

Strategisk styringsdokument for innfartsparkering

Dato: 29.10.21

1. Innhold

Forord	2
1. INNLEDNING.....	3
1.1 Innfartsparkering i Miljøløftet.....	3
2. OVERORDNEDE MÅL.....	4
3. DAGENS SITUASJON	4
3.1 ABC-kart.....	4
3.2 Innfartsparkeringsplasser for bil.....	5
3.3 Innfartsparkeringsplasser for sykkel	6
4. FORDELER OG UTFORDRINGER MED INNFARTSPARKERING	8
4.1 Fordeler knyttet til innfartsparkering for bil.....	8
4.2 Utfordringer knyttet til innfartsparkering for bil	8
4.3 Fordeler og utfordringer for sykkel.....	10
5. HVORDAN NÅ MÅLENE FOR INNFARTSPARKERINGSPLASSER FOR BIL?	10
5.1 Generelle kriterier for å nå målene for innfartsparkering.....	10
5.2 Lokalisering	11
5.3 Brukerbetaling for å sikre mål og behov	11
5.4 Andre prinsipper	12
6. HVORDAN NÅ MÅLENE FOR INNFARTSPARKERINGSPLASSER FOR SYKKEL?.....	13
6.1 Kriterier for velfungerende innfartsparkering for sykkel.....	13
6.2 Lokalisering av innfartsparkering for sykkel	13
7. SATSING PÅ INNFARTSPARKERING I MILJØLØFTET	14
7.1 Innfartsparkering for bil – fremgangsmåte for analyse	14
7.2 Innfartsparkering for sykkel – fremgangsmåte for analyse.....	15
8. Referanser	15

Forord

På bestilling fra Administrerende koordineringsgruppe (AKG) og styringsgruppen i Miljøløftet har en administrativ arbeidsgruppe utarbeidet forslag til strategisk styringsdokument for innfartsparkering innenfor avtaleområdet til Miljøløftet. Målet med dokumentet er at det skal erstatte gjeldende strategi fra Hordaland Fylkeskommune, *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*, og ha byveksttalen som ramme og føringer.

Som grunnlag for strategien har Asplan Viak utarbeidet rapporten *Kunnskapsgrunnlag til strategi for innfartsparkering*, dato 07.05.21. I rapporten har Asplan Viak gjort vurderinger av generelle føringer og prinsipper for innfartsparkering, og hvordan dette virkemiddelet kan ha effekt på nullvekstmålet i Bergensregionen.

Arbeidsgruppen har blitt ledet av Vestland Fylkeskommune ved Heidi Rosendahl Lindebotten. Andre medlemmer har vært Gjertrud Karevoll fra Bergen kommune, Arne-Richard Stadaas fra Bjørnafjorden kommune (representerte kommunene Bjørnafjorden, Alver, Askøy og Øygarden) samt Torgeir Flo fra Statsforvalteren i Vestland (representerte statsetatene Statsforvalteren, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet).

1. INNLEDNING

Hva er innfartsparkering?

Innfartsparkering er parkeringsplasser for biler og/eller sykler ved en holdeplass eller stasjon, slik at man kan kjøre bil eller sykle til holdeplassen og reise videre med kollektivtransport.

Dersom tilrettelegging for innfartsparkering bidrar til at flere velger å innfartsparkere og reise kollektivt videre framfor å kjøre bil hele veien, bidrar tiltaket til å nå nullvekstmålet.

1.1 Innfartsparkering i Miljøløftet

Innfartsparkering er ett av fire satsingsområder i Miljøløftet basert på Byvekstavtalen for Bergensområdet 2019-2029. De øvrige satsingsområdene er gange og sykkel, kollektivtransport, samt miljøvennlig teknologi og innovasjon. Etablering av innfartsparkeringsplasser er ikke et mål i seg selv, men et av flere virkemidler for å bidra til nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med gange, sykling og kollektivtransport. Nullvekstmålet er ikke bare forankret i mål om utslippsreduksjon, det er også en nødvendig løsning på utfordringer knyttet til kapasitet og fremkommelighet i transportsystemet.

Nullvekstmålet:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Innfartsparkering har tradisjonelt blitt sett på som en del av kollektivtilbudet, og det har derfor vært naturlig at fylkeskommunen også har hatt det overordnede ansvaret for innfartsparkeringsplasser. Ettersom innfartsparkering er ett av fire satsingsområder i Miljøløftet er det hensiktsmessig at alle partene i denne avtalen får være med å vurdere fremtidige anlegg i avtaleområdet. Ved å flytte ansvaret for innfartsparkering over til Miljøløftet vil samarbeidet om innfartsparkering mellom fylket og kommunene styrkes. Nye prosjekter vil kunne finansieres gjennom byvekstavtalen og porteføljestyres opp mot nullvekstmålet. Finansieringen må avklares gjennom de årlige handlingsprogrammene.

2. OVERORDNEDE MÅL

Nullvekstmålet legger føringer for målene for innfartsparkering.

OVERORDNET MÅL

Innfartsparkering skal redusere sentrumsrettede arbeidsreiser i rush, når kø, luftforurensning og støy er mest utfordrende. Primært gjelder dette arbeidsreiser som har det sentrale Bergen som målpunkt.

DELMÅL

1. Innfartsparkering skal være et tilbud til reisende med begrenset kollektivtilbud ved bostedet.
2. Innfartsparkering skal bidra til å øke flatedekningen til kollektivtrafikken ved å gjøre det lettere å reise kollektivt.

MÅLGRUPPER

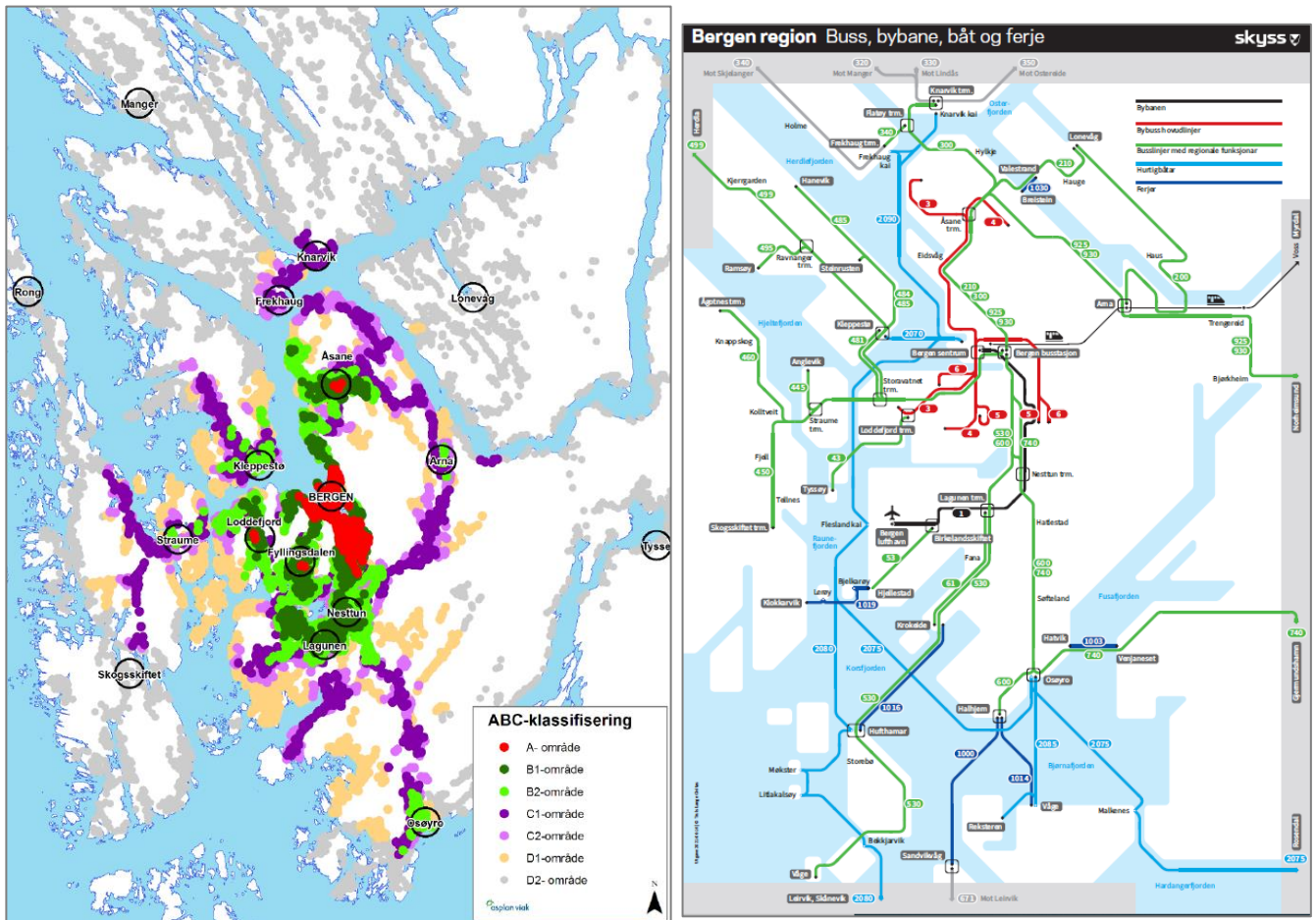
1. Den primære brukergruppen en ønsker å nå ved å etablere innfartsparkering er **arbeidsreisende** som har det sentrale Bergen som målpunkt. Størst behov for innfartsparkering har arbeidsreisende bosatt i ytre deler av Bergen kommune og områder utenfor regionsentrene hvor det er høy tilgjengelighet med bil og lavt kollektivtilbud.
2. Andre målgrupper for innfartsparkering er **andre reisende, besøkende og turister**, og på sommerstid **turistbusser og bobiler**.

3. DAGENS SITUASJON

3.1 ABC-kart

For Bergensområdet er det utarbeidet ABC-kart som viser hvor tilgjengelig ulike deler av området er med ulike transportmiddel (Hordaland fylkeskommune, 2017). Øverst på skalaen er A-områder som kjennetegnes av god kollektivtilgjengelighet og kort gang- og sykkelavstand til nærmeste holdeplass eller stasjon for svært mange innbyggere, mens D2-områder er lavest på skalaen med relativt dårlig tilgjengelighet for alle. Bergen sentrum har den klart beste kollektivtilgjengeligheten i Bergensområdet, samtidig som den svært høye befolkningstettheten gjør at mange kan nå omstigningspunktet ved å gå eller sykle. Av regionsentrene har Åsane best tilgjengelighet (store deler av området ligger i en A-sone), mens Knarvik har dårligst tilgjengelighet og ligger i et C-område. De øvrige regionsentrene ligger i B-soner, hvorav blant annet Nesttun og Lagunen ligger i en B1-sone som har noe bedre forutsetninger for tilgjengelighet enn Os, Straume, Knarvik, Kleppstø og Arna, som ligger i en B2-sone.

De fleste bebygde områder i Bergensområdet har et kollektivtilbud, men frekvensen er begrenset i de ytre strøkene (C- og D-områder). Det er høyest frekvens på kollektivtilbudet mellom Bergen sentrum og regionsentrene.

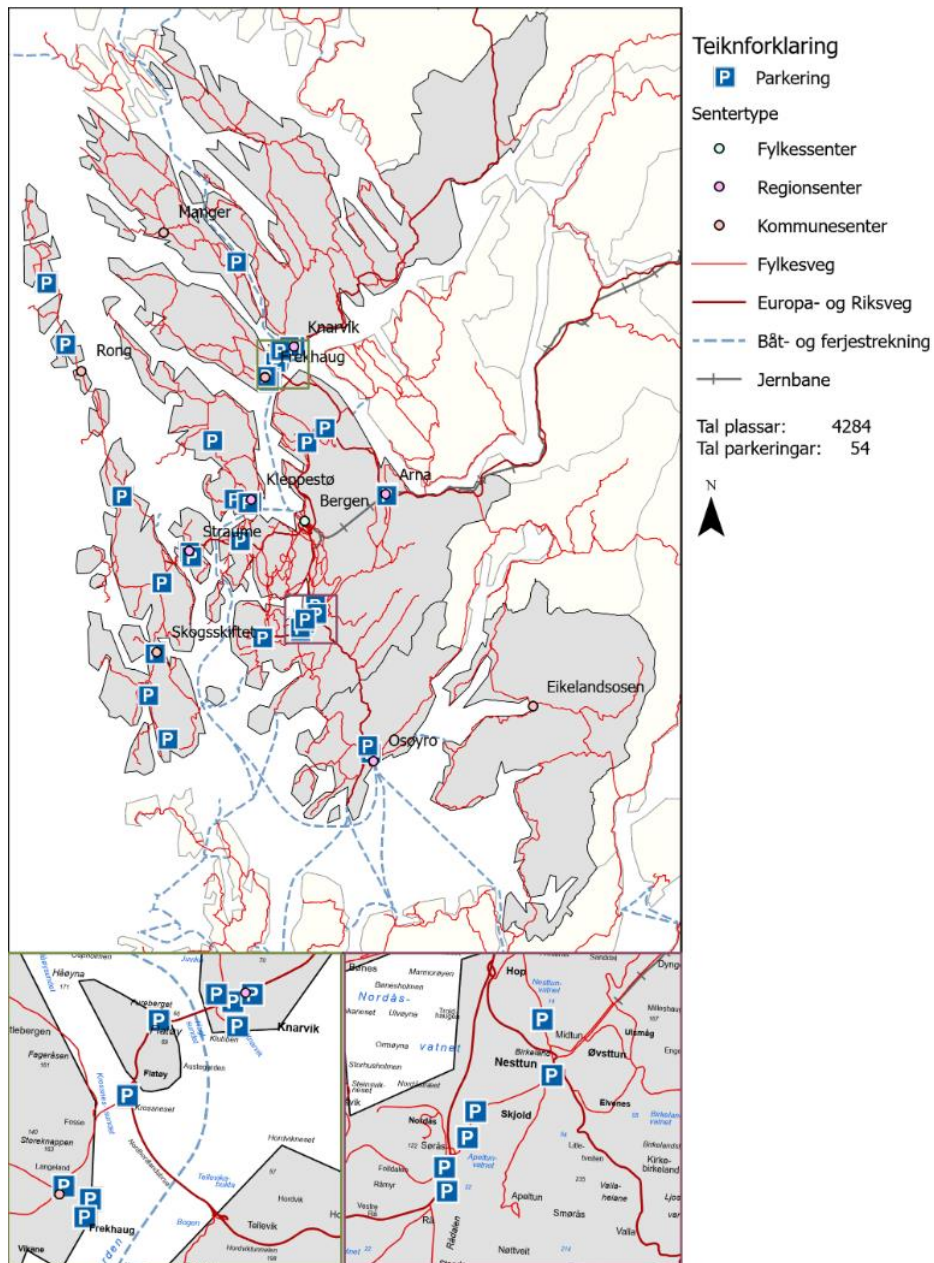


Figur 1. *Til venstre: ABC-klassifisering basert på tilgjengelighet for kollektivreisende, syklist og gående. Kilde: Hordaland fylkeskommune (2017). Til høyre: Hovedstruktur for det regionale kollektivnettet i Bergensområdet (Skysst)*

3.2 Innfartsparkeringsplasser for bil

Per 2.kvartal 2020 er det registrert 4284 innfartsparkeringsplasser for bil i Bergensområdet fordelt på 54 parkeringsplasser. Transportøkonomisk Institutt (TØI) gjennomførte i 2014 en kartlegging av bruken av innfartsparkeringsplasser i Bergensområdet. Kartleggingen viste blant annet følgende:

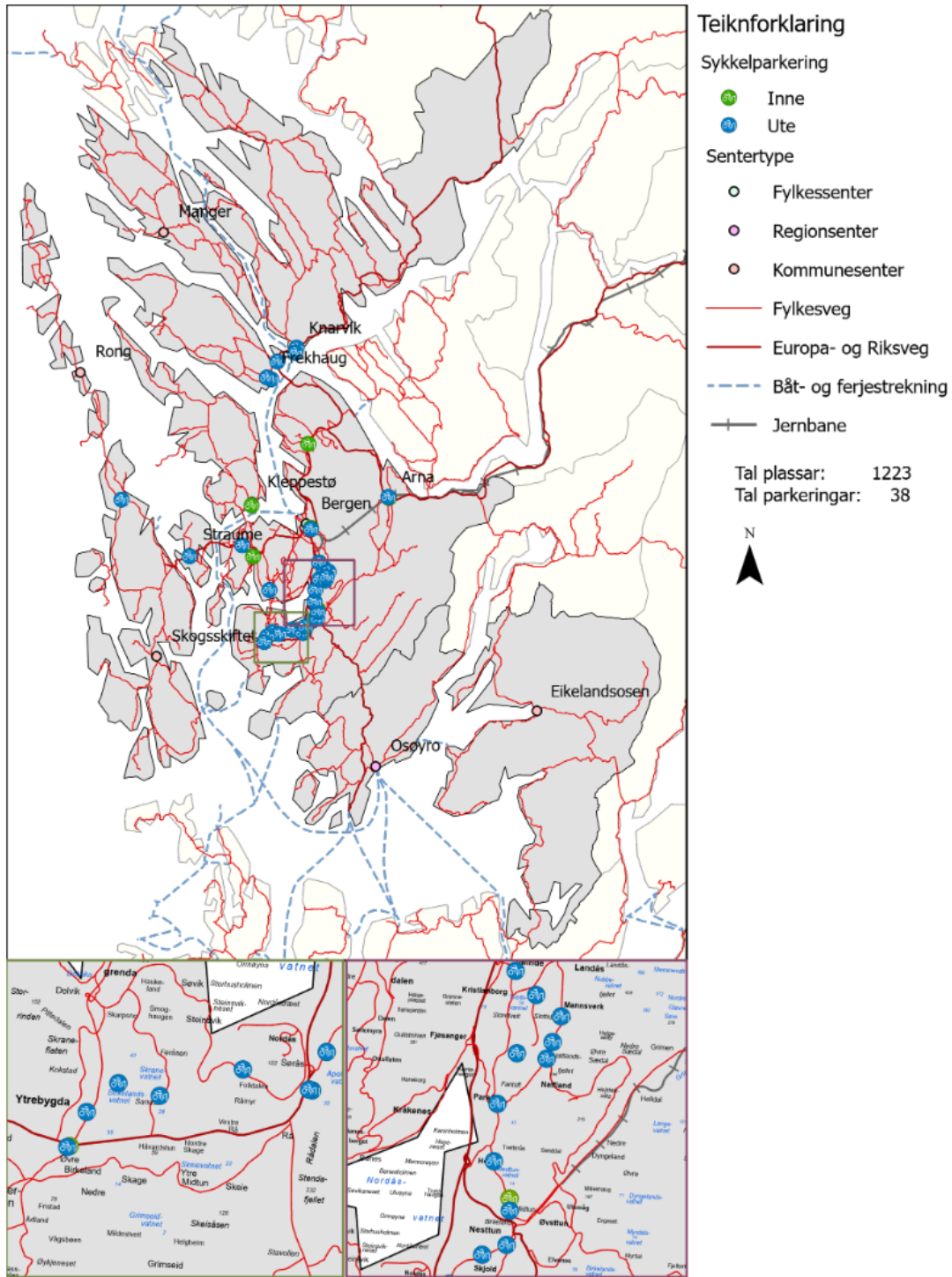
- Noen av parkeringsanleggene var til tider fulle og overfylte, mens det ved flertallet av anleggene var ledig kapasitet.
- Over 40 % av brukerne oppga at de bodde innenfor 3 km fra innfartsparkeringsplassen de brukte.
- Over 80 % av brukerne oppga at de bare hadde en person i bilen.
- Over halvparten oppga at de ikke utførte ærend på vei til eller fra parkeringen.
- Over 70 % av brukerne oppga at de kunne bruke buss til innfartsparkeringsplassen (hovedsakelig gjaldt dette brukere i sentrale områder i Bergen kommune).
- Et klart flertall av dem som benyttet innfartsparkering oppga at de hadde et godt kollektivtilbud ved boligen.
- Flertallet av dem som benyttet innfartsparkering hadde avgrenset tilgang til parkering ved arbeidsplassen.
- Flertallet benyttet innfartsparkeringsplassen fem eller flere ganger i uken.



Figur 2. Kart som viser innfartsparkeringsplasser for bil i Bergensområdet per 2.kvartal 2020.

3.3 Innfartsparkeringsplasser for sykkel

Kartlegging fra 2017 viser at innfartsparkeringsplasser for sykkel er lite benyttet, og har et stort potensial for hyppigere bruk. Per 2.kvartal 2020 var det registrert 1223 sykkelparkeringsplasser fordelt på 38 anlegg, hvorav tre av dem innendørs.



Figur 3. Kart som viser innfartsparkingsplasser for sykkel i Bergensområdet.

4. FORDELER OG UTFORDRINGER MED INNFARTSPARKERING

Ulikt bosettingsmønster og varierende kollektiv-, sykkel- og gangtilgjengelighet gjør at hensikten med innfartsparkering varierer i de ulike delene av Bergensområdet, både mellom by og land, men også internt i den enkelte kommune.

4.1 Fordeler knyttet til innfartsparkering for bil

- ✓ **Tilbud til reisende med begrenset kollektivtilbud**
Innfartsparkering bidrar til å øke influensområdet til kollektivtilbudet, slik at de som bor utenfor gang- og sykkelavstand fra kollektivtilbudet også skal kunne reise kollektivt.
- ✓ **Fleksibilitet i reisekjeden og enklere hverdag for brukerne**
Innfartsparkering gjør det mulig å kombinere flere ærend på samme reise, for eksempel arbeid, barnehage og handel, og vil med det bidra til å gjøre det enklere i en travel hverdag. Innfartsparkering er også et tilbud til de som ikke har parkeringsplass ved reisemålet. På dager med dårlig vær vil det for de fleste være mer attraktivt å kjøre til en innfartsparkeringsplass og ta kollektivtransport videre til reisemålet, heller enn å sykle/gå.
- ✓ **Reduserer konsekvensene ved restriktiv parkeringspolitikk i Bergensområdet**
Å ha muligheten til å sette fra seg bilen utenfor senterområder reduserer ulempene ved å fjerne offentlige/private parkeringsplasser i mer sentrale områder.
- ✓ **Avlaster hovedvegssystemet**
Når flere innfartsparkerer reduseres trafikkmengden inn til sentrum av byområdene, og dermed reduseres også fremkommelighets-, miljø- og støyutfordringene ved biltransport.
- ✓ **Opprettholde levende lokalsamfunn**
Innfartsparkering kan være med å bidra til at gode og levende lokalsamfunn utenfor sentrale områder opprettholdes.

4.2 Utfordringer knyttet til innfartsparkering for bil

- ✓ **Innfartsparkering kan undergrave lokalt matebusstilbud og satsing på buss og sykkel**
Innfartsparkering kan gjøre det lettere å velge bil framfor andre transportmuligheter til holdeplassen, og kan med det undergrave det lokale busstilbudet eller lokal satsing på sykkel og gange. Spesielt gjelder dette hvis bilførere kunne benyttet et lokalt busstilbud på reisen uten særlig tidstap.
- ✓ **Innfartsparkering tar opp verdifullt areal nær kollektivholdeplasser**
Etablering av innfartsparkeringsplasser kan beslaglegge verdifullt areal nær kollektivknutepunkter som er ønsket til andre formål, f.eks. boliger og arbeidsplasser.

Innfartsparkeringsplasser kommer gjerne i tillegg til vanlige parkeringsplasser og tilfører økt biltrafikk til området den lokaliseres i.

✓ **Innfartsparkering har en høy kostnad, og er i praksis en subsidiering av dem som velger bil på deler av reisen**

En p-plass i et parkeringshus har en kostnad på 200 000 - 500 000 kr. For overflateparkering utenfor senterområder er kostnaden per p-plass lavere, mellom 60 000 – 200 000 kr. Nyttens av innfartsparkering er usikker ettersom modellberegninger gjennomført i Byutredningen (Statens vegvesen, 2017) viser at økt antall innfartsparkeringsplasser i Bergensområdet kun fører til en marginal nedgang i antall bilreiser.

✓ **Fare for «misbruk»**

Innfartsparkeringsplassene kan benyttes av andre brukere enn de som reiser videre med kollektivtransport.

✓ **Innfartsparkering gir ikke nødvendigvis «nyskapte kollektivreiser»**

En sentral utfordring ved å etablere innfartsparkering er å etablere «nyskapte reiser», altså helt nye kollektivreisende – ikke bare kollektivreisende som bytter ut deler av kollektivreisen med en bilreise.

✓ **Det er nødvendig å kombinere ulike bilreducerende tiltak for å nå målsettingen om nullvekst.**

Innfartsparkering alene bidrar ikke til å nå nullvekstmålet. Tiltak som kan kombineres med innfartsparkering er kollektiv- og sambruksfelt, styrket lokalbusstilbud, økt satsing på hurtigbåter/ferjer, redusert tilgang til parkering ved målpunkt, gang- og sykkelveier og veiprisning.

4.3 Fordeler og utfordringer for sykkel

Fordeler

- ✓ **Sykkelparkering er et billig tiltak og er også lite arealkrevende**
Sykkelparkering er et relativt billig tiltak, og er i motsetning til innfartsparkering for bil også lite arealkrevende.
- ✓ **Å sykle er bra for folkehelsen**
Det er et nasjonalt, regionalt og lokalt mål å få flere reiser over fra bil til sykkel. Sykkel er et aktivt og helsevennlig transportmiddel.

Utfordringer

- ✓ **Lav etterspørsel etter sykkelparkering**
Kartlegginger viser en relativt lav etterspørsel etter innfartsparkering for sykkel. Dersom innfartsparkeringsplassene for bil avgiftsbelegges, eller bilrestriksjonene generelt øker, kan flere velge å sykle til omstigningspunktet.

5. HVORDAN NÅ MÅLENE FOR INNFARTSPARKERINGSPLASSER FOR BIL?

Forutsetningen for at innfartsparkering skal bidra til nullvekstmålet er at tilbudet bidrar til å **redusere den samlede kjørelengden med bil.**

5.1 Generelle kriterier for å nå målene for innfartsparkering

- ✓ **Lokalisering av innfartsparkering**
Innfartsparkering bør lokaliseres slik at bilreisen utgjør kortest mulig del av reisen. Jo lengre ut i systemet innfartsparkeringene ligger, jo større er den trafikkreduserende effekten per innfartsparkeringsplass. Dersom en ønsker å etablere innfartsparkeringsanlegg i senterområder bør det skje som sambruk med sentrumparkering, kjøpesentre eller kultur-/idrettsanlegg for å sikre god utnyttelse av samt redusere parkeringskapasiteten.
- ✓ **Innfartsparkeringsplassen må ha tilstrekkelig med kapasitet**
Tilstrekkelig med kapasitet på innfartsparkeringsplassen er viktig for at man skal være sikker på å få plass. For å sikre tilstrekkelig med kapasitet og forhindre misbruk, kan plasser med høy utnyttelsesgrad avgiftsbelegges. God skilting fra hovedveisystemet, gjerne med informasjon om belegg, er også med på å gjøre innfartsparkering attraktivt.
- ✓ **Innfartsparkering må være tilknyttet et godt kollektivtilbud**
Et godt kollektivtilbud med hyppige avganger, rask fremføring og tilstrekkelig med kapasitet er viktig for at det skal være attraktivt å innfartsparkere. Byttet mellom bil og

kollektivtransport må være mest mulig effektivt, men lokalisering må også vurderes opp mot andre ønskelige formål nær kollektivknutepunktet.

- ✓ **Innfartsparkering må sees i sammenheng med andre bilreduserende tiltak**
Rammebetingelser for bil har stor betydning for hvor attraktivt det er å innfartsparkere. Det er en omstigningskostnad ved å innfartsparkere, og ulempen ved å kjøre bil hele veien må oppveie denne. Innfartsparkering har liten effekt dersom tiltaket ikke sees i sammenheng med bilrestriktive tiltak (f.eks. bompenger og parkeringsrestriksjoner i sentrum).

5.2 Lokalisering

Ved lokalisering av innfartsparkering må det tas hensyn til de regionale behovene innenfor Bergensområdet. I enkelte områder vil det være umulig å finne arealer som oppfyller alle anbefalte kriterier for lokalisering av innfartsparkering. For hver enkelt strekning og regionsenter må det gjøres egne vurderinger av lokale forhold og hvilke prinsipper som er viktigst å prioritere.

PRINSIPPER FOR LOKALISERING

- ✓ Lokalisering og videre utvikling av innfartsparkering skal hovedsakelig skje:
 - I de ytre områdene i Bergensområdet (områdene B2, C1, C2, D1, D2, ihht. i enhver tid gjeldende ABC-kart).
 - Etableres opp mot by- og regionstamlinjenettet i Bergensområdet.
 - Behovet for innfartsparkering bør vurderes opp mot gang- og sykkeltilgjengelighet til kollektivtilbud og muligheten for å bedre denne. Dersom det vurderes å være behov for innfartsparkering i senterområder anbefales det å etablere det som sambruk med sentrumsparkering, kjøpesentre eller kultur-/idrettsanlegg.
- ✓ For å øke klimaeffekten bør det søkes å oppfylle et eller flere av kriteriene under ved etablering av innfartsparkeringsanlegg:
 - Ligge utenfor et bompengesnitt
 - Ligge utenfor strekninger der det ofte oppstår kø inn mot Bergen
 - Ligge utenfor strekninger med prioritert fremkommelighet for kollektivtrafikk

5.3 Brukerbetaling for å sikre mål og behov

Brukerbetaling på innfartsparkeringsanlegg vil øke kapasiteten og frigjøre plasser til de med lengre reisevei til kollektivtilbudet. De viktigste grunnene til å innføre avgift er:

- Regulere etterspørsel, altså å avgrense bruken av innfartsparkeringsplassen for de som bor nærmest holdeplassen og øke kapasiteten for de som bor lenger unna.
- Bidra til finansiering av etablering eller drift av innfartsparkeringsanlegg.

Garantert plass kan øke betalingsviljen og aksepten for å bruke det avgiftsbaserte tilbudet. Betalingsviljen øker ytterligere når både lokalisering og øvrige kriterier for velfungerende innfartsparkering er oppfylt. Takstnivået ved den enkelte innfartsparkering må vurderes opp

mot konkurranseforholdet ved å kjøre hele veien. For å gjøre innfartsparkering mer målrettet kan det vurderes å innføre differensierte avgifter.

PRINSIPP FOR BRUKERBETALING

- ✓ For å hindre misbruk og sørge for at brukere med størst behov sikres plass må det innføres brukerbetalning eller på annen måte sikres at det ikke blir overforbruk/feilbruk på innfartsparkering.

5.4 Andre prinsipper

Ladeinfrastruktur

Erfaringer knyttet til bruk av elbilparkering på innfartsparkeringsplasser viser at disse i liten grad blir brukt. Noe av årsaken kan være at elbiler helt inntil nylig har hatt fordeler som gjør det attraktivt å kjøre hele veien til sentrum. Flere av fordelene er nå i ferd med å bli endret, samtidig som omfanget av elbiler øker voldsomt. Dette kan påvirke behovet for tilrettelegging for elbiler på innfartsparkeringsplassene. I forbindelse med nybygg bør det legges til rette for framføring av strøm slik at det er lett å foreta framtidige utvidelser av antall plasser med lademuligheter for elbiler.

PRINSIPP FOR LADEINFRASTRUKTUR

- ✓ Ved etablering av nye innfartsparkeringsanlegg bør det tilrettelegges for ladeplasser for ladbar motorvogn, og på plasser hvor det ofte eller tidvis er fullt bør man reservere en del av kapasiteten for ladbar motorvogn. Som et minimum bør det dimensjoneres for parkeringsforskriftens maksimalkrav på 6 % av planlagt kapasitet på parkeringsplassen.

HC-plasser

Erfaringer viser at reserverte innfartsparkeringsplasser for forflytningshemmede i liten grad blir benyttet. Ofte har personer med parkeringstillatelse for forflytningshemmede parkeringsfordeler ved reisemålet, og for mange kan det også være en utfordring å komme seg av og på kollektivtransportmidlet. Dersom etterspørselen skulle endre seg er det lite ressurskrevende å øke antall HC-plasser ved innfartsparkeringen.

PRINSIPP FOR HC-PLASSER

- ✓ Ved etablering av nye innfartsparkeringsanlegg bør det legges til grunn Statens Vegvesen sin anbefaling om at 3-5 % av p-plassene på en middels stor p-plass reserveres for forflytningshemmede, og 2 % når det er rundt 400 bilplasser.

6. HVORDAN NÅ MÅLENE FOR INNFARTSPARKERINGSPLASSER FOR SYKKEL?

6.1 Kriterier for velfungerende innfartsparkering for sykkel

- ✓ **Tilgjengelighet: Sykkelparkeringen må plasseres tett på holdeplassen**
Syklister er følsomme overfor avstander ved parkering av sykkel og ønsker ikke omveger eller sykling i annen retning enn de skal. Sykkelparkering bør være så tett på holdeplassen som mulig og så nær som mulig syklistens rute til målet. Avstanden for sykkel til/fra holdeplassen må ikke være for stor, helst ca. 1-3 km og maksimalt 10 km. For å gjøre det mer attraktivt å bruke sykkel enn bil til innfartsparkeringsplassen, bør sykkelparkeringen ha bedre lokalisering enn bilparkering.
- ✓ **Sikkerhet: mot tyveri, skader, nedbør og slitasje på sykkelen**
Etterspørselen etter sikker parkering vil øke i takt med økt sykkelandel og økt andel el-sykler. På mange steder er det tilstrekkelig at stativet har solid innfesting i underlaget og at man kan låse sykkelen til stativet. På større steder/ eller andre steder med kriminalitet og hærværk bør det vurderes strengere sikkerhetstiltak, som avlåste rom og/eller kameraovervåkning. Det er imidlertid viktig at det forblir enkelt å sette fra seg sykkelen, slik at den økte sikkerheten ikke går for mye ut over tilgjengeligheten. Sykkelparkeringen bør også gi beskyttelse mot vær og vind.
- ✓ **Tilknyttet sykkelvegnett**
Det bør være godt tilrettelagt for sykling til/fra parkeringen, slik at selve sykkelturen blir minst mulig belastende. Det er viktig med trafiksikker tilkomst til holdeplassen.

6.2 Lokalisering av innfartsparkering for sykkel

Sykkelparkering som består av mer enn et stativ er mest aktuelt ved holdeplasser i sentrale deler av Bergensområdet og i regionsentrene. Gode og trygge sykkelparkeringsmuligheter ved kollektivholdeplassene burde kunne avlaste dagens innfartsparkeringsplasser i de mer sentrale områdene.

PRINSIPPER FOR LOKALISERING:

- ✓ Det bør satses på sykkelparkering i de mest sentrale områdene og i områder der det tilrettelegges for sykkel.
- ✓ Sykkelparkering bør være så tett på holdeplassen som mulig.
- ✓ Ved satsing på innfartsparkeringsplasser for sykkel bør man vurdere å begrense parkering til innfartsparkering for bil i samme område. Dette kan gi større nytteverdi av investeringene som gjøres for sykkel i Miljøløftet.

7. SATSING PÅ INNFARTSPARKERING I MILJØLØFTET

I byvekstavtalen står det at «Innfartsparkering skal bidra til måloppnåing og tiltak må prioriterast gjennom ordinær porteføljestyling». For å kunne vurdere effekten av et innfartsparkeringsanlegg må det gjøres en vurdering av hvordan anlegget vil bidra til å nå nullvekstmålet. Dette gjelder både for nye prosjekt samt videreutvikling av eksisterende innfartsparkeringsanlegg.

Det er flere forutsetninger som må inntreffe for at et innfartsparkeringsanlegg skal ha effekt på nullvekstmålet. Under følger en nærmere omtale og beskrivelse av hvilke analyser som bør foretas for at innfartsparkeringsprosjekt skal kunne få finansiering gjennom Miljøløftet.

7.1 Innfartsparkering for bil – fremgangsmåte for analyse

Viktige vurderinger som må gjøres før et prosjekt skal kunne behandles i Miljøløftet:

- ✓ **LOKALISERING:** Riktig lokalisering er avgjørende for å få ønsket effekt. Det vises til prinsippene for lokalisering i kapittel 4.
- ✓ **BEHOV:** Vil innfartsparkeringsanlegget være attraktivt å benytte for brukere som bor utenfor gang- og sykkelavstand fra kollektivtilbudet? Lokaliseres p-anlegget i et område hvor det er høy tilgjengelighet med bil og lavt kollektivtilbud? Ved eksisterende innfartsparkeringer der belegget er lavt og forventes å forbli lavt bør det vurderes annen bruk av arealene.
- ✓ **KOLLEKTIVTRANSPORT:** Eksisterende og fremtidig buss-, båt- eller banetilbud i byttepunktet må dokumenteres. Særlig relevant her er frekvens i rushtid. Innfartsparkeringsanleggets eventuelle konsekvenser for eksisterende lokalbusstilbud bør drøftes.
- ✓ **PARKERINGSTILBUD I MÅLPUNKTET:** I sentrumsområder kan både p-avgift, begrenset antall parkeringsplasser som tilbys, samt lokalisering av parkeringsplassene bidra til å gjøre det mer belastende å kjøre bil, og dermed mer attraktivt å velge andre transportmidler. For å vurdere hvor attraktivt et innfartsparkeringsanlegg er/vil bli må en vurdere hvordan parkeringsmulighetene er ved målpunktet til brukerne. Utgangspunktet for vurderingen er målpunktet flertallet av brukerne trolig måtte ha (Bergen sentrum, Osøyro, Knarvik, Straume osv).
- ✓ **BRUKERBETALING:** For å hindre misbruk og sørge for at brukere med størst behov sikres plass må det innføres brukerbetaling eller på annen måte sikres at det ikke blir overforbruk/feilbruk på innfartsparkering.
- ✓ **NYTTE-KOST ANALYSE:** Det må gjøres en enkel kostnadsanalyse av innfartsparkeringsanlegget/videreutvikling av eksisterende anlegg. Tiltaket må vurderes opp mot nytten av annen arealbruk samt nytten av å prioritere andre tiltak innen kollektivtransport, sykkel og gange.
- ✓ **ANLEGGETS EFFEKT OPP MOT NULLVEKSTMÅLET:** Hvordan vil et nytt p-anlegg eller videreutvikling av et eksisterende anlegg bidra til at nullvekstmålet nås?

For nærmere informasjon om fremgangsmåte vises det til veilederen fra TØI, Etablering av innfartsparkering, (TØI, 2014)

7.2 Innfartsparkering for sykkel – fremgangsmåte for analyse

Viktige vurderinger som må gjøres før et prosjekt skal kunne behandles i Miljøløftet:

- ✓ **LOKALISERING:** Riktig lokalisering er avgjørende for å få ønsket effekt. Det vises til prinsippene for lokalisering i delkapittel 4.9. I områder der det er aktuelt med innfartsparkering for både sykkel og bil bør sykkelparkeringen ha bedre lokalisering enn bilparkering.
- ✓ **BEHOV:** Er det et område/strekning der det er stort potensial for sykkelreiser? Er det godt tilrettelagt for sykling til/fra parkeringen, slik at selve sykkelturen blir minst mulig belastende? Skal det satses på tilrettelegging for gående og syklende i området?
- ✓ **KOLLEKTIVTRANSPORT:** Eksisterende og fremtidig buss-, båt- eller banetilbud i byttepunktet må dokumenteres. Særlig relevant her er frekvens i rushtid.
- ✓ **SIKKERHET:** Trafikksikker tilkomst til holdeplassen må vurderes. Hva vurderes som tilstrekkelig sikkerhet for sykkelene hva angår tyveri og hærverk i det aktuelle området?
- ✓ **ANLEGGETS EFFEKT OPP MOT NULLVEKSTMÅLET:** Hvordan vil sykkelparkeringen eller videreutvikling av eksisterende parkering bidra til at nullvekstmålet nås?
- ✓ **NYTTE-KOST ANALYSE:** Det må gjøres en enkel kostnadsanalyse av sykkelparkeringen/videreutvikling av eksisterende parkering. Ved etablering av nye innfartsparkeringsplasser må tiltaket vurderes opp mot nytten av annen arealbruk og nytten av å prioritere andre tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet. Ved eksisterende innfartsparkeringer der belegget er lavt og forventes å forbli lavt bør det vurderes annen bruk av arealene.

For nærmere informasjon om fremgangsmåte vises det til veilederen fra TØI, Etablering av innfartsparkering, (TØI, 2014)

8. Referanser

- Asplan Viak (2020): Inntekspotensial i innfartsparkering, datert 19.10.2020.
- Asplan Viak (2021): Kunnskapsgrunnlag til strategi for innfartsparkering, datert 07.05.21.
- Hordaland fylkeskommune (2017): Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028, vedtatt i fylkestinget juni 2017.
- Statens vegvesen (2017): Byutredning for Bergen, datert 15.12.2017