

# Strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Høringsutkast



HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE



Høringsfrist  
31. desember 2014

# Innhald

<b>1 Innleiing.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Definisjonar og avgrensingar .....</b>	<b>8</b>
<b>3 Grunngeving og utfordringar .....</b>	<b>10</b>
3.1 Grunngeving for innfartsparkering .....	10
3.2 Utfordringar knytt til innfartsparkering som verkemiddel.....	10
<b>4 Sentrale prinsipp og strategi for innfartsparkering.....</b>	<b>12</b>
<b>5 Mål og utviklingsplan av innfartsparkeringstilbodet.....</b>	<b>16</b>
5.1 Mål for innfartsparkering.....	16
5.2 Måltall for utviklinga.....	17
5.3 Overordna innfartsparkeringsplassar .....	17
5.4 Utviklingsplan.....	20

# Forord

Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune har satt ned ei tverrpolitisk arbeidsgruppe for å arbeide med ein meir offensiv strategi for innfartsparkering. Grappa har hatt følgjande fem medlemmer frå samferdselsutvalet; Gustav Bahus (FrP) (leiar), Alf Helge Greaker (V), Atle Kvåle (A), Torill Eidsheim (H) fram til september 2013 då Eli Berland (H) overtok hennar plass, og Pål Kårbø (KrF) fram til juni 2012 då Tom Skauge (SV) overtok hans plass.

I tillegg har Statens vegvesen og administrasjonen vore representert ved samferdselsavdelinga, planseksjonen på regionalavdelinga og Skyss.

Sentralt for arbeidet har vore deltaking i Transnova sitt prosjekt i regi av Transportøkonomisk Institutt (TØI): *Optimalisering av innfartsparkering som klimatiltak*, som har resultert i ein eigen rapport om innfartsparkering for Hordaland. Tilsvarande undersøkingar er gjort for Oslo/ Akershus, Sør-Trøndelag, Vest-Agder og Buskerud. Denne undersøkinga er eit viktig fagleg grunnlag for strategidokumentet.

I tillegg til deltaking i prosjektet vart det september 2014 gjennomført eit fagseminar for innfartsparkering med politisk og administrativ deltaking frå Bergen og omlandskommunane. Sentralt på seminaret var presentasjon av TØI si kartlegging. I regi av prosjektet blei det i september 2012 gjennomført møter med aktuelle kommunar i Bergensområdet.

Gjennom arbeidet har det vore engasjement og vilje både frå arbeidsgruppa og eksterne samarbeidspartnarar til å utvikle innfartsparkeringstilbodet i Bergensområdet.

Vi vil spesielt takke den politiske arbeidsgruppa for deltaking i arbeidet med å utvikle ein strategi for innfartsparkering i Bergensområdet.

Fylkesrådmannen legg med dette fram Strategi for innfartsparkering som grunnlag for politisk handsaming.

Håkon Rasmussen  
Fylkesdirektør samferdsel



# 1 Innleiing

Fylkesutvalet gjorde i 2011 vedtak om å setje ned ei tverrpolitisk arbeidsgruppe for innfartsparkering, og utarbeide ein offensiv strategi for innfartsparkering. Det er på eit fagleg grunnlag utarbeidd eit forslag til strategidokument for innfartsparkering. Dette dokumentet vil bli følgt opp gjennom eigne prosessar med kommunane og dei årlege plan- og byggeprogramma, samt i handlingsprogrammet for kollektivstrategi for Hordaland frå 2016. Strategien skal og vere eit innspel til arbeidet med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Innfartsparkering er eitt av fleire tiltak som skal bidra til å auke talet på kollektivreisande og vil vere med på å nå dei felles overordna måla om at veksten i persontransporten skal handterast med gange, sykling og kollektivtransport som er nedfelt i Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP) og Regional transportplan 2013 – 2024 (RTP). I tillegg er det i RTP sett som eit mål at det skal vere nullvekst i privatbilismen for Bergensområdet (12 kommunar).

Vidare legg Kollektivstrategien for Hordaland til grunn at ein skal auke marknadsandelen for kollektivtrafikken, noko som mellom anna inneber å utvikle det beste tilbodet der flest reiser.

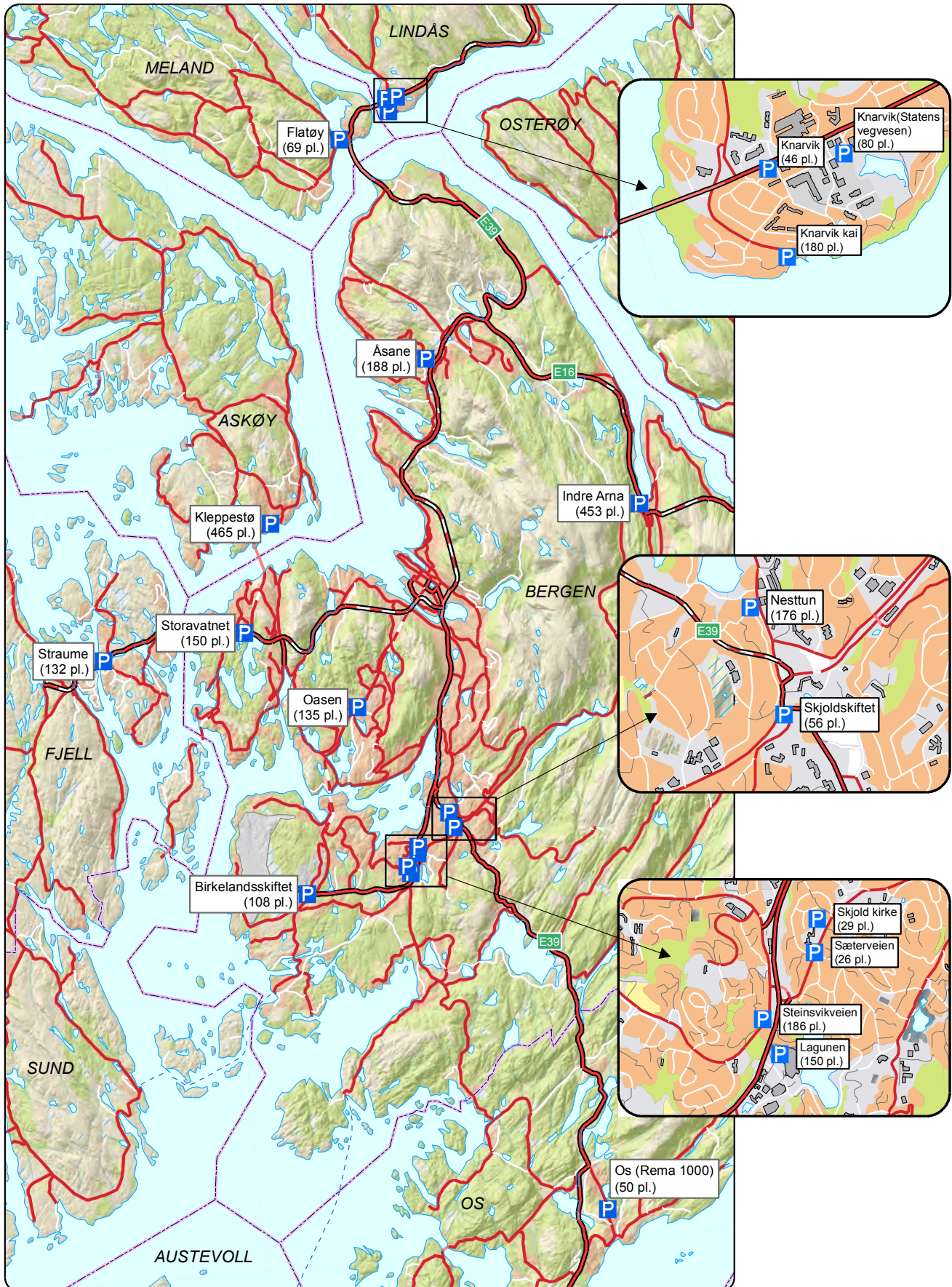
Etablering av innfartsparkeringsplassar er såleis ikkje eit mål i seg sjølv, men i større grad eit av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla for kollektivtrafikken. Utbygging av innfartsparkeringsanlegg er ressurskrevjande, og må balanserast mot nytte og andre tiltak for å auke kollektivandelen.

Samla sett er det i dag omlag 2500 innfartsparkeringsplassar i Bergensområdet fordelt på 19 overordna innfartsparkeringsanlegg. Desse plassane er eigd av Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, kommunane eller private føretak. Det har vore ein vekst i innfartsparkeringsplassar frå 2007 då det var 1700 plassar, og fram til i dag med 2500 plassar. Veksten er på over 40 pst. Når det gjeld drift- og vedlikehaldsansvaret er dette fordelt på fleire aktørar. Det er ei utfordring i arbeidet med å etablere eit sams system, særleg med tanke på dimensjonering av plassane, operativ drift og utvikling av brukarbetalingssystem.

For Bergensområdet er dei største innfartsparkeringsplassane knytt til kollektivreiser med buss, bybane, snøggbåt og tog. Det er og lagt til rette for sykkelparkering.







Figur 1 Innfartsparkering dagens situasjon (kjelde: TØI)

## Dagens situasjon og hovudresultat frå kartlegginga i Hordaland våren 2014

Som eit ledd i innfartsparkeringsprosjektet er det teke del i Transnova sitt prosjekt i regi av Transportøkonomisk Institutt (TØI): *Optimalisering av innfartsparkering som klimatiltak*. Det er utforma ei kartlegging av innfartsparkeringstilbodet i Hordaland. Tilsvarende undersøkingar er gjort for Oslo/ Akershus, Sør-Trøndelag, Vest-Agder og Buskerud.

Rapporten gjer greie for bruk av innfartsparkeringsplassane i Bergensområdet, og analyserer bruken av plassane, mellom anna gjennom spørjeundersøkingar blant brukarane av innfartsparkering.

Dei største innfartsparkeringsplassane i Bergensområdet ligg i kommunesentra Straume, Kleppstø og Knarvik, og her er det buss og snøggbåt som er alternative kollektivreisemiddel. I Os ligg innfartsparkeringsplassen utanfor senterområdet, men like ved ein sentral busshaldeplass for vidare reise til Bergen. Denne plassen er av dei mindre plassane i utvalet. I Bergen kommune ligg dei største og viktigaste innfartsparkeringsanlegga i Arna, Åsane, Storaavatnet, Lagunen og Nesttun. For fyrstnemnde er det tog som er alternativ bytemiddel frå bil, medan Lagunen og Nesttun har bybana som det viktigaste kollektivtransportmiddelet saman med buss.

Oblatordninga er innført på følgjande plassar Steinsvikvegen, Lagunen, Nesttun, Oasen, Os, Sæterveien, Skjoldskiftet, Skjold kirke og Åsane.

Bruken av utvalde innfartsparkeringsplassar i Hordaland er kartlagt som ein del av strategiarbeidet. Denne kartlegginga viste mellom anna følgjande:

### Ledig plass

- Ved fleirtalet av plassane.

### Avstand

- Stor variasjon i avstand mellom bustad og innfartsparkeringsplass. Over 40 pst bur innanfor 3 km frå parkeringsplassen, mens over halvparten av brukarane ikkje utfører ærend på veg til og frå innfartsparkeringsplassen.

### Få personar i bilane

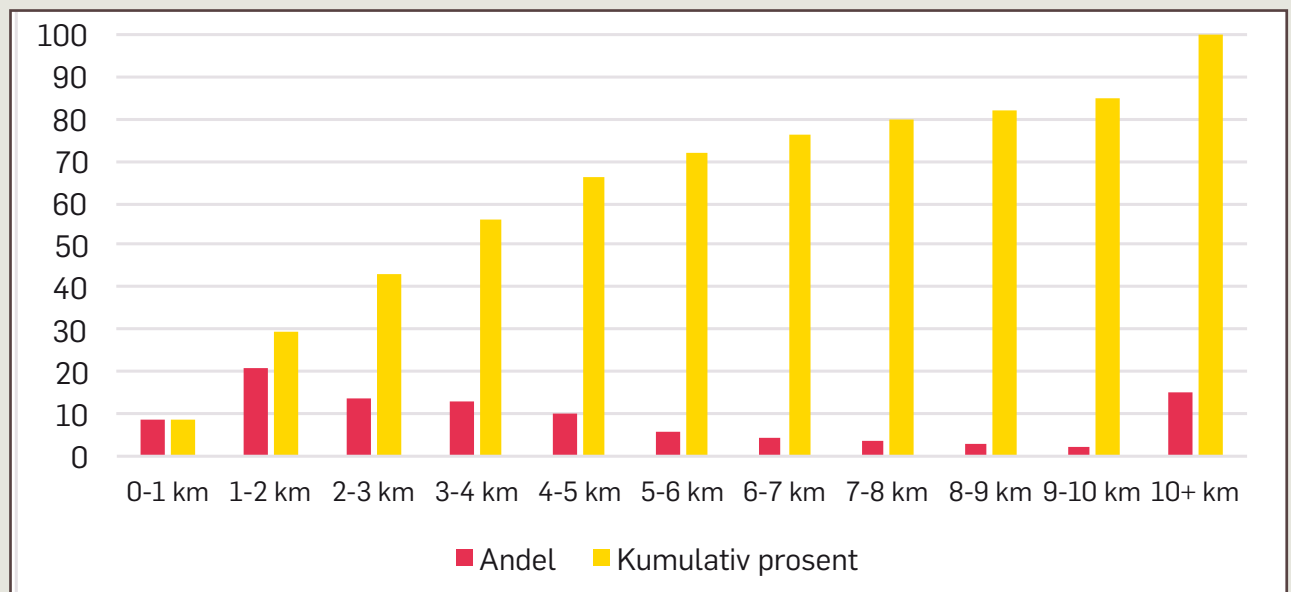
- Over 80 pst av bilane som parkerer på innfartsparkeringsplassane har berre ein person i bilen.

### Fleirtalet av brukarane av innfartsparkeringsplassen har eit busstilbod

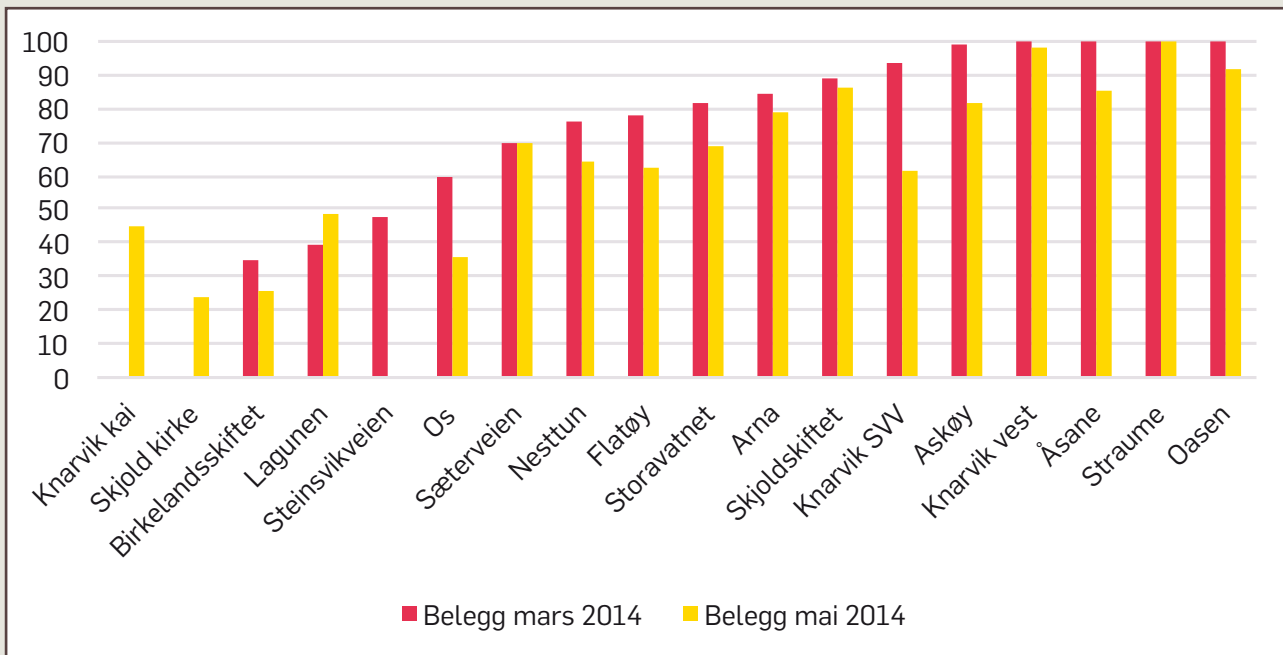
- Over 70 pst av brukarane kan bruke buss til bytepunktet/ innfartsparkeringsplassen.

### Fleirtalet av dei som nyttar innfartsparkering har avgrensa høve til parkering ved arbeidsplassen

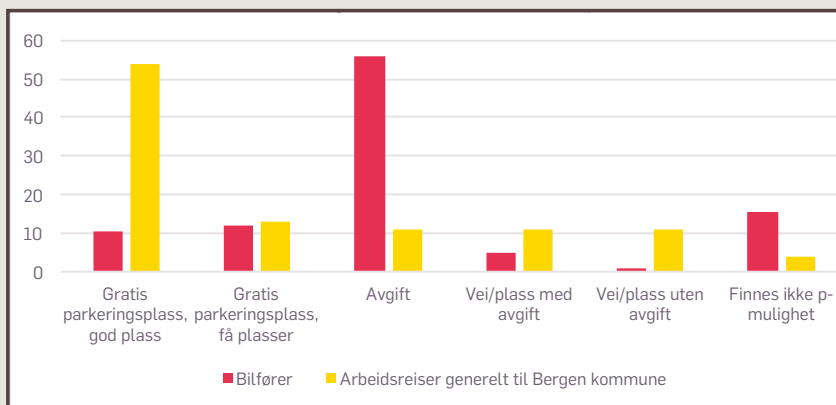
### Fleirtalet nyttar innfartsparkeringsplassen fem eller fleire gonger i veka



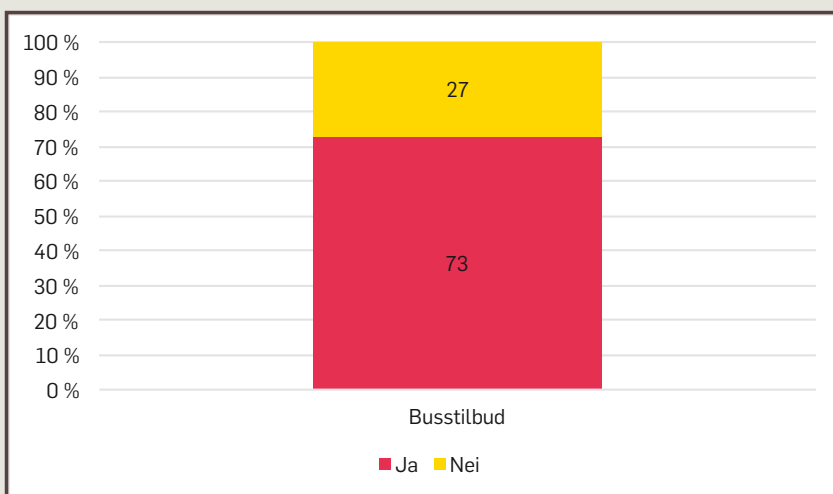
Figur 2 Avstand mellom bustad og innfartsparkering (kjelde: TØI)



Figur 3 Belegg mars og mai 2014 (kjelde: TØI)



Figur 4 Parkeringsforhold ved arbeidsplass (kjelde: TØI)



Figur 5 Busstilbud til haldeplass (kjelde: TØI)

## 2 Definisjonar og avgrensingar

Innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet. For å oppnå ønska effekt må innfartsparkering lokaliserast opp mot kollektivtrafikk med høg frekvens. Utgangspunkt for lokalisering og vidare utvikling av innfartsparkering vil i hovudsak vere by- og regionstamlinjenettet i Bergen og Bergensområdet. Regionstamlinjer er under utvikling, og skal tilby effektive reiser i hovudkorridorane mellom Bergen og regionsentra Straume, Kleppestø, Knarvik og Os.

At det er mogleg å skifte frå bil til kollektivtransport på reisa vil styrke kollektivtransporten sin attraktivitet og dempe negative effektar for dei som er avhengig av bil i områder der kollektivtilbodet ikkje er godt utbygd. Ei sentral utfordring ved å etablere innfartsparkering er å få «nyskapt reiser». Det vil sei heilt nye reisande, - ikkje berre kollektivreisande som byter ut delar av kollektivreise med ei bilreise.

Innfartsparkering for bil kan delast inn i to hovudkategoriar; overordna innfartsparkering som skal dekke større byområde, og lokal innfartsparkering som skal dekke meir lokale behov. Også innanfor desse kategoriane er ikkje innfartsparkeringsplassane einsarta, - dei varierer mykje i storleik og type parkeringsanlegg. Fylkeskommunen har fokus på dei overordna plassane, og omtaler ikkje andre plassar.

I denne strategien vert omgrepa haldeplass, terminal og kollektivknutepunkt brukt for å definere dei ulike på-/avstigingspunkta for kollektivmiddelet som er knytt til ein innfartsparkeringsplass.

Målgruppa for strategien er dei arbeidsreisande som har det sentrale byområdet i Bergen som sitt målpunkt. I hovudsak gjeld dette for bilistar på kvardagar når belastninga på vegnettet er størst (tidsrommet 06:00–18:00), og kollektivtilbodet er best.

Det er eit stort potensiale for auka bruk av sykkel i Bergensområdet. Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 har som strategimål at det skal etablerast innfartsparkering med sykkelparkering ved større trafikknutepunkt utanfor sentrale delar av Bergen. Etablering av sykkelparkering tek liten plass, og er eit rimeleg alternativ til å etablere parkeringsplassar for bil. I strategien vil fokuset på sikker sykkelparkering vere å etablere dette ved dei største terminalane, og i dei mest sentrale områda. Med sikker sykkelparkering forstår ein ei ordning som har låsbare boksar og tak, som i tillegg er etablert nær hovudinngangen til terminalen. Det er eit viktig element at sykkelparkering skal vere gratis. Det vil ikkje vere aktuelt med eit tilsvarande tilbod ved alle haldeplassane, men her kan det vere aktuelt med sykkelstativ.

I spørsmålet om etablering, drift og regulering av etterspurnad ein innfartsparkeringsplass så er det nokre stader i landet etablert ulike former for parkeringsavgift. Ved oblatordningar er avgifta kopla saman med periodekortet for kollektivtrafikken. Desse avgiftssummane er ofte relativt små. Ein annan type er tilnærma likt kommersielle parkeringsanlegg der betalingsystemet er basert på faktisk bruk, gjerne med ulike takstar ut frå tidspunkt på døgnet/vekedag. I tillegg er det fleire variantar av desse to eksempla. I denne strategien vert omgrepet brukarbetaling drøfta, og det er då snakk om betaling tilnærma likt oblatordninga, dvs ei avgrensa form for avgift.

Regulering av etterspurnad er det viktigaste poenget med å innføre ei avgift. I denne samanhengen tyder dette å tilretteleggje for kollektivreisande, og å avgrense bruk av innfartsparkeringsplassen for dei som bur næraste terminalen/kollektivknutepunktet/haldeplassen. Samstundes må sjølve grunnlaget for å regulere vere tilstades, - nemleg at det er trong for å regulere på grunn av plassmangel/fullt belegg.

I utgangspunktet reknar vi i dette arbeidet at ein innfartsparkeringsplass som har eit belegg på 85 pst er fullt utnytta. Situasjonen vil likevel variere noko frå anlegg til anlegg, og dag til dag, men det er eit vesentleg moment at ein må byggje ut frå dagens situasjon (belegg) og det kollektivtilbodet som er på terminalen/haldeplassen. Samstundes er det viktig å legge til rette for vekst, og aukande bruk.





Figur 6 Lokalisering av innfartsparkering skal knytast opp mot by- og regionstamlinjer. Aktuell lokalisering vil vere i og rundt regionsenter eller bydelsenter, og i ytterkant eller langs traseen for regionstamlinjene.

## 3 Grunngjeving og utfordringar

### 3.1 Grunngjeving for innfartsparkering

Nokre av innfartsparkeringsplassane i Bergensområdet har i dag ein etterspurnad som tidvis overgår tilbodet av plassar, mens andre stader har utbygging resultert i at alle som ønskjer å nytte innfartsparkeringsplassane no finn plass. Døme på førstnemnde er Åsane, Kleppestø og Straume, mens strekinga Nesttun – Lagunen er døme på sistnemnde. Under følgjer dei mest nytta grunngjevingane for utbygging av innfartsparkering:

- **Avlaste hovudvegssystemet**  
Betre framkomst for annan trafikk i vegnettet. Auke passasjergrunnlaget for kollektivtrafikken.
- **Vere 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.
- **Fleksibilitet i reisekjeda**  
Innfartsparkering gjer det mogleg å kombinere arbeidsreisa med andre ærend undervegs, til dømes barnehage og innkjøp.
- **Reduksjon av talet på (langtids-) parkeringsplassar sentralt i byen**  
Bygging av innfartsparkeringsplassar skal kunne opne for fjerning av plassar sentralt i bysentra.
- **Gjere bilturen kortare**  
Avgrense samla køyrelengde i tråd med prinsippet «kort bilreise – lang kollektivreise».
- **Gi eit tilbod til dei som ikkje har parkeringsplass ved reisemålet**

- **Leggje til rette for kameratkøyning**  
Er ein møteplass for dei som ønskjer å køyre fleire i ein bil.
- **Lett å bruke**  
Gjer det enklare i ein travel kvardag.
- **Eit rimelegare alternativ til dyr parkering ved reisemålet**
- **Innfartsparkering for sykkel**  
Rimeleg måte å auke talet på kollektivreisande.

### 3.2 Utfordringar knytt til innfartsparkering som verkemiddel

I tillegg til fleire positive effektar av innfartsparkering har det og vore vist til moglege utfordringar knytt til etablering av eit innfartsparkeringstilbod. Under vil nokre av dei mest brukte innvendingane til styrking av innfartsparkeringstilbodet bli presentert:

- **Konkurrerer med lokalbusstilbodet**  
Gir auka bilbruk ved at fleire vel bilen i staden for kollektivtrafikken. Resultatet kan vere lågare passasjertal og dårlegare busstilbod på sikt.
- **Stimulerer til spreidd utbyggingsmønster basert på bilbruk**  
Motverker nasjonale og regionale målsetnader om fortetting basert på kollektivtilbod med høg frekvens. Spreidd busetnad gjer det vanskelegare å betene med høgfrekvent kollektivtilbod.





- **God tilgang til parkering gir auka bilbruk**
- **Investering og drift av innfartsparkeringsplassar går ut over andre kollektivtiltak**  
Prioriteringsspørsmål mellom til dømes kollektivfelt og innfartsparkering.
- **Subsidiering av dei som vel bil på delar av reisa**  
Kostbar måte å oppnå fleire kollektivreisande. Kvar p-plass i til dømes p-hus kostar 300 – 400 000 kroner å etablere.  
  
Innfartsparkering kan medføre subsidiering av auka bilbruk, ved at brukarane ikkje betalar direkte for bruk.
- **Beslaglegg sentrale areal som kan/ bør få annan bruk**  
Etablering av innfartsparkering stimulerer til spreidd busetnad og tek opp verdifullt areal som i staden kan nyttast til fortetting langs kollektivknutepunkt. Utbygging av innfartsparkering kan skape ny trafikk i bustadgater der det er ønskeleg å prioritere mjuke trafikantar.
- **Behov for stor auke i talet på innfartsparkeringsplassar for å ha effekt på årstdøgnstrafikk og talet på kollektivreisande**  
Med årstdøgnstrafikk på 30 – 60 000 på hovudinnfartsårene til Bergen er det behov for langt fleire innfartsparkeringsplassar for å ha ein reell innverknad på framkomst og miljø. Målsetnaden er likevel at innfartsparkering skal kunne påverke rushtidstoppane og dermed redusere framkomstproblema noko i makstimen for trafikk. Det same gjeld innverknaden på antalet som reiser med kollektivtrafikk, - med nærare 120 000 reisande per dag i Bergensområdet så vil ikkje innfartsparkering vere med på å skape dei store nye reisestraumane.
- **Innfartsparkering for sykkel vert ikkje brukt**  
Det kan vere behov for større grad av sikker sykkelparkering dersom fleire skal sykle til haldeplass/ terminal.



## Eksempel på kva innfartsparkering kan bety for avlastning av trafikken på innfartsvegane

På om lag 19 parkeringsplassar i Bergensområdet er det registrert ca 1900 parkerte bilar. Om lag 80 prosent av desse skal til sentrum og dersom dei ikkje hadde parkert, ville rundt halvparten ha kjørt til sentrum. Dette inneber kring 950 bilar som ikkje køyrer inn mot sentrale byområde. Dersom vi anslagsvis antar at halvparten av desse ville køyrt i makstimen i rushtet, ville det i så fall vore ca 475 bilar. I forhold til rushtrafikkbelastninga på mange innfartsveger vil difor sjølv eit stort antal innfartsparkeringsplassar få liten effekt når det gjeld å avlaste vegane. Til samanlikning går det anslagsvis rundt 6000 bilar i timen over Danmarks plass på det meste. I praksis blir nok trafikken fordelt slik at neppe alle skal over Danmarks plass. Men dersom vi går ut frå det, ville denne trafikken utgjere knapt 5 prosent av denne trafikken.

I 2013 var det om lag 120 000 påstigande dagleg på buss og bybane i Bergensområdet. Isolert for Bergen og Os var talet 105 500 kollektivreisande dagleg. Togreisande mellom Arna-Bergen kjem i tillegg. Samanlikna med året før er det ei auke på om lag 7 500 reisande kvar dag.

Kjelde: TØI. Rapporten «Innfartsparkering i Bergensområdet» 2011:30, og Kollektivmeldinga 2013:29.

## 4 Sentrale prinsipp og strategi for innfartsparkering

I arbeidet med ein robust strategi for innfartsparkering i Hordaland er det trong for vurdere fleire prinsipp som kan ligge til grunn for framtidig satsing på innfartsparkering. Mot slutten av kvart delkapittel vert det presentert forslag til kva strategiske prinsipp som skal gjelde for vidare arbeid med innfartsparkering i fylkeskommunen.

### Overordna plassar

Fylkeskommunen sitt ansvarsområde gjeld overordna plassar. Overordna plassar er definert som ein del av ein samla transportstrategi for Bergensområdet, der parkering sjåast i samanheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnettet i regionen. Overordna plassar er hovudsakleg retta mot arbeidsreiser inn mot sentrum.

Overordna plassar betyr at det vert satsa på færre, større anlegg, og at innfartsparkeringsansvaret til fylkeskommunen ikkje resulterer i mange små, geografisk spreidde plassar. I tillegg til dei overordna plassane vil det kunne vere mange mindre, lokale plassar. Dette vil vere eit kommunalt ansvar.

### Geografisk plassering av innfartsparkering

I sentrale strom vil arealkostandane knytt til etablering av p-plassar vere markert større enn utanfor. Flateparkering vil binde opp verdifulle byutviklingsareal til parkering og vere til hinder for attraktiv senterutvikling, mens p-hus gir eit mindre fotavtrykk til vesentleg høgare kostnad. Felles for begge er at dei vil tilføre biltrafikk til sentrumsområdet.

Utanfor lokalsentra vil kostnadene knytt til etablering av innfartsparkering vere lågare, det kan i større grad nyttast flateparkering – og det kan for same kostnaden etablerast langt fleire plassar. P-plassane kan her få direkte tilgang frå hovudvegane, og gje eit alternativ til å ta bilen heilt inn i senterområdet.

Det er planlagt og etablert fleire bompengepakker i omlandkommunane til Bergen. Restriksjonar på bilbruk gjennom bomsnitt vil kunne ha innverknad på bruken av innfartsparkeringsplassane.

Brukarar av innfartsparkering er normalt ikkje avhengig av fleksibiliteten/ rutetilbodet ein bussterminal kan tilby, då dei køyrer bil til bytepunktet. Det vert difor vurdert som tilstrekkeleg at innfartsparkeringa ligg til eit kollektivtilbod med god frekvens inn mot Bergen sentrum, og ikkje til ein kollektivterminal. Brukaren av innfartsparkering må likevel ikkje oppfatte køyreturen til bytepunktet som ein omveg.

Det vert likevel i mange tilfelle lokalt oppfatta som viktig å gje god tilgang for biltrafikk til sentrumsområdet for å sikre handel og aktivitet. Dermed blir geografisk plassering ofte eit spørsmål om det er arbeidsreiser inn mot Bergen sentrum i rushtida innfartsparkeringa skal legges til rette for, eller i større grad kombinerte reiser med sentrumsretta aktiviteter og sambruk.

Geografisk plassering av innfartsparkering kan ikkje avgjerast berre ut frå omsynet til lokalsentra/ byggekostnader, men må sjåast i samanheng med plassering av bompengesnitt, busstilbod, framkomst for kollektivtrafikken med meir.

Der det er reine innfartsparkeringsplassar som skal etablerast, skal desse ligge utanfor lokalsentra, køstrekingar og bomsnitt. Dersom bilane må passere bomsnitta på veg til innfartsparkeringsplassane vil det kunne bety at fleire vil å køyre heile vegen til reisemålet.

Plassering utanfor sentrumsområde reduserer og problem knytt til framandparkering. Det bør fokuserast på færre og større anlegg, og det bør gjennomførast ei vurdering av kor ein kan etablere flest plassar for dei ressursane som er tilgjengelege.

Dersom innfartsparkering skal etablerast i sentrumsområde må det vere på grunn av høve til å inngå leigeavtaler/ sambruk.

### Parkeringskapasitet

For at utbygging av innfartsparkering skal ha reell effekt på vegkapasiteten er det behov for å auke talet på plassar. På same måte må talet på passasjerar i kvar bil til innfartsparkeringa aukast.

At kollektivtrafikken er konkurransedyktig på reisetid med bilen vidare mot reisemålet vert vurdert som viktig for å få fleire til å reise kollektivt. Innfartsparkering bør difor sjåast på i høve til å kombinere innfartsparkering med framkomsttiltak for buss.

Innfartsparkering vil ikkje ha større innverknad på årsdøgntrafikk (ÅDT) og miljøutfordringar. Det er likevel ei målsetting at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene.

### Sambruk

Sambruk med sentrumsparkering, kjøpesentre og kultur-/ idrettsanlegg kan vere aktuelt for å sikre god utnytting av parkeringskapasiteten, og reduksjon i samla etterspurnad etter p-areal. Det kan vere enklare for brukarane å finne ledig plass dersom tilbodet er samla på ein stad. Kostnadane for anlegg kan og bli redusert, som følgje av behov for færre anlegg.

Sambruksanlegg kan og inngå som ein del av ein strategi for senterutvikling, der lokalsentra ønskjer å sikre tilgjenge med bil utan at trafikk vert spreidd ut over hele senterområdet. Utfordringa med slike løysingar er hovudsakeleg knytt til at dette kan resultere i kostbare p-anlegg, samstundes som det må sikrast at p-trafikken ikkje hindrar framkomsten til kollektivtrafikken. På same måte som ved ordinær innfartsparkeringsanlegg må det vere kort avstand mellom parkering og terminal/haldeplass, og eit godt kollektivtilbod.





Sambruksanlegg kan etablerast der det er reelt behov for innfartsparkering (ikkje berre senterparkering) og reell gevinst som følgje av sambruk. Dersom fylkeskommunen skal ta del i etablering av eit slikt anlegg må investeringskostnadene vere i samsvar med talet på plassar ein får igjen for investeringa. Samstundes vil det og kunne vere andre kan ha nytte av eit slikt anlegg, og som difor bør kunne bidra.

Erfaringar frå Osloområdet viser at innføring av brukarbetaling kan gje overføring av parkering til lokalveggar og bustadområde. Dette kan gje uheldige konsekvensar både for parkeringssituasjonen for bebuarar, framkomst og trafikktryggleik.

## Brukarbetaling

Innføring av brukarbetaling kan ha to ulike føremål:

- Regulere etterspurnad etter innfartsparkering
- Bidra til finansiering av etablering/ drift av innfartsparkeringsanlegg

Erfaringar knytt til dagens drift viser at ein betydeleg del av brukarane av innfartsparkering bur innanfor gangavstand til p-plassen, samstundes som dei har eit godt busstilbod tett ved eigen bustad. Innføring av moderat brukarbetaling vil her kunne redusere denne etterspurnaden og dermed sikre plass til dei som treng det, og vidare redusere behovet for å bygge ut meir kapasitet.

Teknisk og operativ drift, samt etablering av leigeavtalar vert i hovudsak finansiert over fylkeskommunale budsjett. Brukarbetaling vil her kunne bidra til å styrke ressursane til drift og vedlikehald.

Det finst ulike prinsipp for brukarbetaling av parkering:

- **Brukar ber kostnaden**  
Kostnadane ved å etablere innfartsparkeringsplassar skal finansierast av bruken.
- **Betaling basert på faktisk bruk**  
Eit prissystem som sikrar at det alltid er ledige plassar vil vere ein fordel for dei som sporadisk ønskjer å nytte parkeringa.
- **Prisdifferensiering i byområde**  
Høgare kostnad etter kor sentralt anlegget er plassert.

Brukarbetaling skal nyttast til å sikre effektiv bruk av eit avgrensa tal plassar for innfartsparkering. Inntektene frå brukarbetalinga kan nyttast til finansiering av nye plassar og drift av eksisterande. Fylkeskommunen vil vidareutvikle teknologiske løysingar for brukarbetaling – felles for innfartsparkering og kollektivreise. Det er naudsynt at innføring av betaling vert koordinert med parkeringstilbodet i omlandet.

## Innføring av parkeringsavgift på 25 kr i Vegdirektoratet

Ei undersøking mellom dei tilsette i Vegdirektoratet i Oslo viste at ei p-avgift på 25 kr per dag var tilstrekkeleg til å skape balanse mellom tilbod og etterspurnad, og sikre at alle fikk høve til å nytte bil til arbeidet når dei hadde trong for det. Før p-avgifta vart innført var plassen alltid full tidleg på morgonen. Etter innføringa av avgift er det no ledig kapasitet.

Kjelde: Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. TØI, 1225/12.



## Finansiering

Fylkesutvalet har tidlegare gjort vedtak om at innfartsparkering som infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken høyrer inn under Bergensprogrammet. Fylkesrådmannen har lagt til grunn at det ikkje bør skiljast mellom Bergensprogrammet og andre, relevante bompengepakkar i fylket.

Der det ikkje ligg føre relevante bompengepakkar, er det naudsynt med samarbeid/ spleiselag med den einskilde kommune for utvikling av innfartsparkeringstilbodet. Finansiering av innfartsparkering i omlandskommunane bør ikkje vere eit reint fylkeskommunalt ansvar, og kommunane som parkeringsstyresmakt har sjølv klare interesser i å få til gode løysingar for innfartsparkering. I tillegg kan det gjerast rekning med at spleiselag med den aktuelle kommune vil kunne gje raskare realisering av prioriterte innfartsparkeringsprosjekt.

Det bør og nemnast at finansiering gjennom bompengepakkar berre gjeld investering i nye (permanente) plassar. Når det gjeld etablering av leigeavtalar, så vert desse hovudsakeleg finansiert over dei årlege fylkeskommunale driftsbudsjetta. Det bør her peikast på at det er knytt betydelege kostnader også til leige av sentralt plasserte plassar i private p-hus.

Midlar til innfartsparkering bør vere ein del av aktuelle bompengepakkar der det kan vere aktuelt å etablere/ utvide eit slik tilbod. Der det ikkje ligg føre bompengepakkar er det naudsynt med samarbeid med den einskilde kommune eller andre lokale aktørar om eit økonomisk grunnlag for utvikling av innfartsparkeringstilbodet. Dette gjeld både etablering av permanente plassar og leigeavtalar.



## Leige eller eige?

Fylkeskommunen har i dag både eigne permanente plassar, og plassar med leigeavtalar. Leige av plassar gjer det mogleg med hurtig realisering utan større planleggings- og utbyggingskostnader, og gir også større fleksibilitet med tanke på flytting av, eller opp-/ nedjustering av tilbodet. Leige av plassar kan ofte legge til rette for sambruk og betre utnytting av p-kapasitet samla sett.

Etablering av permanente plassar (eige) vil måtte vurderast opp mot andre kollektivtiltak, og tek lengre tid å realisere. Permanente plassar gir eit føreseieleg tilbod og drift.

Ein leigeavtale vil normalt vere tidsavgrensa, noko som igjen gir ein grad av uvisse med tanke på framtidig situasjon etter at avtalen går ut. Ved ein høg del av leigeavtalar vil fylkeskommunen vere sårbar ved reforhandling av desse avtalane, i og med at det kanskje ikkje eksisterer andre tilbod i området. I yste konsekvens kan ein skape ein etterspurnad som det på sikt ikkje er mogleg å dekkje.

Det må leggest opp til eit balansert forhold mellom leigde og eigne plassar. Leigeplassar skal primært vere knytt til sambruk og der det er reell etterspurnad etter innfartsparkering. Det er knytt betydelege kostnader til leige av sentralt plasserte plassar i private p-hus.

Når det gjelde eigne, permanente plassar, så gir dette normalt eit meir føreseieleg tilbod, og høgare etableringskostnad.

## Vegeigarprinsippet

Dei offentlege transportaktørane i Hordaland som er involvert i innfartsparkering er Jernbaneverket, fylkeskommunen, kommunane og Statens vegvesen. Fylkeskommunen har tidlegare vist til vegeigarprinsippet både med tanke på investering og drift. Det har vist seg at det ikkje er felles tolking av dette prinsippet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Samferdselsdepartementet legg i Handlingsplan for kollektivtransport (2014) til grunn følgjande ansvarsfordeling:

*«Ansvaret for etablering av innfartsparkeringsplassar er i dag fordelt på ulike partar. I hovudsak har Jernbaneverket ansvaret for innfartsparkeringsplassar ved jernbanestasjonar, fylkeskommunen langs fylkesvegane og annan fylkeskommunal infrastruktur, Statens vegvesen langs riksvegar og kommunen langs kommunale vegar.»*

Frå eit driftsmessig synspunkt kan det vere positivt at fylkeskommunen har det overordna ansvaret. Dette gjeld til dømes operativ drift (einsarta informasjon om tilbodet, marknadsføring, parkeringskontroll osv.) som Skyss har ansvaret for. At fylkeskommunen har ansvaret for operativ drift er likevel ikkje i konflikt med ei deling av ansvar for utbygging eller teknisk drift (reinhald, brøyting, generelt vedlikehald osv.).

Hordaland fylkeskommune legg til grunn at vegeigarprinsippet og gjeld for innfartsparkering. Dette betyr at fylkeskommunen har ansvar for innfartsparkering som ligg til fylkesveg og annan fylkeskommunal infrastruktur. Innfartsparkeringane vil i stor grad ligge i tilknytning til fylkesveg, men det må takast med i vurderinga kva veg innfartsparkering reelt er meint å avlaste.





Fylkeskommunen vil ha det koordinerende ansvaret for til dømes informasjonstiltak og marknadføring for dei overordna plassane.

### Innfartsparkering for sykkel

Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 har som strategimål at det skal etablerast innfartsparkering med sykkelparkering ved større trafikknutepunkt utanfor sentrale delar av Bergen.

Kartlegging viser relativt låg etterspurnad etter innfartsparkering for sykkel. Det er lite data på kvifor dette er tilfelle, men faktorar som vêrforhold og kvalitet på tilførselsveggar for sykkel kan verke inn på talet som sykklar til haldeplass. I tillegg er det eit spørsmål om sikker sykkelparkering, i praksis høve til å låse inn sykkelen fram til tilbakereisa. Innfartsparkering for sykkel er relativt enkelt og lite kostnadskrevjande å etablere, men drift av sikker sykkelparkering med tilhøyrande tilsyn og datasystem for abonnement vil stille eit nytt krav om ressursar. Eit anna moment her er at sykkelparkering med enkle grep kan tilpassast etterspurnaden.

I samband med at det mellom anna i brukarbetalingsdiskusjonen vert nemnt at fleire kan gå og sykle, vil det vere eit behov for at dette vert følgt opp i form av tilrettelegging for sykkelparkering. Det bør difor parallelt med etablering av innfartsparkering for bil også leggast til rette for sykkel. Sikker sykkelparkering bør først prøvast ut ved utvalde anlegg med størst potensial for auka sykkelbruk.

### Tilrettelegging for el-bil og parkering for menneske med nedsett funksjonsevne

Fylkeskommunen har gjennom kollektivansvaret eit stort fokus på universell utforming av kollektivtrafikken (buss- og banemateriell, haldeplassar og terminalar), og det er brukt betydelege ressursar på dette. Dette talar for at også innfartsparkeringane vert lagt til rette gjennom reserverte plassar for reisande med nedsett funksjonsevne. Erfaringane viser likevel at dei reserverte innfartsparkeringsplassane i liten grad vert nytta.

Erfaringane knytt til el-bilparkering i innfartsparkeringshuset på Nesttun er at desse i liten grad vert brukt. Det vil vere fleire grunner til dette, men det kan i denne samanheng peikast på at el-bilane har fordelar som oppmodar til å køyre heilt inn til sentrum (kollektivfelt, gratis bomring, gratis parkering). Det bør likevel peikast på at desse fordelane kan bli endra/ fjerna i framtida.

Erfaring knytt til bruken av plassar reservert for reisande med nedsett funksjonsevne talar for ei avgrensa auke av HC-plassar. Dersom etterspurnaden skulle endre seg, er det lite ressurskrevjande å auke prioriteringa av HC-plassar ved innfartsparkeringa. Det same gjeld plassar reservert for el-bil, men for sistnemnde bør det i samband med nybygg leggast til rette for framføring av straum for framtidig utviding av talet på el-bilplassar.

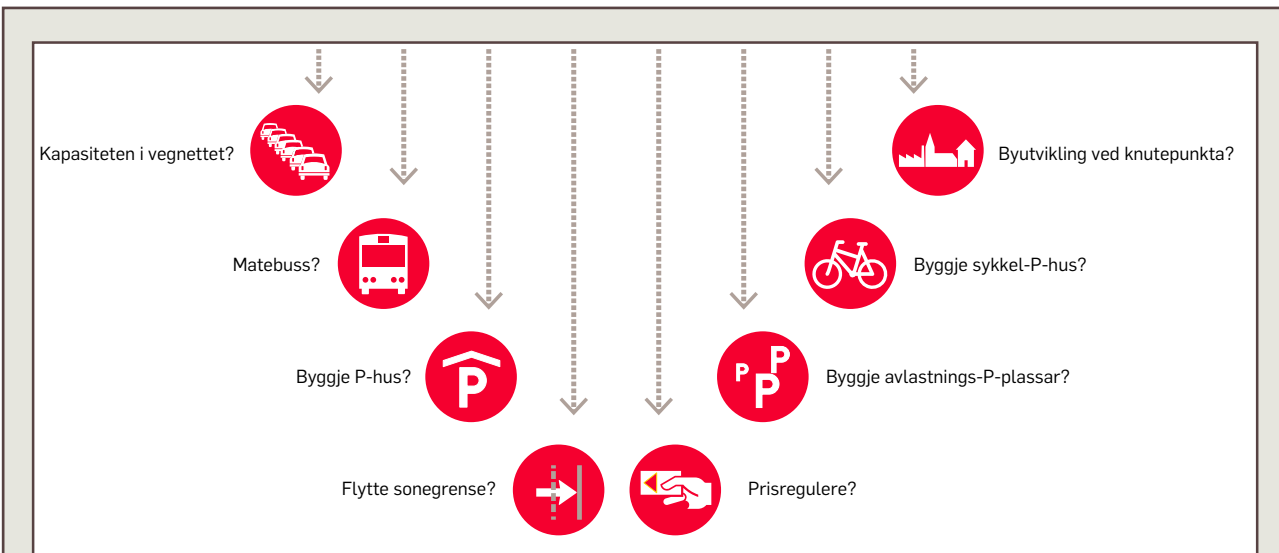
# 5 Mål og utviklingsplan for innfartsparkeringstilbodet

## 5.1 Mål for innfartsparkering

Fylkeskommunen sitt ansvarsområde for innfartsparkering omhandlar overordna plassar, som inngår i ein samla transportstrategi for Bergensområdet, der parkering sjåast i samanheng med overordna rutestruktur og hovudvegnettet i regionen:

- Vidare utvikling av innfartsparkeringstilbodet vert basert på observert etterspurnad og utvikling i folketalet.
- Overordna plassar er hovudsakeleg retta mot rushtids-baserte arbeidsreiser med bil mot Bergen.
- Reine innfartsparkeringsanlegg skal etablerast utanfor lokalsentra, køstrekningar og bomsnitt.
- Innfartsparkering skal ikkje fortrenge framtidig byutvikling.
- Kollektivtilbodet må ha høg frekvens inn mot byområdet. Frekvensen vil variere etter kvar i byområdet ein er.
- Vidareutvikling av innfartsparkeringstilbodet skal fokusere på færre, og større anlegg med høve til utviding.

- Sambruksanlegg må hovudsakeleg etablerast i sentrområder, men må samstundes vere basert på eit reelt behov for innfartsparkeringsplassar.
- Brukarbetaling kan sikre betre balanse mellom tilbod og etterspurnad, og i tillegg bidra til delfinansiering av ei satsing på innfartsparkering.
- God kapasitet på sykkelparkering.



Figur 7 Verkemiddel ved overskrive kapasitet for innfartsparkering (kjelde: Akershus fylkeskommune)

Innfartsparkering er eit av fleire verkemiddel som bidreg til å gje eit godt kollektivtilbod saman med mellom anna framkomsttiltak, knutepunktsoppgradering og informasjonstiltak. Når kapasiteten for innfartsparkering er overskride, er det naudsynt å vurdere alle faktorane

og verkemidla i samanheng før tiltaket vert sett i verk. Etablering av innfartsparkeringsplassar er ikkje eit mål i seg sjølv, men i større grad eit av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla for transportpolitikken.



## 5.2 Måltal for utviklinga

Innfartsparkering skal bidra til å nå dei overordna måla for areal- og transportutviklinga i Bergensområdet generelt, og for kollektivtrafikken spesielt. Innfartsparkering vert dermed eitt av verkemidla i ein samla kollektivstrategi, og skal bidra til å:

- Auke talet på kollektivreiser
- Redusere biltrafikken

Det finst ingen allmenne erfaringstal eller normtal for kor mange innfartsparkeringsplassar for bil det bør leggest til rette for. Målsetnadene og utbyggingstakt for utvikling av innfartsparkeringstilbodet i framtida kan styrast etter fleire ulike prinsipp.

Dette kan til dømes vere:

- Dagens observerte etterspurnad, med eller utan brukarbetaling.
- Større koordinering med planlagde restriksjonar på biltrafikken
  - Avgift på parkering i senterområde og ved arbeidsplassar.
  - Innføring av nye bompengepakkar.
- Utvikling av innfartsparkeringstilbodet i takt med forventa vekst i folketalet og målsetnad for vekst i kollektivtrafikken.

Med dagens datagrunnlag må observert etterspurnad leggest til grunn, kombinert med kunnskap om mellom anna framtidig plassering av bomsnitt. Eventuell etablering av brukarbetaling vil påverke observert etterspurnad.



## 5.3 Overordna innfartsparkeringsplassar

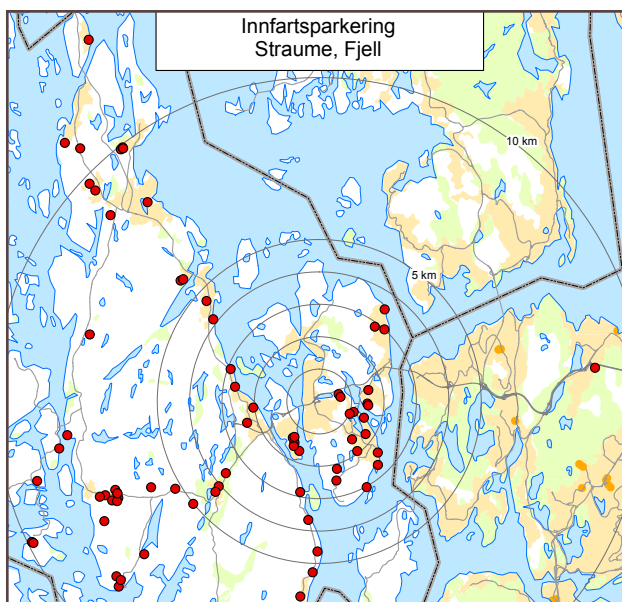
Med grunnlag i mål og strategiar for innfartsparkering gir dette følgjande områder som overordna innfartsparkeringsplassar:

### Sotra

Sotra og Øygarden har spreidd busetnad som gjer det vanskeleg å tilby eit effektivt kollektivtilbod alle stader. For å auke flatedekninga til kollektivtrafikken kan innfartsparkering vere eit aktuelt verkemiddel, mens kapasiteten på dagens plass er fullt unytta. Samstundes er det på gang større fortetting rundt Straume, så areala er verdfulle til byutvikling. For overordna innfartsparkering bør fleire lokaliseringar enn Straume vurderast, til dømes Kolltveit. Innfartsparkeringa på Straume samlar i dag reisande frå heile Sotra og Øygarden (jf. vedlagte kartlegging av innfartsparkering i regi av TØI), og gir såleis god flatedekning for kollektivtilbodet.

I tråd med ei målsetting om «kort bilreise – lang kollektivreise» er det behov for at bilistane vert fanga opp lenger ute enn Straume, og at parkeringa samstundes kan plasserast slik at færrest mogleg anlegg kan fange opp flest mogleg bilar.

I dagens situasjon har kollektivtilbodet høgast frekvens mellom Straume og Bergen, men dersom det skal etablerast eit nytt anlegg bør anlegget plasserast utanfor senterområdet. Dette har og relevans for framtidig plassering av bomsnitt knytt til nytt Sotrasamband.



Figur 8 Innfartsparkering Straume (kjelde: TØI)

Ved sambruk og leige er det Straume som står fram som mest aktuelt, men insentivet til å setje frå seg bilen når ein allereie (sannsynlegvis) har passert bomsnitt for nytt Sotrasamband bør vurderast opp mot alternativ plassering. Det kan og vere ønskeleg å skjerme Straume for biltrafikk mot Bergen frå resten av Sotra og Øygarden.

## Åsane

Åsane har i dag eit innfartsparkeringstilbod i tilknytning til terminalen. Kartlegginga frå TØI viser at plassen er fullt utnytta tidleg på morgonen. Mange brukarar bur innanfor 2 km av innfartsparkeringsplassen, og i tillegg er det mange av brukarane som samstundes bur nær stamlinjene for buss i Åsane (linjene 3 Støbotn og 4 Flaktveit).

Utvikling av innfartsparkeringstilbodet i Åsane vert eit meir avgrensa spørsmål enn for Sotra, i og med at det er naudsynt å sikre kontakt med Bybanen når den kjem til Åsane. Fleire tilførselsveggar direkte til Åsane sentrum gjer det vanskeleg å plassere eitt enkelt, større anlegg utanfor sentrumsområdet. Dette gjeld også Vågsbotn, som vil medføre at reisande frå Åsane må starte med å reise motsett veg i forhold til sentrum.

Det bør peikast på at erfaringane med brukarbetaling viser at den kan ha effekt på dei som bur nær terminalen og dei som har eit godt kollektivtilbod (stamlinje) i nærleiken av heimen. Basert på observert etterspurnad og geografisk plassering av brukarane bør det i første omgang derfor leggest til rette for ei moderat auke i talet på plassar.

Den vidare utvikling av innfartsparkeringstilbodet i Åsane bør koplant til arbeidet med Bybanen, og det bør sjåast på høve til å etablere eit nytt anlegg som kan realiserast samstundes med Bybanen, med høve til utviding i takt med målsetting for auke i talet på kollektivreisande.

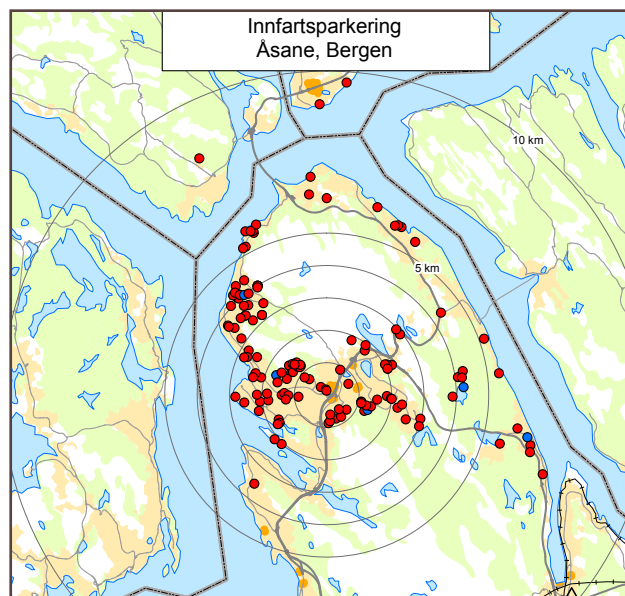
## Nordhordland

Den overordna innfartsparkeringsfunksjonen er i dag delt mellom Flatøy og Knarvik, og kartlegginga frå TØI viser at Flatøy i størst grad rettar seg mot Meland, mens Knarvik i større grad fangar opp trafikk nord for Knarvik. Innføring av Nordhordlandspakken vil kunne endre etterspurnaden etter innfartsparkering for heile Nordhordland.

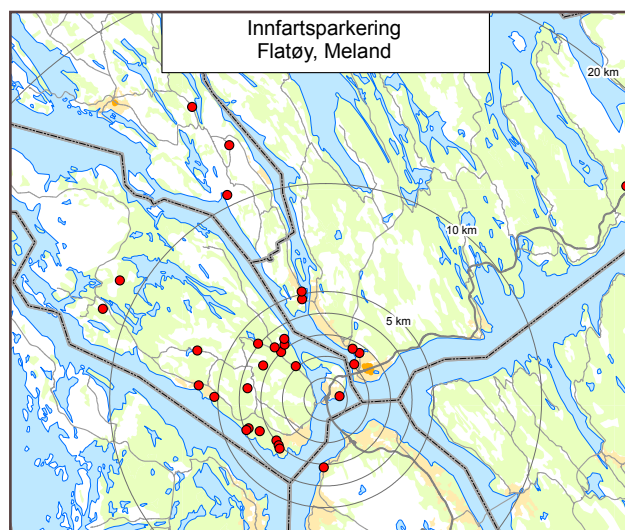
Når det gjeld sambruk, så er det Knarvik som står fram som mest aktuelt. Leige av plassar i framtidig p-anlegg i Knarvik bør derfor vurderast som eitt av utvidingsalternativa.

Nye bomsnitt i Nordhordland vil kunne gi ei anna plassering av parkeringsplassane enn det som til no har vore vurdert. Eit døme på dette kan vere Isdalstø, der reguleringsplan for ny tunnel Fv 57 Isdalstø - Knarvik har sett av areal til innfartsparkering.

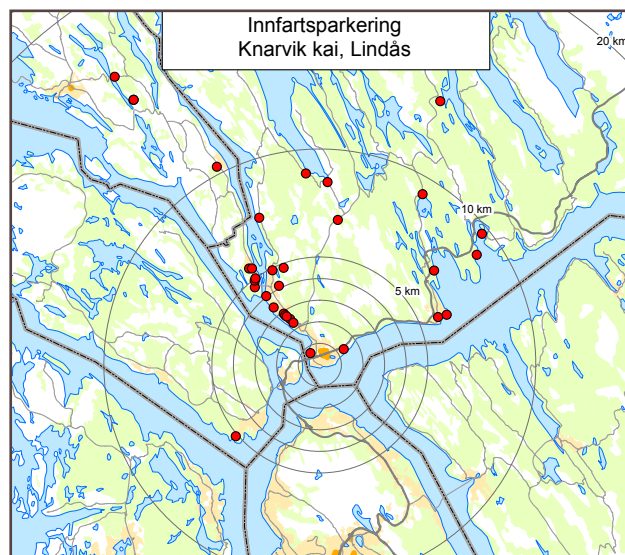
Kapasiteten i Knarvik er nyleg utvida med eit anlegg på Knarvik kai koplant til snøggåtruta frå Nordhordland til Bergen. Her er det ledig kapasitet i dag, mens plassen i sentrum er fullt utnytta. Busettingsmønsteret til brukarane her viser at innfartsparkeringsplassane bidrar til betre flatedekning for kollektivtransporten.



Figur 9 Innfartsparkering Åsane (kjelde: TØI)



Figur 10 Innfartsparkering Flatøy (kjelde: TØI)



Figur 11 Innfartsparkering Knarvik kai (kjelde: TØI)

## Os

I dag leiger fylkeskommunen innfartsparkeringplassar i Os kommune. Plassen står i dag ikkje fram som fullt utnytta. Innfartsparkering Os har i dag avgrensa kapasitet, men har likevel funksjon som overordna innfartsparkering. Kommunen arbeidar med plan for nytt p-anlegg over kollektivterminalen på Osøyro, der det vert lagt opp til sambruk mellom sentrumparkering og innfartsparkering. Det har tidlegare og vore arbeidd med ei parkeringsløyising utanfor Os sentrum (Tøsdalskiftet), denne kan på lengre sikt og vere aktuell som innfartsparkering for Os med omland.

## Askøy

Det er ein stor flateparkering på Kleppestø som i dag fungerer som mellom anna innfartsparkering for reiser mot Bergen med buss og snøggbåt. Kommunen arbeidar i dag med plan for utvikling av Kleppestø. I denne planen er dagens flateparkering teke i bruk til andre føremål som eit ledd sentrumsutviklinga. Innfartsparkering er planlagt flytta til eit større fjellanlegg, der parkering for pendlarar vert kombinert med sentrumparkering. Innfartsparkering på Kleppestø vil fungere som overordna parkering, men det kan og vere aktuelt å vurdere andre plassar i tilknytning til vegsystemet/ Askøybrua.

## Bergen sør (Bybanen)

Det har vore ei betydeleg utvikling i talet på plassar i Bergen sør langs Bybanen sitt byggetrinn 1 og 2, noko som har resultert i at det i dag er god kapasitet. Det er etablert eit p-hus for innfartsparkering på Nesttun, samt fleire mindre plassar langs banetraseen. Dei to minste plassane langs traseen (Skjold kyrkje og Sætervegen) vert ikkje vurdert som overordna plassar, men er likevel realisert som ein del av bybanearbeidet (riggområde under utbygginga). Fylkeskommunen har inngått leigeavtale med Lagunen om innfartsparkering, og i tillegg er et det bygd ein større innfartsparkeringsplass i same området (Steinsvikveien).

Som ein del av Bybanen byggetrinn 3 vert det bygd eit p-hus med 280 plassar under nye Birkelandsskiftet terminal.

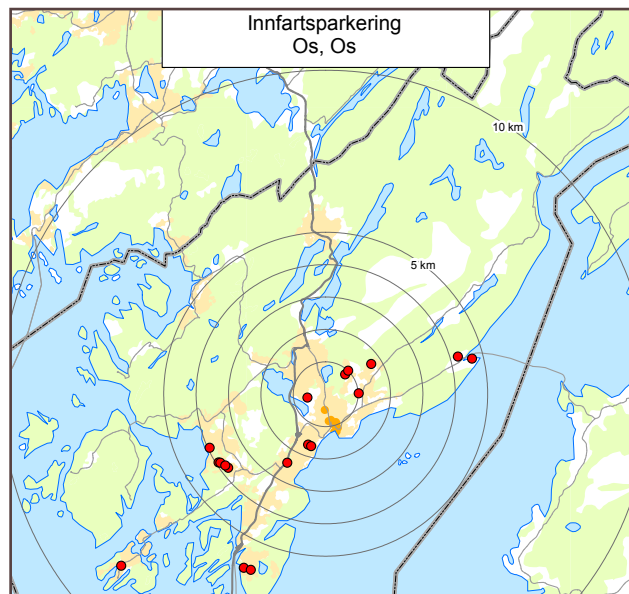
## Bergen vest

Kapasiteten ved Storavatnet vart auka i 2012, mens kapasiteten ved Oasen vart redusert noko som følgje av utbygging av senteret. Det var tidlegare planlagt utviding av kapasiteten i Fyllingsdalen (Skarphaugen), men innfartsparkering i Fyllingsdalen vert ikkje vurdert som ein overordna innfartsparkeringsplass. Årsaka til dette er den korte avstanden til Bergen sentrum, og at den er lokalisert innanfor det overordna hovudvegnett. Dette gjeld og eventuell framtidig innfartsparkering ved Sandeide.

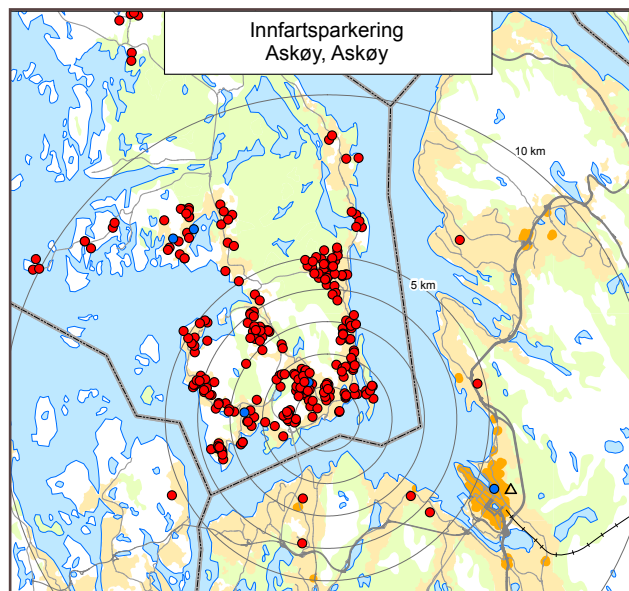
Storavatnet vert vurdert som ein overordna innfartsparkering, sjølv om den er plassert slik at den risikerer å tiltrekke seg bilar frå Sotra og Askøy, som då vil køyre gjennom køstrekingane Sotrabrua/ Askøybrua for å parkere på Storavatnet.

## Arna

Innfartsparkering i Arna er Jernbaneverket sin eigedom. Parkeringa vert definert som overordna.

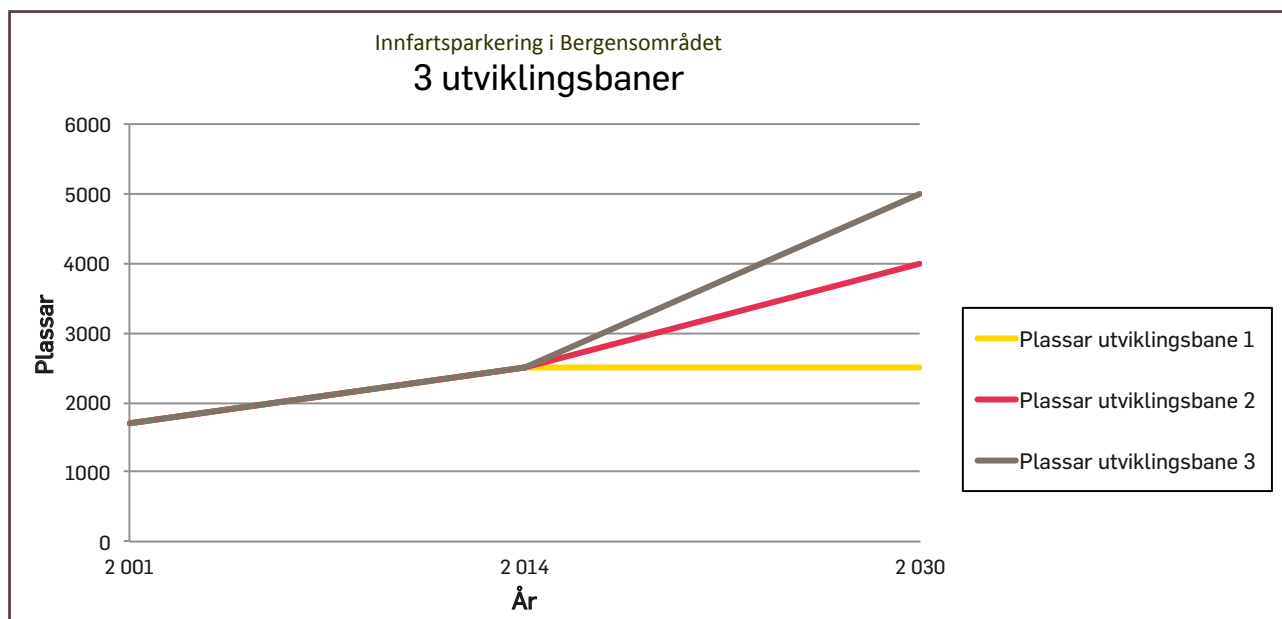


Figur 13 Innfartsparkering Os (kjelde: TØI)



Figur 12 Innfartsparkering Askøy (kjelde: TØI)





Figur 14 3 utviklingsbaner for innfartsparkering i Bergensområdet

Utviklingsbane 1 inneheld ingen vidare utvikling i talet på plassar, og har derfor ikkje vore vurdert som aktuell.

Utviklingsbane 2 viser jamn utvikling av innfartsparkeringstilbodet langs middelaksen frå dagens ca. 2 500 plassar opp til 4 000, med ein raskare utviklingstakt enn det som har lagt til grunn for perioden 2001 til 2014. Dette vil medføre ein auke på 60 pst i talet på plassar (i 2014) fram mot 2030.

Utviklingsbane 3 viser ei jamn utvikling fram mot eit ambisiøst mål om å doble talet på overordna innfartsparkeringsplassar dei neste 15 åra. Dette medfører eit betydeleg taktskifte i forhold til førre periode

Som det går fram av figuren har det vore ein auke i talet på plassar frå 2001 (2001: ca. 1 700 plassar) og fram til 2014 på 47 pst. Det vert dermed lagt opp til ei styrking av satsinga fram mot 2030 (60 pst).

## 5.4 Utviklingsplan

Vidare utvikling av innfartsparkeringstilbodet vil vere avhengig av fleire faktorar. Det har vore vist til transportfaglege faktorar som kan påverke etterspurnaden og uvisse knytt til omfanget av framtidig etterspørsel, men det er også behov for vurdering av framtidig ressursgrunnlag og prioritering mellom ulike kollektivtiltak.

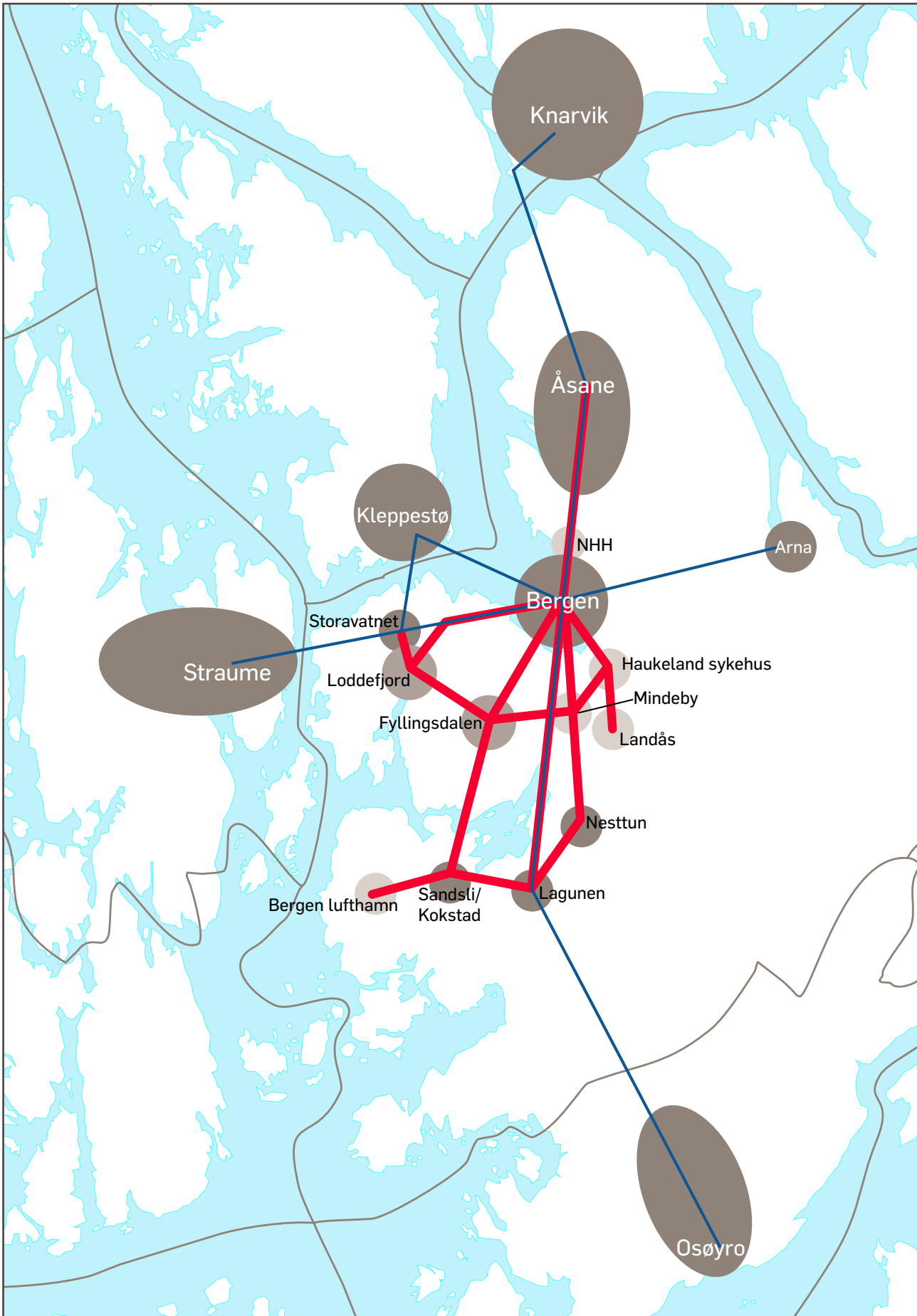
Oppfølging av strategien for innfartsparkering vil skje i samband med handsaming av dei årlege plan- og byggeprogramma. For å sikre samordna handsaming av kollektivtiltak vil innfartsparkering inkludrast som ein del av rullering av handlingsprogrammet for Kollektivstrategi for Hordaland.

Oppfølging av strategi for innfartsparkering vil og krevje samarbeid med kommunar, vegvesenet og andre aktørar. Strategien legg opp til kommunal deltaking, både som planstyresmakt og når det gjeld finansiering og vidareutvikling av tilbodet. I tillegg er kommunane styresmakt for all annan parkering i kommunen.

Statens vegvesen vert gjennom strategi for innfartsparkering og samferdselsdepartementet sin Handlingsplan for kollektivtransport (2014) tillagt eit større ansvar enn det som tidlegare har vore praktisert i Bergensområdet. Dette gjeld innfartsparkeringsplassar som ligg til riksveg. Departementet har lagt til grunn at Jernbaneverket har same ansvar knytt til parkering langs jernbana.

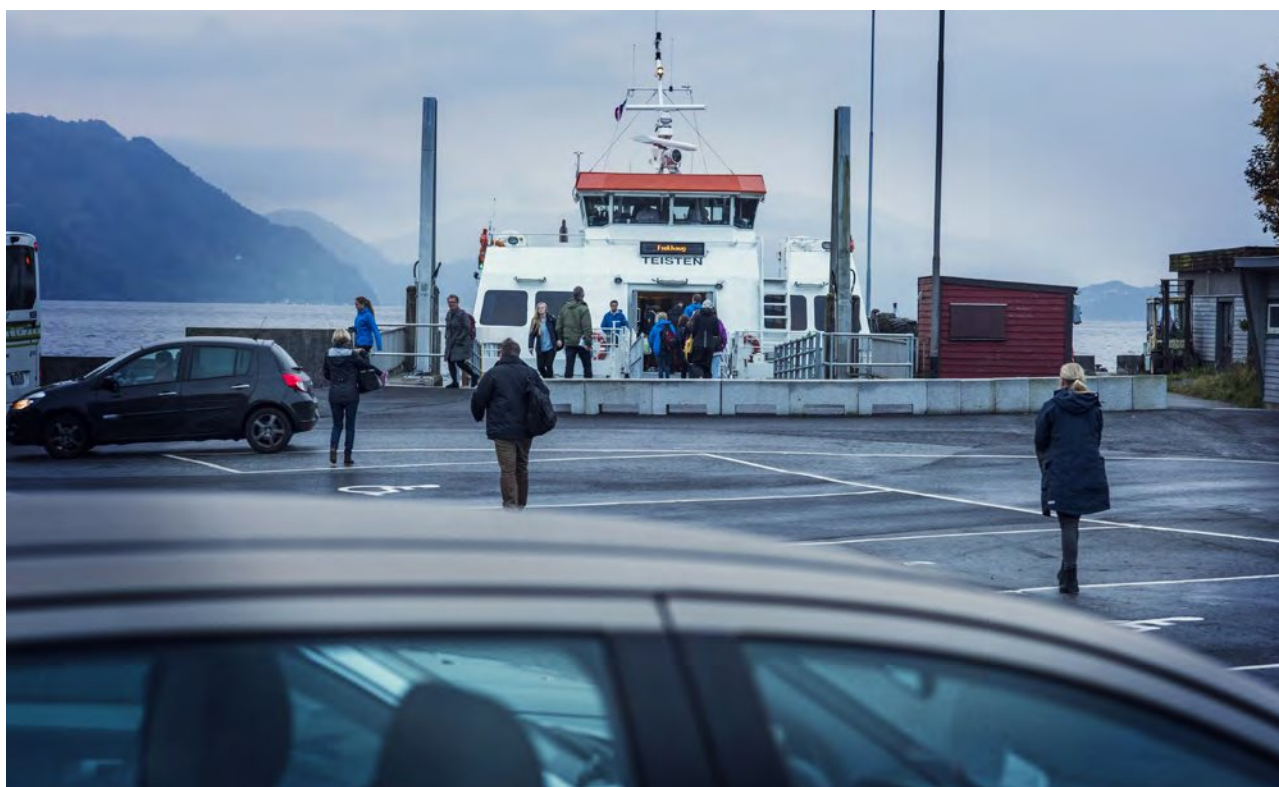
I tillegg til andre, offentlege etatar legg strategien også opp til samarbeid med private aktørar, typisk i form av leigeavtalar. Det vil også her vere behov for å sikre eit robust finansieringsgrunnlag og forhandlingsrom for fylkeskommunen når det gjeld etablering av samarbeid med private aktørar, for å sikre realisering av mål og strategiar knytt til innfartsparkering.





Figur 15 Framtidig hovedstruktru for det regionale kollektivnettet

Innfartsparkeringsplass	Utviklingsplanar
Sotra	HFK er i forhandlingar om leige av plassar i Kystbygrasjen på Straume. I samband med nytt Sotrasamband og nytt vegsamband nord/ sør på Sotra vil innfartsparkering bli vurdert.
Åsane	I samband med Bybanen til Åsane vil det bli planlagt innfartsparkering.
Nordhordland	Det skal starte opp planarbeid for ny kollektivterminal og innfartsparkering på Flatøy. På Knarvik kai er det i dag ledig kapasitet og areal for utviding. Det er sett av areal til innfartsparkering i Isdalstø i samband med planar om ny tunnel på Fv 57. Det kan vere aktuelt å leige plassar i eit framtidig p-hus i Knarvik sentrum.
Os	Os kommune arbeider med etablering av p-hus på Osøyro. Det kan vere aktuelt å leige plassar i dette anlegget. På sikt kan det vere aktuelt med eit nytt innfartsparkeringsanlegg i Tøsdalskiftet.
Askøy	Askøy kommune planlegger å flytte dagens innfartsparkering til eit fjellanlegg på Kleppestø.
Bergen sør (Bybanen)	Innfartsparkering i Birkelandsskiftet er venta ferdigstilt i 2016.
Bergen vest	I samband med nytt Sotrasamband vert nytt kollektivknutepunkt med innfartsparkering planlagt ved Storavatnet.
Arna	Det må avklarast om fylkeskommunen skal inkludere innfartsparkering Arna stasjon som ein del av det operative driftsansvaret for innfartsparkering.



## **Kjelder og dokumentasjon**

Dokumentasjon frå arbeidet med innfartsparkeringsstrategien finn ein på:  
[www.hordaland.no/samferdsel](http://www.hordaland.no/samferdsel)

## **Vedlegg til strategien**

Innfartsparkering i Hordaland – resultater fra spørreundersøkelse og nummerskiltregistrering, TØI rapport 1342/2014  
Brukerbetaling for innfartsparkering, TØI

## **Dokumentet**

Foto: Morten Wanvik

Layout: Kristin Myren kommunikasjon



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.



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gt 5  
Postboks 7900  
N-5020 BERGEN

Telefon: 55 23 90 00

[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

November 2014, samferdselsavdelinga  
Foto: Morten Wanvik  
Layout: kristinkom.no