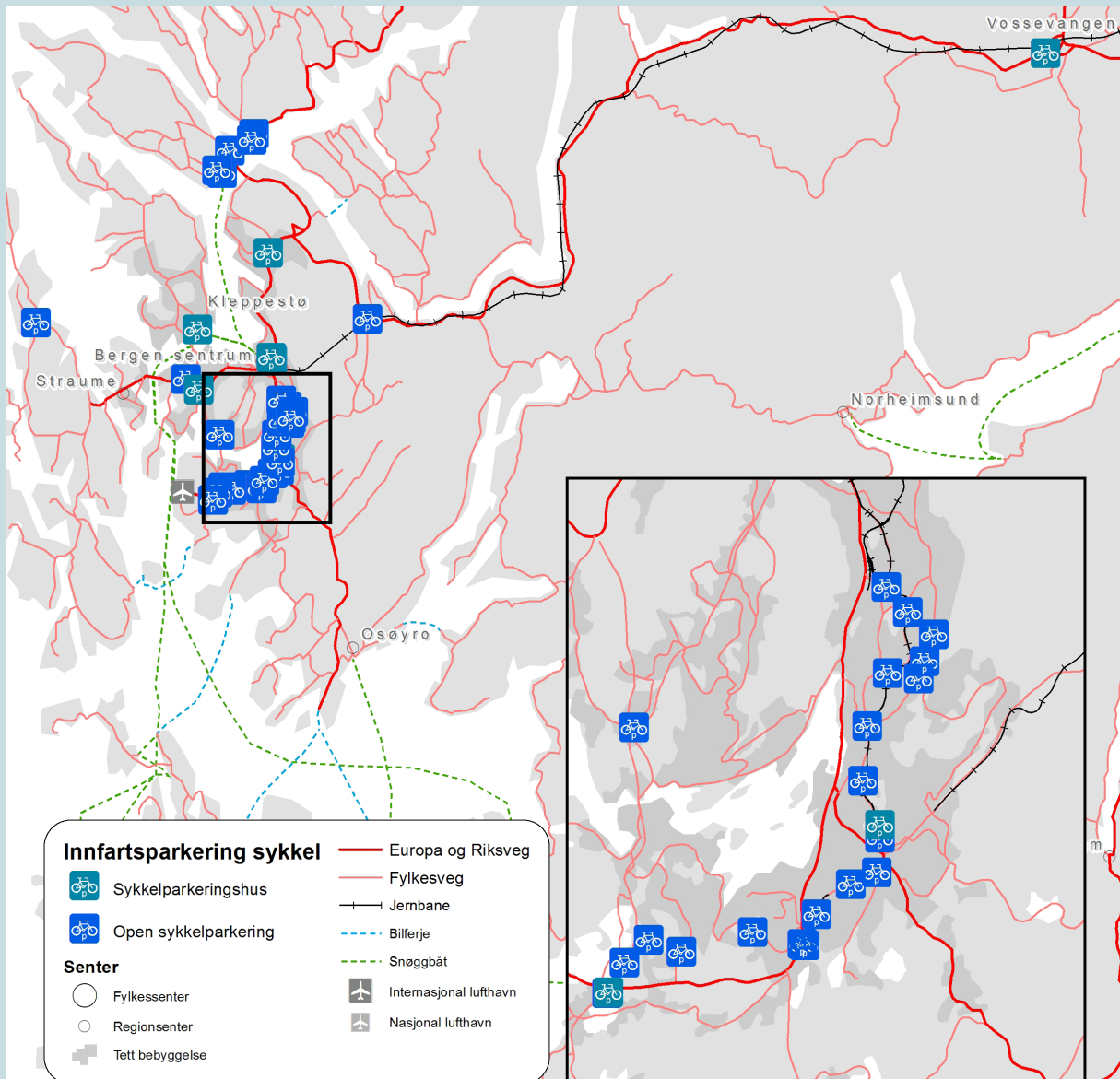
Av figur 4 synes det som at det er mykje ledig kapasitet. Observasjonar syner og at belegget varierar med årstida. Registreringar av utvikling vil gå føre seg gjennom heile prosjektperioden. Eit prioritert tiltak på kort sikt er meir og betre marknadsføring av anlegga for sikker sykkelparkering som mellom anna er etablert ved kollektivknutepunkta.

Det er starta opp eit arbeid med å revidere gjeldande sykkelstrategi for Bergen. Gjeldande sykkelstrategi for Bergen 2010 – 2019 blei vedtatt av bystyret i april 2010. Det blir lagt til grunn at innfartsparkering for sykkel blir eit tema i den kommande revisjonen av strategien.

FIGUR 4: UTVIKLING SYKKELPARKERINGAR 2. HALVÅR 2017



FIGUR 5: STATUS INNFARTSPARKERING FOR SYKKEL





4. KRITERIE FOR INNFARTSPARKERINGSPROSJEKT

Det er arbeid vidare med kriteria for å velje ut aktuelle innfartsparkeringsprosjekt. I januar 2017 vart den nye Parkeringsforskrifta sett i kraft (sjå pkt 4.1 for meir informasjon), og i tillegg til denne vert følgjande kriterier lagt til grunn for arbeidet, basert på innfartsparkeringsstrategien:

TABELL 5: KRITERIE FOR Å VELJE UT PROSJEKT

Kriterie	Grunngjeving
Krav om reguleringsplan eller ikkje?	Formelle planprosesser tar som regel lengre tid enn om det ikkje er trong for plan.
Har parkeringsanlegget riktig geografisk plassering?	Der det er reine innfartsparkeringsplassar som skal etablerast, skal desse ligge utanfor lokalsentra, køstrekningar og bomsnitt. Dersom bilane må passere bomsnitta på veg til innfartsparkeringsplassane vil det kunne bety at fleire vel å køyre heile vegen til reisemålet.
Kva type innfartsparkeringsanlegg?	Fjellanlegg og parkeringshus er kostbart. Flateparkering er rimelegare.
Avlastar prosjektet hovudvegssystemet?	Betre framkomst for annan trafikk i vegnettet. Auke passasjergrunnlaget for kollektivtrafikken.
Vil arealet ha nok kapasitet?	Må sjå på kapasitetsbehov og eventuelt moglegheit for utviding.
Er det mogleg med sambruk?	Sambruk med sentrumparkering, kjøpesentra og kultur-/idrettsanlegg kan vere aktuelt for å sikre god utnytting av parkeringskapasiteten, og reduksjon i samla etterspurnad etter P-areal.
Er det godt kollektivtilbod i nærleiken?	Innfartsparkering skal ligge ved kollektivakse med god frekvens. Tilpassing til Skyss sin rutestruktur.
Er prosjektet eit tilbod til pendlarar med avgrensa lokalt kollektivtilbod?	Kollektivstrategien for Hordaland legg opp til å prioritere ressursane der folk flest reiser. Innfartsparkering gir eit tilbod til dei som enten har lang avstand til eit kollektivtilbod, eller har låg frekvens på kollektivtrafikken ved bustaden.
Konkurrerer innfartsparkeringa med lokal-busstilbodet?	Gir auka bilbruk ved at fleire vel bilen i staden for kollektivtrafikken. Resultatet kan vere lågare passasjertal og dårlegare busstilbod på sikt.
Gjer prosjektet tilstrekkelig fleksibilitet i reisekjeda?	Innfartsparkering gjer det mogleg å kombinere arbeidsreisa med andre ærend undervegs, til dømes levering/henting i barnehage og innkjøp.
Vil prosjektet gje tilstrekkelig reduksjon av talet på (langtids-) parkeringsplassar sentralt i byen?	Bygging av innfartsparkeringsplassar kan opne for fjerning av plassar sentralt i bysentra.
Gjere bilturen kortare?	Avgrense samla køyrelengde i tråd med prinsippet «kort bilreise - lang kollektivreise».
Gir prosjektet eit tilbod til dei som ikkje har parkeringsplass ved reisemålet?	Fleksibilitet i kvardagen.
Vert det lagt til rette for kameratkøyring?	Er ein møteplass for dei som ønskjer å køyre fleire i ein bil. Der det er ledig plass, kan det vere aktuelt med kameratkøyring.
Er innfartsparkeringa lett å bruke?	Gjer det enklare i ein travel kvardag.
Gir innfartsparkeringa eit rimelegare alternativ til dyr parkering ved reisemålet?	Kan vere meir økonomisk gunstig å etablere flateparkering i distriktet framfor p-hus sentralt.
Ligg det godt til rette for HC tilkomst?	Sjå Parkeringsforskrifta, samt tilrettelegging for overgang frå bil til kollektiv, etter som HC plassar på innfartsparkering er lite nytta.
Ligg det til rette for nok strømkapasitet til ladeplassar?	Sjå Parkeringsforskrifta. Krevjast det utvida elektrisk infrastruktur?
Vert det lagt til rette for innfartsparkering for sykkel?	Det kan vere behov for større grad av sikker sykkelparkering dersom fleire skal sykle til haldeplass/ terminal.

4.1 PARKERINGSFORSKRIFTA

Den nye parkeringsforskrifta trådte i kraft 01.01.2017 og tar føre seg dei fleste sider knytt til parkeringsverksemd, mellom anna standardiserte satsar på kontrollsanksjonane, krav om parkeringsplassar for el-bilar med lademoglegheiter, rørslehemmande og standard skilting.

Føremålet med dei nye reglane er:

- Å gjere parkering meir forbrukarvennlege
- Å sikre universelt utforma tilbod
- Å gje likare konkurranseforhold
- Leggje til rette for offentlig kontroll av parkeringsverksemdene



5. AKTUELLE NYE PROSJEKT FOR INNFARTSPARKERING

Det er utarbeidd ei liste med over 80 aktuelle prosjekt for oppfølging mot realisering. Desse prosjekta er igjen delt inn i 3 hovudprioriteringar med 1 som høgste og 3 som lågaste prioritet. I tillegg er kvar prioriteringsgruppe delt inn i korridorar og kommunar. Prosjekt som er meldt inn frå kommunane som ikkje fungerer som innfartsparkeringsanlegg mot Bergen er ikkje teke med i prosjektoversikta. Dette er til dømes anlegg ved Hatvik ferjekai, Halhjem ferjekai i Os og ved Hellesøy hamn i Øygarden.

Dei ulike prioriteringskategoriane vil ha følgjande framdriftsplan:

- Det vert arbeid med avklaring på prosjekt med Prioritet 1 i 2018 og 2019.
- Prosjekt med prioritet 2 ventast avklaring på i 2019 og 2020.
- Prosjekt med prioritet 3 er registrerte prosjekt utan klart avklaringsstidspunkt.

Kommunane har vore aktive bidragsytarar i å identifisere aktuelle prosjekt. Etter besøk hos kommunane hausten 2017 er fleire prosjekt gjenstand for strakstiltak, spesielt innan opprusting, skilting og merking. Desse vert gjort greie for i tabellane under.

Kriteria vist i kapittel 4 vil bli nytta til å prioritere mellom konkrete prosjekt. I tillegg til dette er det spesielt 4 prioriterte område som må trekkast fram:

Åsane

Styrking av innfartsparkeringsskapasiteten i Åsane er ein del bybanearbeidet, og må finne si heilskaplege løysing gjennom denne planen. I tida fram mot avklaring av bybaneplanen har det vore sett på fleire mellombelse løysingar. Det har vore dialog mellom fylkeskommunen og eigarar av aktuelle parkeringsareal i Åsane for å undersøke høve til å auke kapasiteten på innfartsparkering (både leige og meir permanente plassar). Prosessen førte til at C-tomta vart vurdert som det mest aktuelle arealet, og planprosess og prosjektering av 190 nye innfartsparkeringsplassar vart starta opp. I påvente av realisering av C-tomta vart derfor ei straksløysing på tomta for ny vidaregåande skule i Åsane (ved Horisont kjøpesenter) gjennomført. Plassane ved Horisont vil bli fjerna ved byggestart for ny vidaregåande skule (2018).

Status i prosessen med C-tomta er at det fram til no ikkje har vore mogleg å oppnå semje med grunneigar slik at bygging kan starte. Bergen kommune er majoritetseigar i selskapet som eig C-tomta.

Arna

Jernbanedirektoratet/ Bane NOR har ansvaret for innfartsparkeringa i Arna. Bergen kommune har under arbeid ein områdeplan for Indre Arna som inkluderer det same arealet. I lys av etablering av dobbeltspor gjennom Ulriken, kollektivtrafikken sin vesentleg kortare reisetid enn bil til Bergen sentrum, dagens høge kapasitetsutnytting og Arna si sentrale plassering for omlandskommunane i aust - har fylkeskommunen peika på behovet for å styrke innfartsparkeringstilbodet i Arna. Fylkeskommunen har ikkje det formelle ansvaret for innfartsparkering i Arna, men vil i lys av eit koordinerande ansvar for innfartsparkering generelt, streke under at Arna har ein sær sentral funksjon i forhold til eit stort omland. Dette bør reflekterast i planane for plassen.

Bane NOR ser på si side for seg at det mest aktuelle tiltaket er å innføre brukarbetaling, for på den måten å redusere etterspurnaden. Det ligg ikkje føre konkrete planar om utviding av kapasiteten. Bergen kommune har gjennom områdeplanen ikkje nådd avklaring på i kva grad dei vil legge til rette for innfartsparkering vidare.

Marknadsføring av sikker sykkelparkering

Det er etablert sikker sykkelparkering ved fleire knutepunkt i Bergensområdet. Teljingane viser at husa vert lite brukt. Det er derfor behov for meir aktiv og systematisk marknadsføring som viser kva tilbod som er tilgjengeleg (jf. kap. 3.2). Det blir lagt til grunn at innfartsparkering for sykkel blir eit tema i den kommande revisjonen av sykkelstrategi for Bergen.

Betalingsløysingar for deler av Birkelandsskiftet og Storavatnet

I lys av mykje ledig kapasitet er det starta opp eit arbeid med å opne opp deler av parkeringsplassane ved Birkelandsskiftet og Storavatnet. Dette vil bli gjort gjennom å innføre moglegheit for betaling for parkering ved desse plassane på kort sikt, og val av teknisk betalingsløysing er i prosess med aktuelle leverandører.

Føremålet med innføring av brukarbetaling er todelt:

1. Opne opp p-plassar med mykje ledig kapasitet gjennom betalingsløysing
2. Regulere fyllingsgraden på innfartsparkeringsplassar som er overbelasta.

Punkt 1 gjeld i første omgang Storavatnet og Birkelandsskiftet, mens punkt 2 vil bli vurdert der det ikkje finst ledig kapasitet. Det vert vidare arbeid med ei ny løysing for regulering av bruken av innfartsparkeringsplassane i samarbeid med Skyss.

AKTUELLE PROSJEKT MED PRIORITET 1 (TABELL 6):

Korridor	Kommune	Tiltak	Oppfølging
Vest	Sund kommune	Sør for Stranda skole: Ferdig asfaltert og merka areal med plass for ca. 60 bilar. Etablere skilting og ladefasilitetar.	I samarbeid med Sund kommune slutføre arbeidet
	Fjell kommune	Ågotnes: Vurdere utviding med ca. 80 parkeringsplasser i nytt areal ved bussterminalen.	I samarbeid med Fjell kommune, starte opp planarbeid.
		Fjell festning: Her vurderast opprusting av eksisterande parkeringsplass. 60 plasser. Sambruk med Fjell festning. Forminner / krigsminner i området.	I samarbeid med Fjell kommune gjøre naudsynete avklaringar.
		Ved krysset til Kolltveitvegen: Vurdere etablering ved hovudvegen til Øygarden, nord for rundkjøring til Kolltveit tunellen. 50-100 bilar	I samarbeid med Fjell kommune, vurdere areal og starte planarbeid.
		Sykkelparkeringshus på Straume: Under bygging.	I samarbeid med Skyss og Fjell kommune marknadsføre nytt, sikkert sykkelparkeringshus.
	Askøy kommune	Ravnanger: Avklare / finne areal til ny parkeringsplass ved ombygging av bussterminal.	I samarbeid med Askøy kommune og SVV, vurdere areal aust for Kollvågvegen.
		Strusshamn innfartsparkering: Eksisterande innfartsparkering kan utvidast med dekkelegging / merking.	Vurdere trafikale forhold for mjuke trafikantar i samarbeid med Askøy kommune.
		Austside av Askøy: Avklare sambruk på ny parkering ved Erdal kirke.	Bli samd med Askøy kommune om sambruk med Erdal kirke.
	Bergen kommune	Ny bussterminal ved Storavatnet: Avklare om det er mogleg med utviding av tilbodet for innfartsparkering i området.	I samarbeid med Statens vegvesen og Bergen kommune.
	Nord	Lindås kommune	Knarvik: Vurdere innfartsparkering i Knarvik i ulike fasar.
Meland kommune		Flatøy: Ny bussterminal kjem med tilhøyrande ny innfartsparkering. Den gamle plassen blir bussterminal, og ny plass blir vest for denne i tilknytning til kollektivterminalen.	Planarbeid er starta opp, og tiltaket er finansiert i Nordhordlandspakken.
		Varnappen innfartsparkering (ca. 200m frå Frekhaug kai): Opna 54 parkeringsplassar. Klar for bruk. Følge opp bygging av ladesøyler.	I samarbeid med Meland kommune og BKK slutføre montering av ladesøyler.
		Sykkelparkeringshus på Frekhaug kai: Planlegging.	I samarbeid med Meland kommune starte planarbeid.
Radøy kommune		Austmarka kollektivterminal: Etablert parkering for 34 bilar. Følge opp merking / skilting	I samarbeid med Radøy kommune, SVV og Skyss syte for gjennomføring.
Bergen kommune	Åsane: Den langsiktige løysning for innfartsparkering i Åsane vil bli planlagt i samband med Bybanen til Åsane. På kort sikt blir det arbeida med å etablere eit mellombels anlegg på C-tomta.	I samarbeid med Bergen kommune og SVV	

Korridor	Kommune	Tiltak	Oppfølging
Øst	Bergen kommune	Arna: Den langsiktige løysning for innfartsparkering i Arna vil bli planlagt i samband med områdereguleringsplan for Indre Arna. Bane NOR arbeider med tiltak på kort sikt.	I samarbeid med Bergen kommune, Bane NOR og SVV
	Osterøy kommune	Valestrand: Etablert parkering nær ferjekai. Har lade-punkt og planlegger utviding mot ballbinge.	I samarbeid med Osterøy kommune
		Rolland, nord for Vesetgjelet: Rydding, merking, skilting gjennomført.	I samarbeid med BIR og Osterøy kommune syte for at plassen blir rydda og opprusta.
	Samnanger kommune	OPP2 tomte vis a vis Bjørkheim: Eigd av Bjørkheim AS	Samnanger kommune er i dialog med eigar.
		Bjørkheim: Ønsker sykkelparkering med halvtak. Følge opp plassering og gjennomføring.	Samnanger kommune syter for å finne egna plassering for sykkelparkering.
Voss kommune	Nytt kollektivknutepunkt: Sykkelparkering er ein del av knutepunktprosjektet som er under realisering.	Knutepunktprosjektet syter for ferdigstilling av sykkelparkering.	
Sør	Os kommune	Areal nord for Rema 1000 i Byvegen: Eigd av Os kommune. Vurderast.	Utgreie i samarbeid med Os kommune og SVV om tomte er eigna til IP 1 Halvår - 2018.
		Ved nytt kryss på Kolskogen: Sjekke SVV innpassing av busshaldeplass. Følge opp planarbeid for innfartsparkering.	I samarbeid med SVV, Skyss og Os kommune følge opp planarbeid 1 halvår - 2018.
		Sykkelparkeringshus i sentrum: Følge opp Os kommune.	I samarbeid med Os kommune få avklaring på plassering av sykkelparkeringshus.
	Austevoll kommune	Hufthamar: Etablert parkering ved ferje- / hurtigbåt kaien. Sjå på regulering / moglegheiter for utviding.	I samarbeid med SVV setje opp skilt.

AKTUELLE PROSJEKT MED PRIORITET 2 (TABELL 7):

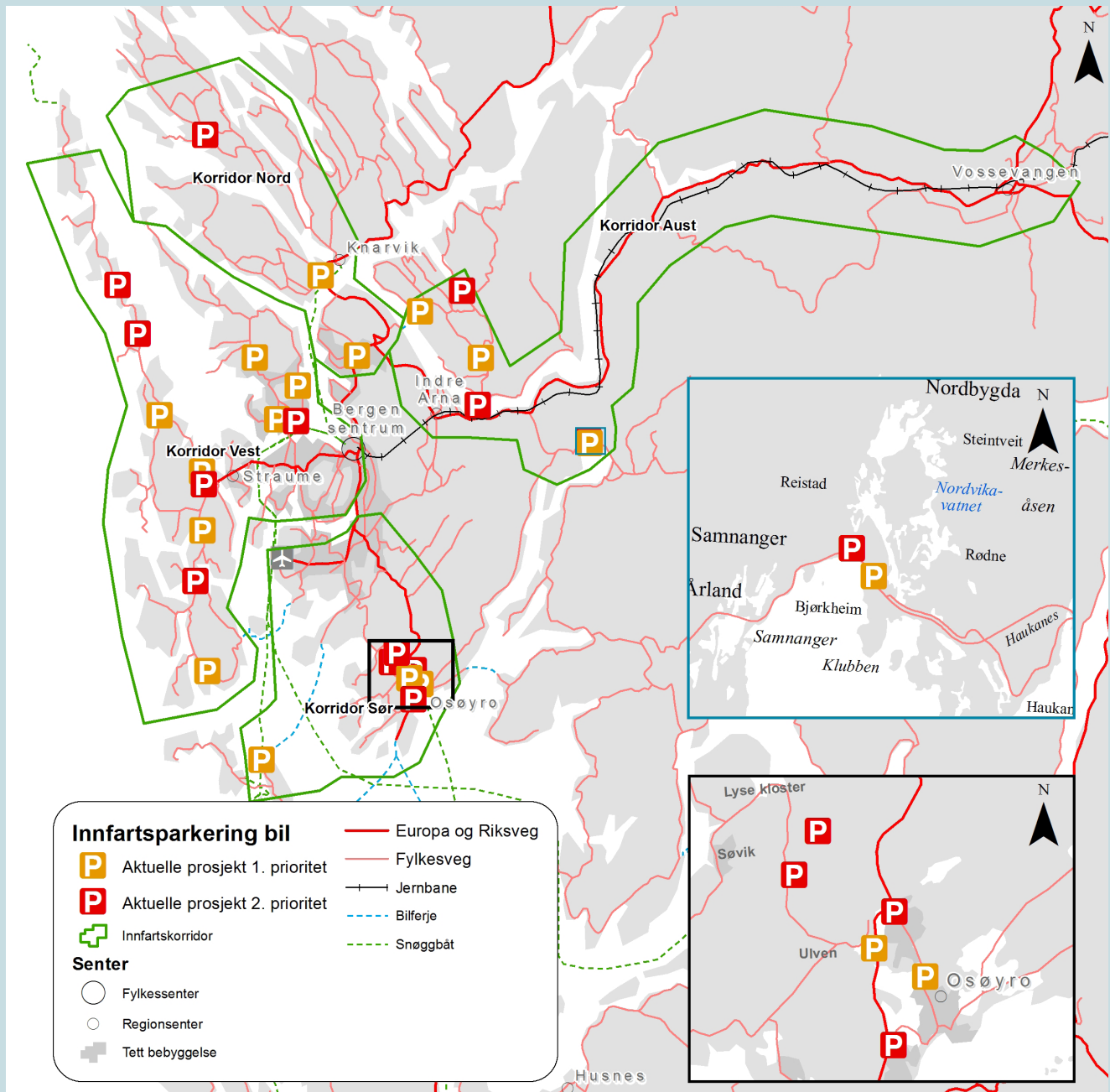
Korridor	Kommune	Tiltak	Oppfølging
Vest	Sund kommune	Skogsskiftet terminal: Følge opp planlagt arbeid med sykkelparkering nær terminal.	I samarbeid med Sund kommune finne egna areal for sykkelparkering.
		Skogsskiftet terminal: Kommunen har ønske om å finne ny "natt"-parkering for buss i Sund. Ønsker å ruste opp noverande oppstillingsplass for buss til innfartsparkering.	I samarbeid med Sund kommune, SVV og Skyss finne egna areal til ny nattparkering for buss.
		Sykkelparkering i kommunen: Kommunen vil sjå på alternative lokaliteter for sykkelparkering og legge det inn i framtidige planar.	I Samarbeid med Sund kommune følge opp planane.
	Fjell kommune	Areal for innfartsparkering under ny rundkjøring Kolltveit: Langsiktig ved nytt Sotra samband.	Moglegheiter og avklaring diskutert med SVV og Fjell kommune fram mot ferdigstilling.
	Øygarden kommune	Rong: Etablering av innfartsparkering i kommunesenteret. Kommunen avsetter areal og legger til rette.	I samarbeid med Øygarden kommune syte for areal blir avsatt og at planarbeid startas opp.
		Toftøy/Dalekletten: Kan være aktuelt område for innfartsparkering. Planlagt areal må undersøkjast.	I samarbeid med Øygarden kommune undersøke planlagt areal.
		Kommunen: Planlegger å leggja til rette for sykkel med sykkelparkering	I samarbeid med Øygarden kommune planleggje for sykkelparkering i kommunen.
	Askøy kommune	Avklare parkeringssituasjonen på Kleppestø kai	Askøy kommune regulerer parkering på Kleppestø kai.
		Nytt parkeringshus i fjell på Kleppestø: Ligg som forslag i områderegulering for Kleppestø sentrum. Høg kostnad og finansiering ikkje klar.	Askøy kommune er ansvarleg for å følgje opp områdereguleringsplanen for Kleppestø.
		Sykkelparkeringar: Arbeide med ytterligere sykkel-parkeringar i kommunen.	I samarbeid med Askøy kommune finne aktuelle områder for sykkel-parkering.
Nord	Lindås kommune	Knarvik: Sykkelparkering mellom Knarvik ungdomsskole, HFK sin vidaregåande skole og rådhuset.	I samarbeid med Lindås kommune følge opp planer for sykkelparkering i Knarvik.
		Knarvik: Sykkelparkering sentralt ved skysstasjonen / busstrase i Knarvik.	I samarbeid med Lindås kommune følge opp planer for sykkelparkering i Knarvik.
		Knarvik: Sykkelparkering på kaien ved snøggåten.	I samarbeid med Lindås kommune følge opp planer for sykkelparkering Knarvik kai.
		Knarvik: Parkeringsplassen ved Skysstasjonen i Knarvik. Del av plassen kan da vere aktuell som parkering bl.a. for kollektivreisande til Bergen. Avklarast.	Lindås kommune avklårar kollektiv-terminal med tilhørande innfartsparkering.
	Meland kommune	Frekhaug kai: Parkeringsforholda må ryddast opp i slik at det kan vere mogleg å snu buss på kaien. Det blir vurdert å endre oppmerkinga på parkeringsplassen for å sikre areal til snuplass for buss.	Ny merking er på plass. Samarbeid med Meland kommune og Skyss om snumoglegheit og busshaldeplass på kaien.
		Parkering ved betongblandeverket på Flatøy: Skilting.	Sjekke i samarbeid med SVV og Meland kommune om skilting til parkering er tilstrekkelig.
	Radøy kommune	Manger: Prioritere å etablere innfartsparkering. Kommunen kjem med forslag til areal.	Kommunen sett opp forslag til plassering av innfartsparkering.
		Manger: Prioritere å etablere sykkelparkering. Kommunen kjem med forslag til areal.	Kommunen sett opp forslag til plassering av sykkelparkering.

Korridor	Kommune	Tiltak	Oppfølging
Øst	Osterøy kommune	Lonevåg: Etablert parkering ved bussterminalen. Manglar ladepunkt.	Osterøy kommune vil undersøke etableringa av ladepunkt.
		Kvisti bro: Har 7 parkeringsplassar i dag. Undersøke om utviding er mogleg.	Samarbeide med Osterøy kommune, SVV og Skyss om moglegheiter.
		Alle eksisterande parkeringsplasser på Osterøy: Ta greie på generell opprusting, merking, skilting.	Samarbeide med Osterøy kommune, SVV og Skyss om inspeksjon og tiltak.
		Valestrand: Vurdere sykkelparkeringshus i sentrum i nærleiken av kaien	Samarbeide med Osterøy kommune, SVV om etablering.
		Lonevåg: Vurdere sykkelparkeringshus i nærleiken av sentrum	Samarbeide med Osterøy kommune om etablering.
	Vaksdal kommune	I alle 3 sentrumsområda Vaksdal, Stanghelle og Dale ønskes tørr sykkelparkering / sykkelparkeringshus ved kollektivknutepunkt: Koordinerast mellom kommunen og Bane NOR.	Samarbeid mellom Vaksdal kommune og Bane NOR om etablering.
		Vaksdal kommune arbeider med en plan for sykkelparkering / sykkeltransport.	Samarbeide med Vaksdal kommune om etablering.
Samnanger kommune	Tomten "Pøylø" ved samfunnshuset: Vurdere planarbeid.		
Sør	Os kommune	Tøsdalskiftet: Vurdere å ingå leigeavtale med private interessentar	Vurdere leigeavtale
		Ved rundkjøring i Kuvågen. Krysset Kuhnlevegen / Kuvågvegen: Området er til sals, og ikkje regulert. Vurderast som innfartsparkering	I samarbeid med Os kommune og SVV vurdere området til innfartsparkering.
		Lyseparken: Har plan for kollektivterminal med innfartsparkering. Noko fram i tid, men sør for bompengesnitt.	Følge nøye med i planprosess og gjennomføring i samarbeid med Os kommune, SVV og Skyss fram mot gjennomføring.
		Svegatjønn / Endelausmarka: Følge opp planarbeid for innfartsparkering.	I samarbeid med SVV, Skyss og Os kommune følge opp planarbeid.
	Austevoll kommune	Hufthamar og Bekkjarvik: Vurdere sikker sykkelparkering nær kaien	Avsetje areal til sykkelparkering i samarbeid med Austevoll kommune.

AKTUELLE PROSJEKT MED PRIORITET 3 (TABELL 8):

Korridor	Kommune	Tiltak
Vest	Sund kommune	Spildepollen: Ved utbygging av snuplass for buss vil kommunen undersøke utbygging av innfartsparkering. Følge opp kommunen.
		Hald stadion: 150m frå Skogskiftet terminal / Sambruk med idrettsplass undersøkast
		Parkeringsrampe på FV 555 sør for kryss til Steinsland kai: Mulig innfartsparkering avklarast.
		Nord for FV 555 inst i Førdespollen: Parkeringsplass etablert. Avklare med kommunen bruken som innfartsparkering. Opprusting?
	Fjell kommune	Fjell Gard: Plassen er opparbeidd som parkeringsplass og ligg nede i et søkk vest for fylkesvegen, rett vest for Fjell barneskole og nyttast av turgåarar og besøkande til kyrkja. Avklare om plassen kan nyttast som innfartsparkering.
	Øygarden kommune	Vik: Parkering ligger i godkjent reguleringsplan.
Nord	Meland kommune	Midtmarka / Flatøy: Undersøkast om egna areal.
		Parkering Ungdomsskolen: Kommunen vil ha skoleplassareal i tankane til parkeringsforemål når skolen fråflyttast.
Øst	Osterøy kommune	Osterøytunet: Har lade punkt, mulig utviding med nokre få plassar. Dårlig merka frå veg. Busshaldeplass rett ved.
		Hauge ved barnehage og ungdomshus: Ny barnehage skal byggas. Vurdere sambruk.
		Haus sentrum ved butikken: Parkeringsplasser ved grøntareal langs veg. Sjekke om området er egna.
		Haus ved kyrkja: Sjekke om området er egna.
	Vaksdal kommune	Vaksdal: Sørge for tilstrekkelig tal på innfartsparkeringsplassar nær kollektivknutepunkt, og avsette areal til dette.
		Stanghelle: Sørge for tilstrekkelig tal på innfartsparkeringsplassar nær kollektivknutepunkt, og avsette areal til dette.
		Dale: Sørge for tilstrekkelig tal på innfartsparkeringsplassar nær kollektivknutepunkt, og avsette areal til dette.
		Samlege parkeringsplasser i Vaksdal kommune: Rustast opp etter siste Parkeringsforskrift, tydeleg skiltmerking på hovudveg som ledar til parkeringsområde bør etablerast.
	Samnanger kommune	FV 137 Solbjørgvegen mot Rolfsvåg: Utviding av parkeringsanlegg i krysset på Holdhus mellom FV 7 Samnangervegen og mot Rolfsvåg. I samarbeid med Samnanger kommune og SVV.
	Voss kommune	Frakthus tomte: Plassert nord for stasjonsområdet. Er i dag etablert som rein overflateparkering, men det førelegg reguleringsplan for parkeringshus på inntil 3 etasjar. Kapasitetsauke frå 100 til 300 plassar.
Fengselstomten: Forsvinn ved utbygging til næringsbygg. God plassering i forhold til kollektivtransport vidare. Undersøke om tomten kan brukas i en overgangsperiode. Følge med utviklinga.		
Fleisher-tomte: Eigd av Fleischer hotell. Voss Parkering AS (Eigd av Voss kommune) tar dialogen med eiger. HFK og Voss kommune følgjer utviklinga.		
Areal vest for stasjonsområdet: Voss kommune vil sjå på muligheter for alternative tomter nært ved, men vest for stasjonsområdet. HFK følgjer opp.		
Sør	Os kommune	Areal rundt og bak Rema 1000 i Byvegen: Sjekke om området er egna.
		Hatvik kai: Vurdere behov / moglegheiter. Samråd med Os kommune.
	Austevoll kommune	Bekkjarvik: Se etter egna areal nær hurtigbåt kai, eventuelt inngå samarbeid med privat aktør.
		Austside av Huftarøy mot Reksteren: Dersom nytt ferjeleie etablerast må det settas av plass til innfartsparkering. Dette avhenger av at Hordfast blir etablert.

FIGUR 6: INNFARTSPARKERING AKTUELLE PROSJEKT



Kostnader

Fram mot eit måltall på 6 000 innfartsparkeringsplassar står det att etablering av ca. 2 000 nye plassar. Dette vil vere ein meir ressurskrevjande prosess enn fram til no. Det er ei målsetting at flest mogleg av dei nye plassane vert etablert som flateparkering, då desse har ein vesentleg lågare kostnad enn tilsvarande plassar i p-hus.

Etablering av dei resterande 2 000 innfartsparkeringsplassane fram mot 2030 kan gi følgjande reknestykke, basert på ein føresetnad om at halvparten av dei nye plassane vert etablert som flateparkering, og den andre halvparten som p-hus eller fjellhall:

Type parkering	Tal plassar	Kr per plass	Kostnad mill. kr
P-hus	1 000	350 000 - 500 000	350 - 500
Flateparkering	1 000	50 000 - 70 000	50 - 70
Totalt	2 000		400 - 570

Det vert streka under at desse tala er moderate og er meint å fungere som eit døme, og at prisen kan variere mykje med kostnader for grunnverv, grunnforhold, val av løysing for konstruksjon med meir. Kostnad over 12 år fram mot 2030 (med føresetnadene frå tabellen over) vil då kunne reknast til ca. 35 - 48 mill. kr per år med utgangspunkt i dagens kroneverdi. Ein auke i talet på flateparkering vil kunne redusere dette talet



6. VIDARE ARBEID

Handlingsplanen legg fram eit høgt tal på moglege innfartsparkeringsprosjekt og eit sett med prioriteringskriterier som kan nyttast til å velje ut prosjekt. Det er i tillegg retta særleg fokus på Åsane og Arna, samt marknadsføring av sikker sykkelparkering og opning/ betalingsløysingar for Birkelandsskiftet og Storavatnet (jf. kap. 5).

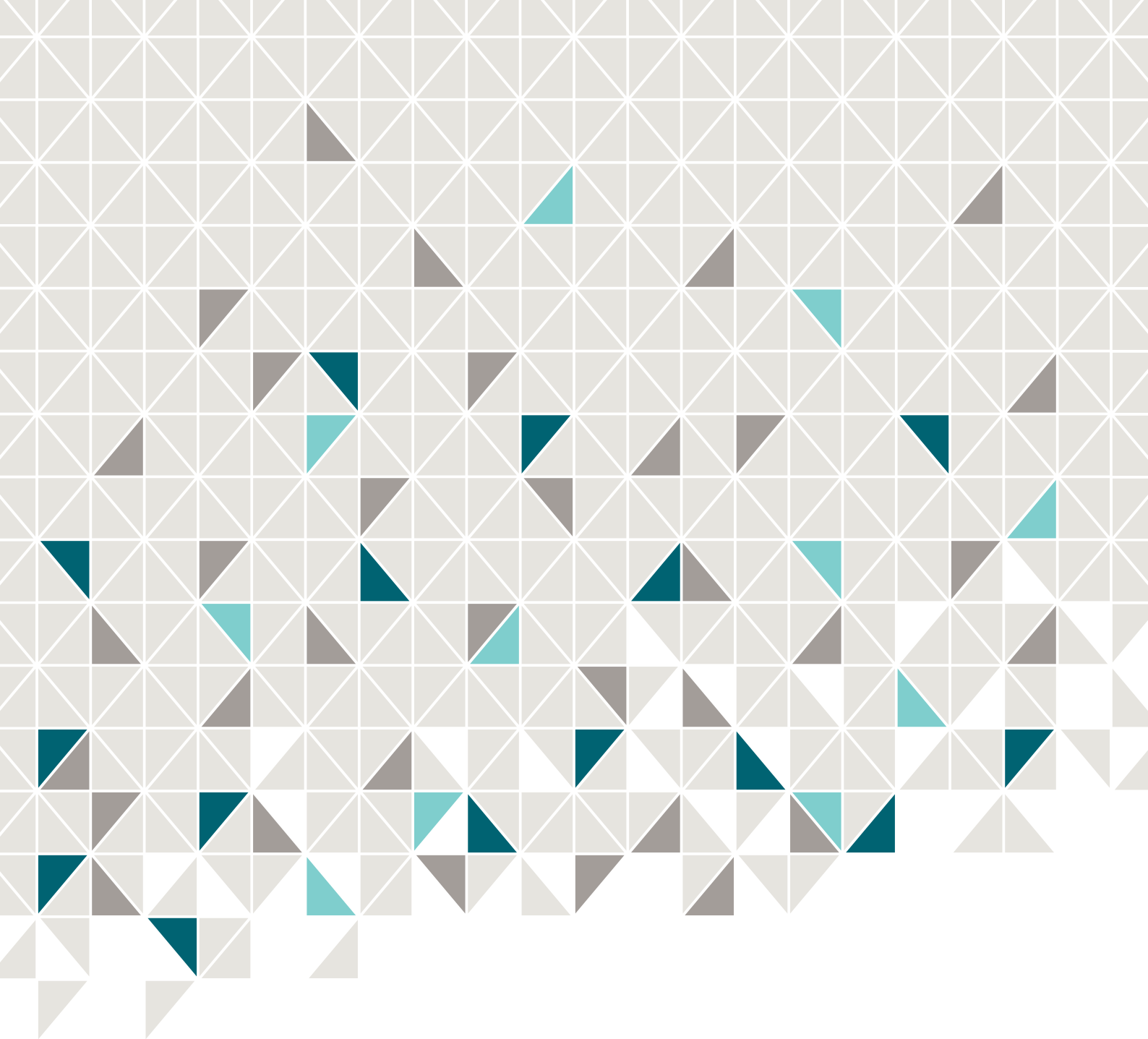
Kartlegginga av aktuelle areal for innfartsparkeringar og møter med kommunane har vist at det finst ei rekke aktuelle prosjekt å arbeide vidare med. Første fase vert å strukturere og ytterlegare prioritere mellom prosjekta. Det blir lagt til grunn at finansiering og prioritering av anlegg for innfartsparkering blir teke inn i dei årlege rulleringane av investeringsprogrammet for fylkesvegnettet. Vidare arbeid med konkrete prosjekt må sjåast i samanheng med analyse av behov og etterspurnad. Denne analysen vil ikkje gi eit eksakt svar på behov, og må koplast mot kven det er ønskeleg skal nytte p-plassane. Etterspurnad etter innfartsparkeringar er også avhengig av andre, trafikkregulerande verkemidlar, til dømes bompengar, frekvens på kollektivtilbod, køstrekingar med meir. Konkrete prosjekt vil difor koordinerast mot Skyss og plassering av bomsnitt.

Den einskilde kommune er plan- og parkeringsstyresmakt. Ut i frå vegeigarprinsippet har Hordaland fylkeskommune det overordna ansvaret for innfartsparkeringar som ligg til fylkesveg og fylkeskommunal infrastruktur. Det må og presiserast at Statens vegvesen og Bane NOR må følgje opp for p-plassar som er plassert langs riksveg og jernbane.

Målsettinga om 6000 plassar for innfartsparkering for bil i 2030 er ambisiøs, både når det gjeld å finne tilgjengeleg areal og med tanke på finansiering. Om ein skal nå denne målsettinga må staten ha ei like offensiv haldning som fylkeskommunen på dei anlegga som statlege etatar har ansvar for.

Det blir lagt til grunn at innfartsparkering for sykkel blir eit tema i den kommande revisjonen av sykkelstrategi for Bergen. På kort sikt er det viktig med meir og betre marknadsføring av anlegga for sikker sykkelparkering som mellom anna er etablert ved kollektivknutepunkta.

Etter at strategi for innfartsparkering vart vedteke har auka bruk av delemobilitet blitt ein meir tydeleg trend. Ut frå dette kan det vere grunn til å tru behovet for innfartsparkeringsplassar vil synke med auka bruk av delemobilitet fram mot 2030. Dette må vere ein del av den fortløpande vurderinga når ein skal prioritere ressurs- og arealbruk knytt til innfartsparkering i åra som kjem.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

