

Hordaland Fylkeskommune

PARKERINGSPOLITIKK I REGIONSENTRENE I BERGENSREGIONEN ANBEFALING FOR HVERT ENKELT SENTER

Det er utarbeidet en rapport for regionsentrene hvor det gis generelle anbefalinger som gjelder for alle sentrene. I denne rapporten gis det en vurdering og anbefalinger for hvert senter.

Dato: 25.04.2019

Versjon: 01



Foto: Morten Wanvik Hordaland fylkeskommune

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Hordaland Fylkeskommune
Tittel på rapport:	Regionsentrene analyse og anbefalinger
Oppdragsnavn:	Parkeringspolitikk i regionsentrene i Bergensområdet
Oppdragsnummer:	606022-09
Utarbeidet av:	Gorm Carlsen
Oppdragsleder:	Gorm Carlsen
Tilgjengelighet:	Åpen

Forord

Asplan Viak har på oppdrag fra Hordaland Fylkeskommune utarbeidet en parkeringsstrategi for regionsentrene i Bergensområdet. Dette omfatter sentrene Åsane, Arna, Lagunen, Osøyro, Straume, Kleppestø og Knarvik.

Strategien er utredet i en egen rapport, som omhandler generelle anbefalinger, samt anbefalinger for det enkelte senteret på strategisk nivå. I denne rapporten gjennomgås forutsetninger, utfordringer og forslag til strategier for det enkelte senter. Anbefalingene som er gitt her er inntatt i hovedrapporten.

Stavanger, 25.04.2019

Gorm Carlsen
Oppdragsleder

Øyvind Sundfjord
Kvalitetssikrer

Innhold

1. INNLEDNING	5
1.1. Analyseområdene	5
2. ÅSANE	6
2.1. Arealbeslag	6
2.2. Parkeringsplasser og besøksbehov	7
2.3. Tilgjengelighet.....	7
2.3.1. Sykkel	7
2.3.2. Kollektiv	8
2.4. utfordringer og anbefalinger Åsane	9
3. INDRE ARNA	11
3.1. Parkeringsplassenes arealbeslag	11
3.2. Lokalisering	12
3.3. Tilgjengelighet.....	13
3.3.1. Sykkel	13
3.3.1. Kollektiv	14
3.4. utfordringer og anbefalinger Indre Arna.....	15
4. KLEPPESTØ	17
4.1. Parkeringsplassenes arealbeslag	17
4.2. Lokalisering og regulering	18
4.3. Tilgjengelighet.....	18
4.3.1. Sykkel	18
4.3.2. Kollektiv	19
4.4. utfordringer og anbefalinger Kleppestø.....	21
5. KNARVIK	23
5.1. Arealbeslag	23
5.2. Lokalisering og regulering	24
5.3. Tilgjengelighet.....	24
5.3.1. Sykkel	24
5.3.2. Kollektiv	25
5.1. utfordringer og anbefalinger Knarvik.....	26
6. LAGUNEN	28
6.1. Arealbeslag	28
6.2. Lokalisering og regulering	29
6.3. Tilgjengelighet.....	29
6.3.1. Sykkel	29
6.3.2. Kollektiv	31
6.4. utfordringer og anbefalinger Lagunen	31
7. OSØYRO	33
7.1. Lokalisering og regulering	34
7.2. Tilgjengelighet.....	34

7.2.1. Sykkel	34
7.2.2. Kollektiv	35
7.3. utfordringer og anbefalinger Osøyro	36
8. STRAUME	38
8.1. Lokalisering og regulering	39
8.2. Tilgjengelighet.....	39
8.2.1. Sykkel	39
8.2.2. Kollektiv	40
8.3. Straume.....	41

1. INNLEDNING

Anbefalingene som gis om strategiske innretting av parkeringspolitikken i regionsentrene er basert på ulike kunnskapsgrunnlag. Det er foretatt tellinger av antall parkeringsplasser, og registrert hvilke parkeringsvilkår som gjelder i dag. Som en ytterligere detaljering av ABC-analysen som er omtalt i rapporten om differensiert parkeringspolitikk i regionsentrene, er betingelsene for å sykle og gå til regionsentre er analysert ved at reisetid fra boliger innenfor 30 minutters sykkelavstand er analysert. Kollektivtilbudets innretning og mulighet for å bringe f.eks. arbeidsreisende fra omlandet inn til regionsenteret, og fra regionsenteret mot Bergen sentrum, er også vurdert nærmere.

Gjeldende parkeringspolitikk i hvert senter er innhentet så langt det har vært mulig innenfor rammene for oppdraget.

Det er også avholdt møte med representanter for administrasjonen i hver av de angjeldende kommunene, hvor utfordringer og utfyllende opplysninger om parkeringssituasjonen er innhentet.

Informasjonen er sammenholdt og har gitt bakgrunnen for de kortfattede anbefalingene som fremkommer i rapporten.

1.1. Analyseområdene

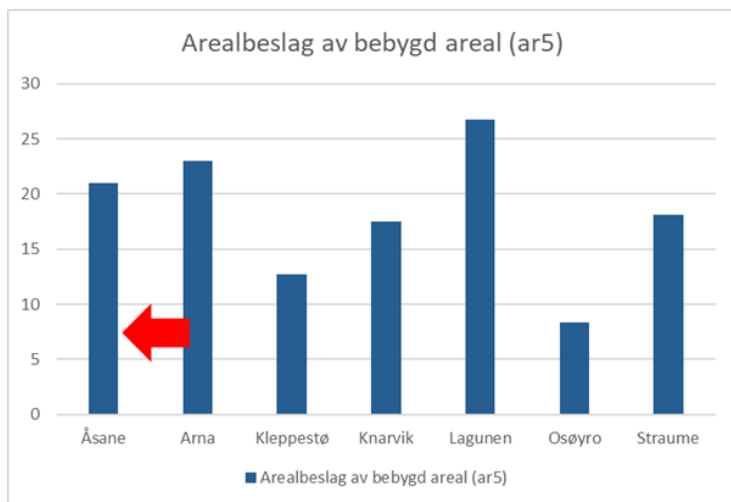
Analysene av senterområdene er relatert til områdene som dekkes av SSB- sentrumssoner. Disse områdene er fremstilt på grunnlag av objektive kriterier for tetthet av sentrumsfunksjoner i et område. Vi ser at dette gir noe ulik dekning av de faktiske tilbudene i hvert senter, noe som illustrerer at enkelte sentre har mer spredt bebyggelse enn andre, noe som er med på å karakterisere muligheten for å besøke/betjene flere senterfunksjoner uten at det oppstår behov for å kjøre bil mellom dem.

2. ÅSANE

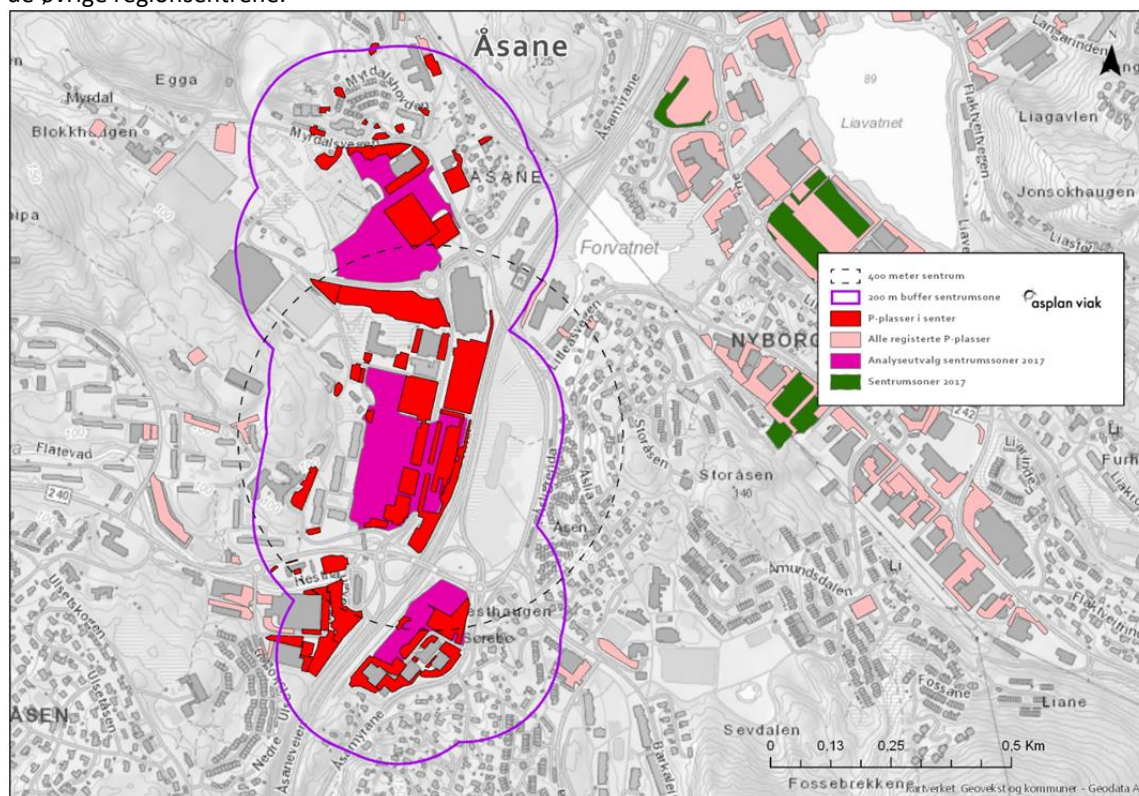
2.1. Arealbeslag

I Åsane beslaglegger parkeringsplasser drøyt 20% av det som betegnes «bebygd areal», og dekker et areal på ca. 100 dekar.

Disse arealene har høy verdi og ved videre utvikling av regionsenteret så bør vesentlige deler av parkeringsarealene transformeres til sentrumsformål. Parkeringstilbudet bør etableres i parkeringsanlegg i randsonen til selve senteret, slik at internt veinett prioriteres for gående og syklende brukere av senteret.



Figur 2-1: Parkeringsplassenes arealbeslag i prosent av bebygd areal i Åsane regionsenter, sammenlignet med de øvrige regionsentrene.



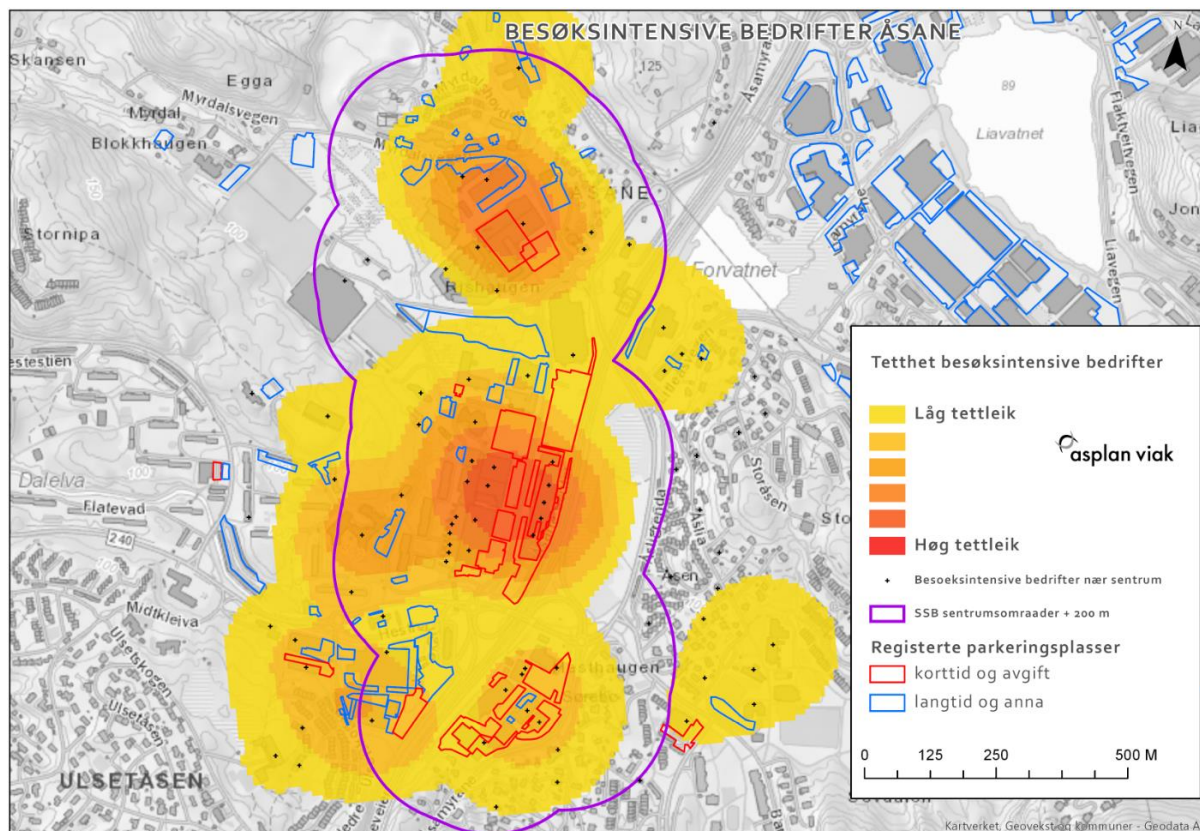
Figur 2-2: Illustrasjon av parkeringsplassenes arealbeslag i Åsane.

2.2. Parkeringsplasser og besøksbehov

Tyngdepunktet for besøksbehovet ligger i Åsane senter, men med en del bedrifter med stort behov for besøk nord og sør for selve senteret, jfr. Figur 2-3.

Det er rimelig god sammenheng mellom besøksbehovet og regulering av parkeringstid. Noen parkeringsplasser med lang parkeringstid nær senteret er innfartsparkering.

Senteret har høye arealverdier, og det er viktig at innfartsparkeringen ikke beslaglegger arealer nærmest senteret. Vi anbefaler at videre kapasitetsøkning av innfartsparkeringen skjer utenfor selve regionsenteret, enten i nord eller lengre mot sør.



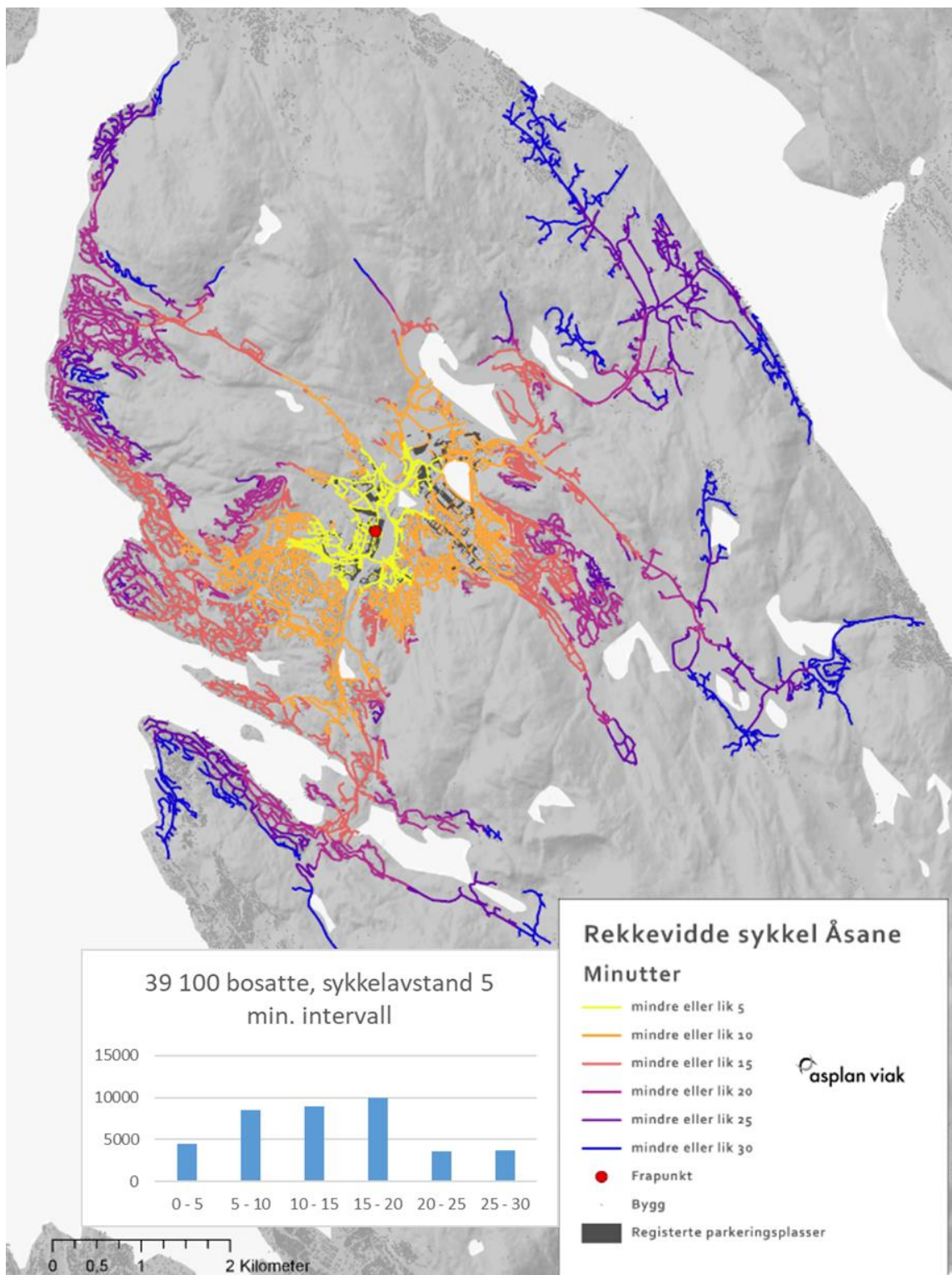
Figur 2-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering i Åsane.

2.3. Tilgjengelighet

2.3.1. Sykkel

Åsane har 39 100 bosatte innenfor 30 minutters sykkelavstand, jfr. Figur 2-4. De aller fleste av disse er innenfor 20 minutter på sykkel fra Åsane senter.

Åsane har et stort potensiale for arbeidsreiser på sykkel, samt innfartsparkering med sykkel.

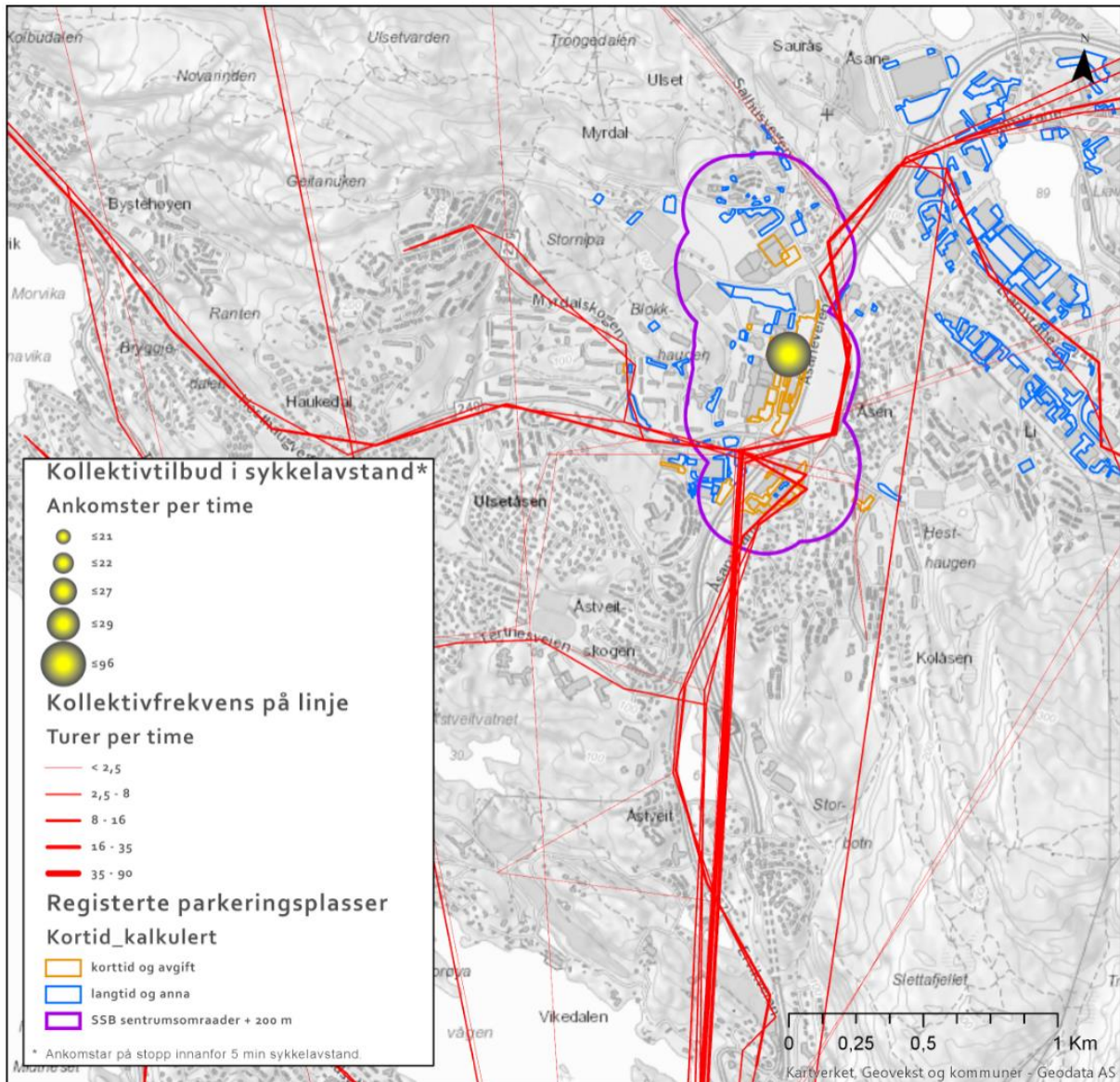


Figur 2-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Åsane 5 min reisetidsintervaller.

2.3.2. Kollektiv

Åsane har et godt kollektivtilbud med kollektivakser med høy frekvens både mot tunge boligkonsentrasjoner i vest – nordvest, og mot nord. Det er et godt grunnlag for at flere arbeidsreiser mot Åsane kan skje med buss.

Tilbudet mot Bergen sentrum har høy frekvens og er utgangspunktet svært attraktivt. Mangel på bussfelt fører til forsinkelser/lange reisetider i rushtiden noe som reduserer attraktiviteten.



2.4. Utfordringer og anbefalinger Åsane

Parkeringsbestemmelser:

Nytt forslag til P-norm foreligger:

- Bolig - min 0,4 maks 1,0 /bolig
- Handel – maks 1,0/ 100m²
- Kontor - maks 0,3 /100m²

Utfordringer avdekket:

Åsane vurderes først og fremst som senter for de ca. 40' innbyggerne i bydelen. I tillegg er det noe regional handel f. eks Ikea.

Det er relativt store avstander internt i Åsane. I følge Bergen kommune har noe handel/service flyttet ut av Nyborg-området, men Ikea og en del annen handel ligger i området. Selve regionsenteret er ved Åsane senter.

Innfartsparkering opptar verdifulle arealer i sentrum.

Videre utvikling med ny parkeringsnorm kan påføre omkringliggende boligområder «parkeringspress i gatenettet osv.

Eksisterende strategier/Planer:

Innstramming parkeringsnormen.

Anbefalinger for Åsane senter:

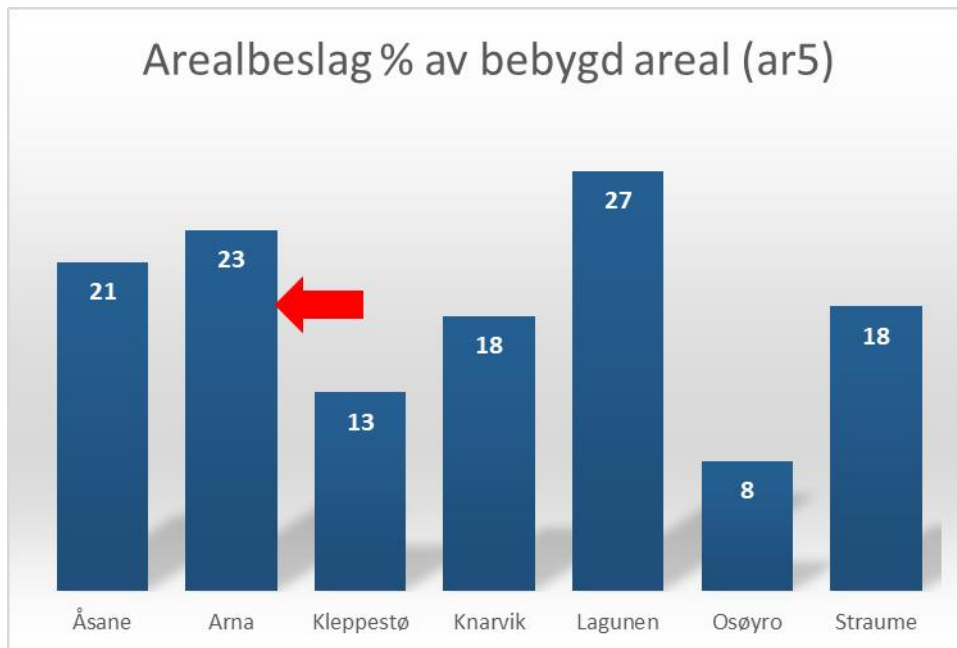
- Vi anbefaler at videre kapasitetsøkning av innfartsparkeringen skjer utenfor selve regionsenteret, enten i nord eller lengre mot sør, til fordel for styrking av tilgjengelighet til sentrumsfunksjonene. (Alternativer Vågsbotn og Tertnes?) Avhenger noe av løsning for bybanen. *
- Innfartsparkering for sykkel utvikles videre i regionsenteret.
- Parkeringstilbudet bør reguleres effektivt for korttidsparkering og omgivelsene bør beskyttes mot mulig økt langtidsparkeringsetterspørsel i vei/gatenett.
- Boligsoneparkering kan evt. vurderes for å skjerme omkringliggende boligbebyggelse ved fortetting og innstramming av parkeringsbestemmelsene.

3. INDRE ARNA

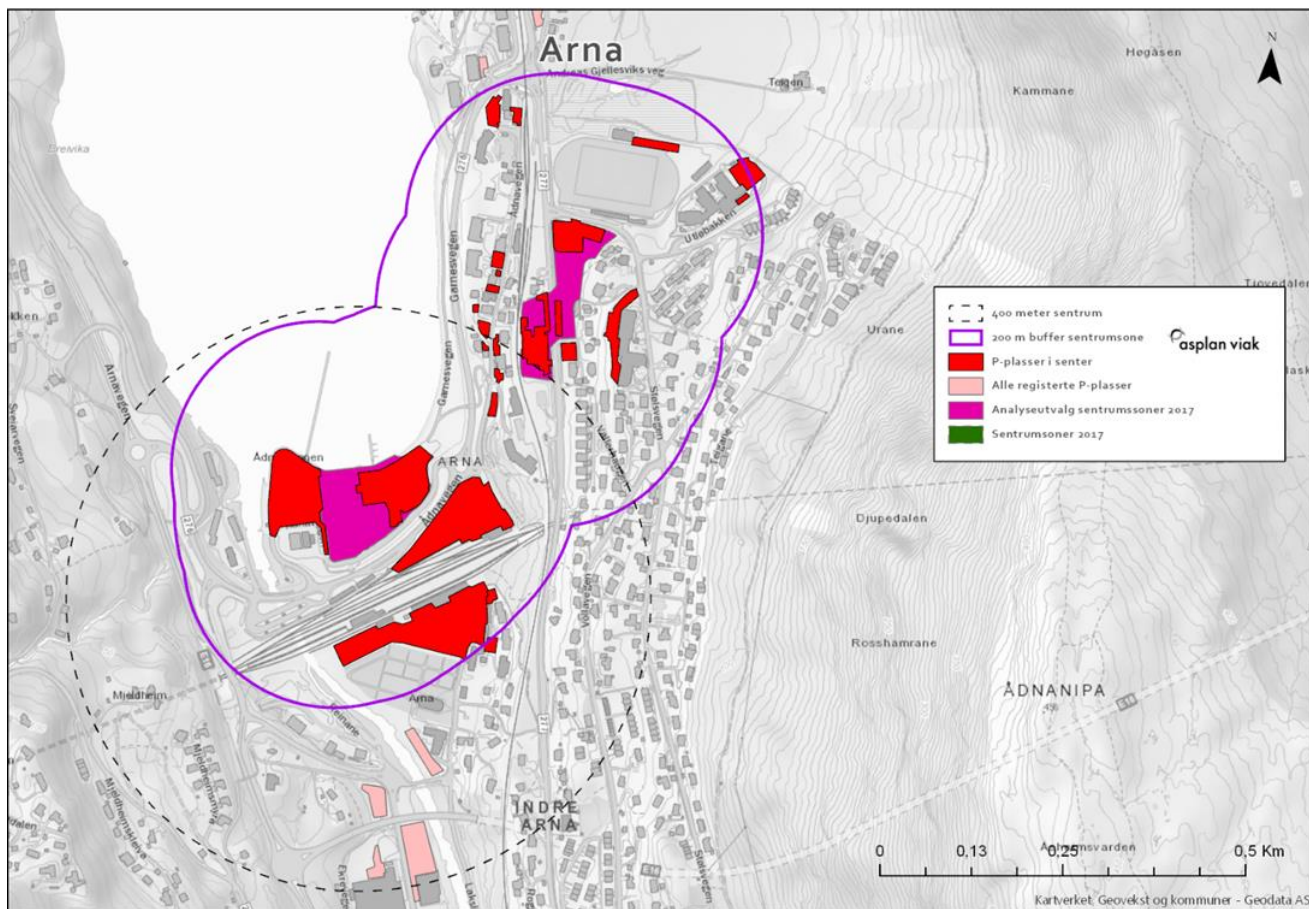
3.1. Parkeringsplassenes arealbeslag

I Åsane beslaglegger parkeringsplasser 23% av det som betegnes «bebygd areal». Indre Arna er et relativt kompakt senterområde, parkeringsplassene dekker et areal på ca. 44 dekar.

Disse arealene har høy verdi og ved videre fortetting av regionsenteret ved kollektivknutepunktet bør overflateparkering ikke beslaglegge vesentlig arealer, men etableres i parkeringsanlegg under bakken. Internt veinett bør prioriteres for gående og syklende brukere av senteret.



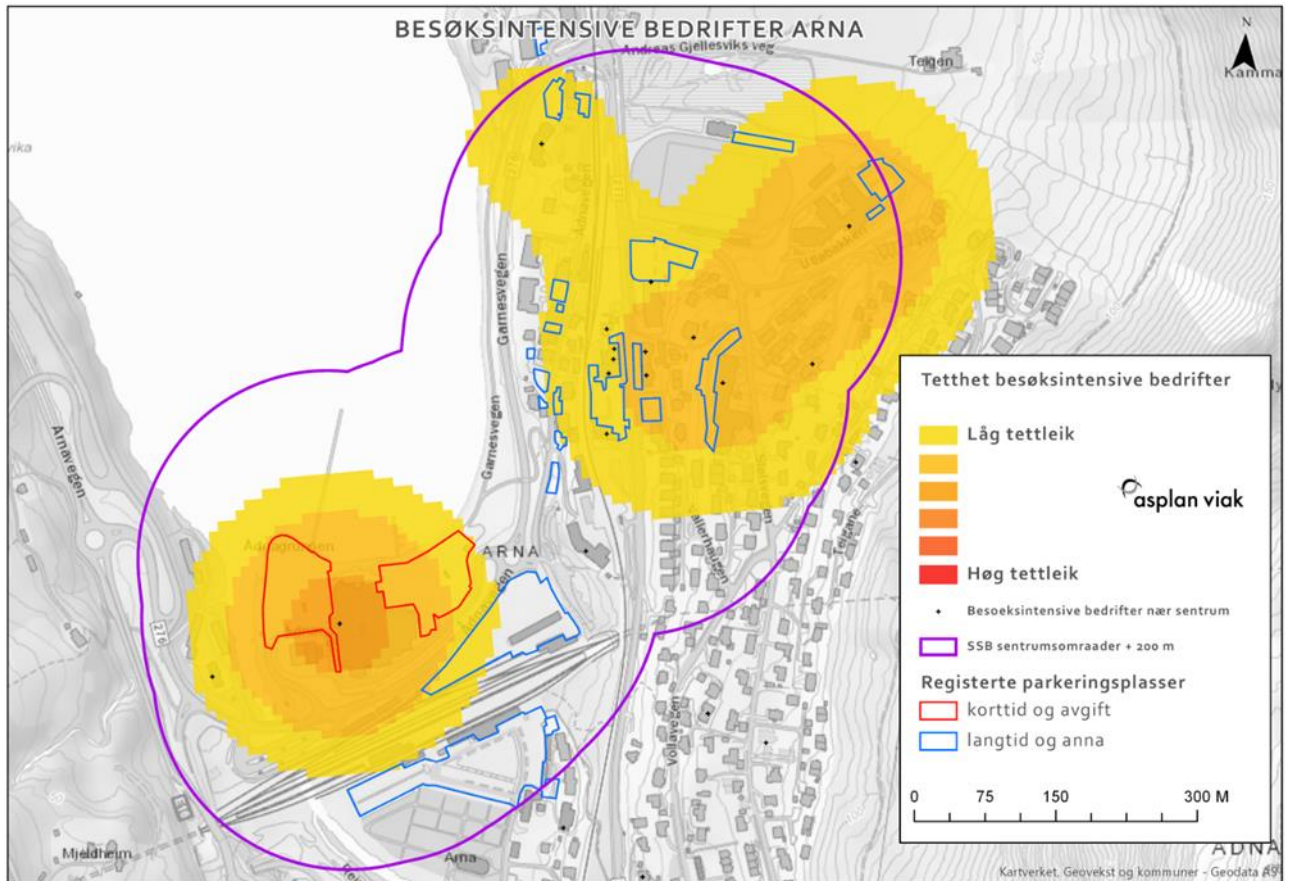
Figur 3-1: I Arna beslaglegger parkeringsplasser 23% av bebygd areal (ar5).



Figur 3-2: Illustrasjon av parkeringsplassenes arealbeslag i Arna

3.2. Lokalisering

Korttidsplassene i Indre Arna er lokalisert godt tett på tyngdepunktet for besøksintensive virksomheter, men det er også mye langtidsparkering nær senteret, mye av dette er innfartsparkering. En stor del av brukerne av innfartsparkeringen kommer fra nabokommunene, der mange dagpendlere foretrekker denne innfartsparkeringen mot Bergen sentrum.



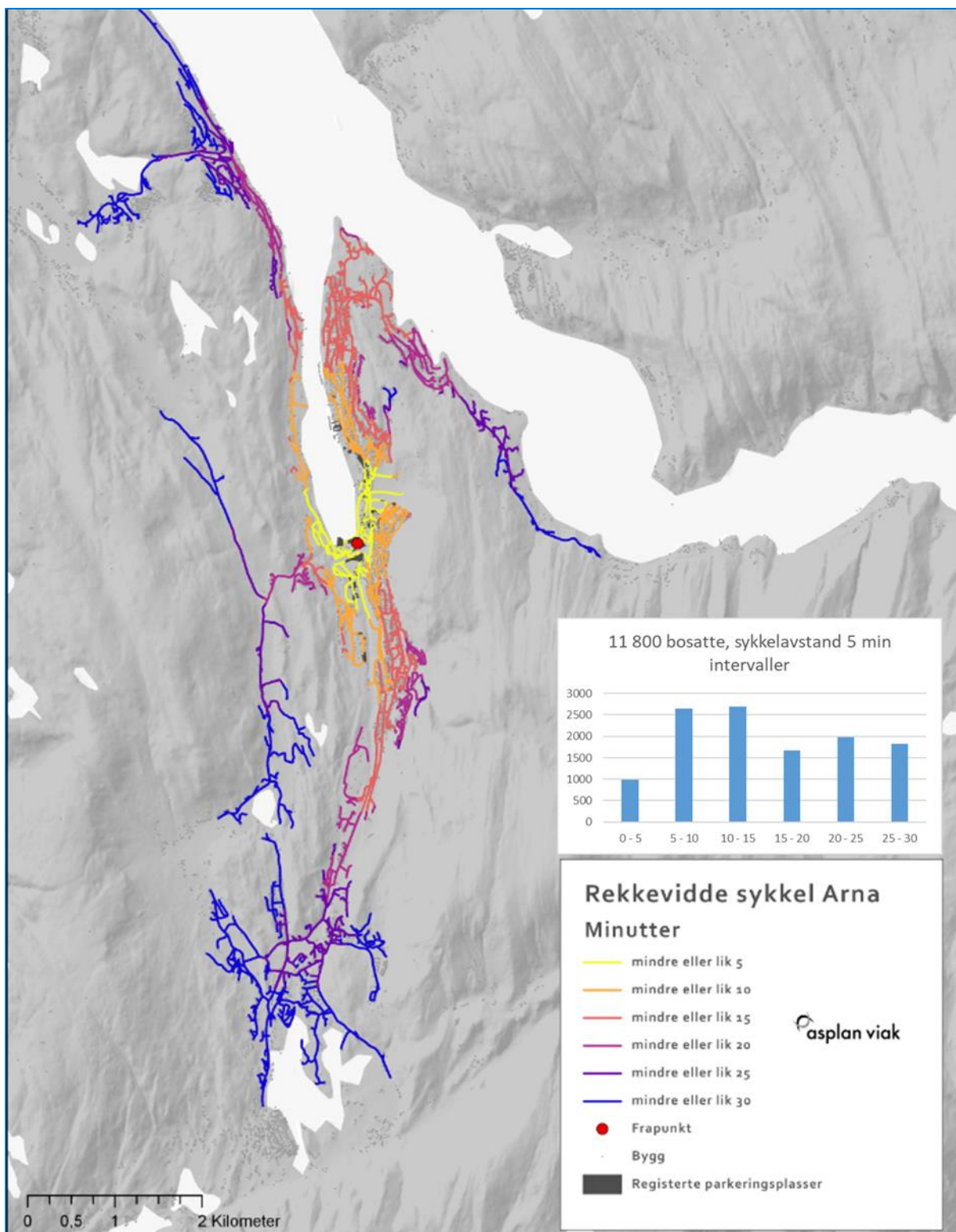
Figur 3-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering i Arna.

3.3. Tilgjengelighet

3.3.1. Sykkel

Arna har i dag ca. 11 800 bosatte innenfor 30 minutters sykkellavstand til regionsenteret, hvorav over halvparten har under 15 minutters reisetid med sykkel.

Dette legger grunnlaget for at en del arbeidsreiser kan skje på sykkel og gange, og at innfartsparkering for sykkel ved stasjonen kan bli viktig.



Figur 3-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Arna, 5 min reisetidsintervaller.

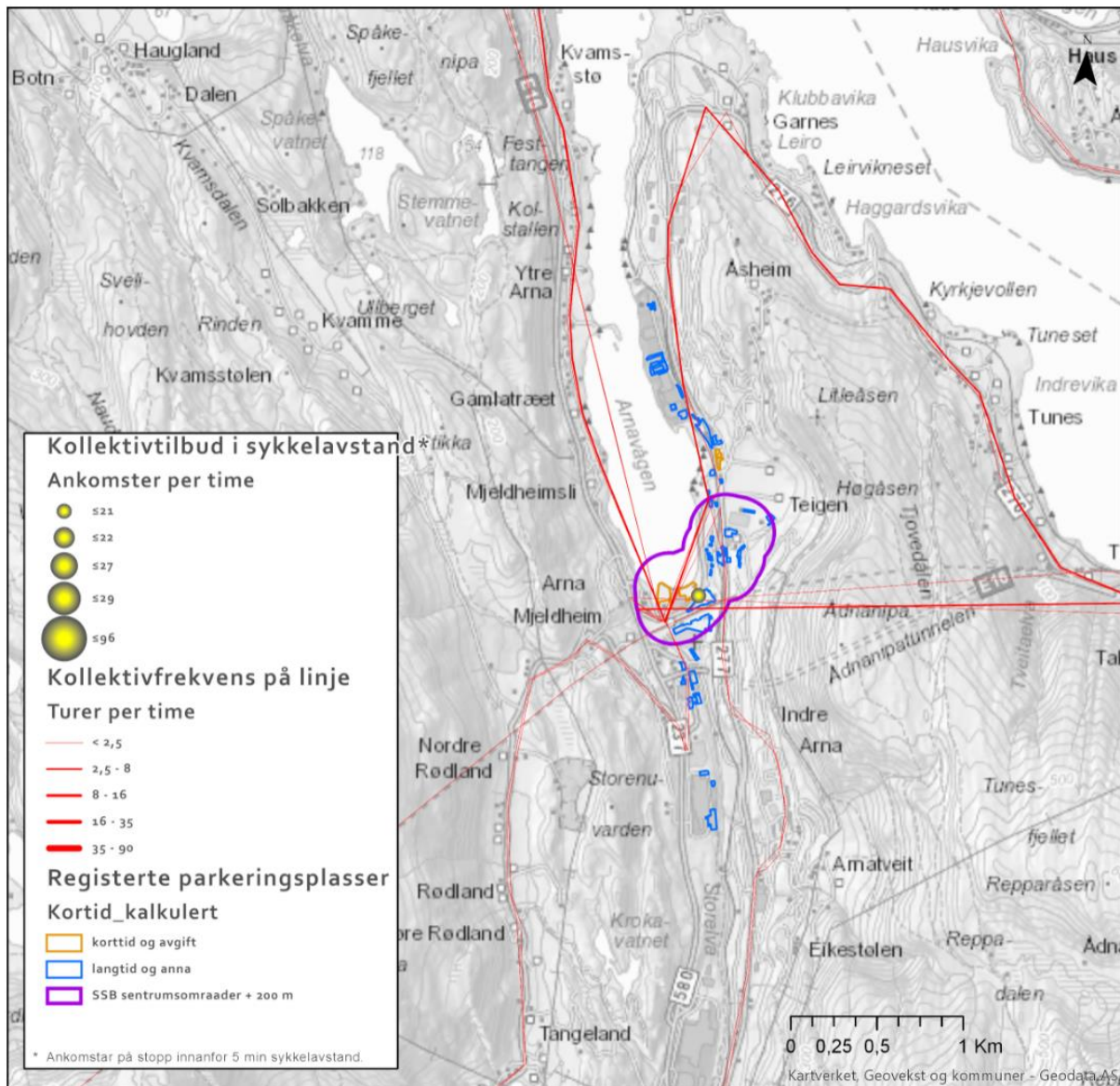
3.3.1. Kollektiv

Arna har relativt få kollektivadkomster i rush timen, men nyter godt av at toget går konfliktfritt med 8 min reisetid til Bergen. Vossebanen skal rustes opp og tilbudet vil bli betydelig bedre i framtida.

Arna stasjon spiller en sentral rolle i kollektivsystemet i østre korridor av Bergensregionen. Stasjonen betjener pendlere fra store deler av Arna bydel, Osterøy kommune og Samnanger kommune. I influensområdet er det registrert cirka 6 200 boliger.

Hele 93% av reisene med tog t/r Arna stasjon skjedde mellom Bergen og Arna i 2015¹.

Samlokalisering av parkeringsplasser og kollektivknutepunkt danner grunnlag for innfartsparkering og konkurranselighet mellom kollektivbrukerne og bilistene når det gjelder gangavstander i Arna sentrum.



3.4. utfordringer og anbefalinger Indre Arna

Parkeringsbestemmelser:

Nytt forslag til P-norm foreligger:

- Bolig - min 0,4 maks 1,0 /bolig
- Handel – maks 1,0/ 100m²
- Kontor - maks 0,3 /100m²

¹ «Kilde: Rapport om konkretisering av strategi for innfartsparkering langs Bergensbanen. Asplan Viak 2017

Utfordringer:

I dag er Indre Arna et tradisjonelt senter for et større omland, der det er forventninger om god og rimelig tilgang til parkeringsplasser for besøkende fra dette omlandet.

Utfordring å balansere tilgjengelighetsbehovet for omlandet samtidig som Indre Arna blir et urbant område tett knyttet til Bergen sentrum via bane osv.

Videre utvikling med ny parkeringsnorm kan påføre omkringliggende boligområder «parkeringspress i gatenettet osv.

P-strategier:

Innstramming av P-normen.

Dagens innfartsparkingsplass flyttes til P-anlegg som inngår i områdeplanen for Indre Arna.

Det er igangsatt arbeide med områdeplan for sentrum, noe som kan endre sentrumsområdets utstrekning. Indre Arna skal transformeres og fortettes og vil etter planer få et mye mer urbant preg enn i dagen situasjon. Dette vil øke parkeringsarealenes verdi og vil kreve regulering med restriktive parkeringsbestemmelser, for eksempel økt bruk av avgiftsparkering, prioritering av korttidsparkering osv.

Vurderer å gjeninnføre frikjøpsadgang i sentrale områder.

Anbefalinger Arna senter:

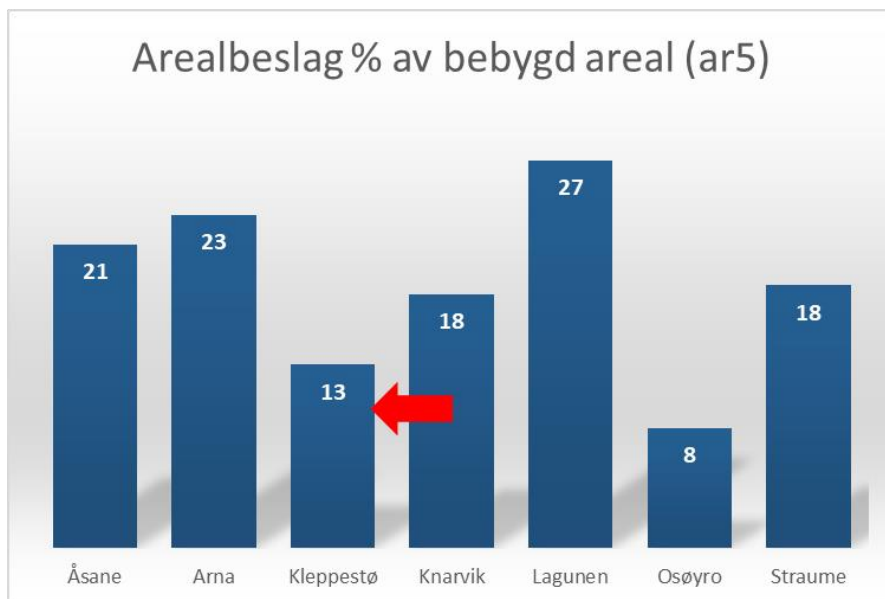
- Ved fortetting og effektivisering av de mest sentrale områdene anbefales det at det etableres et tilbud med litt lengre P-tider i randsonen for de fra distriktene som skal besøke Arna.
- Parkeringstilbudet for øvrig bør reguleres effektivt for korttidsparkering og omgivelsene bør beskyttes mot mulig økt langtidsparkeringsetterspørsel i vei/gatenett.
- Det bør satses på sykkelparkeringstilbudet på stasjonen «Bike & Ride».
- Boligsoneparkering kan evt. vurderes for å skjerme omkringliggende boligbebyggelse ved fortetting og innstramming av parkeringsbestemmelsene.
- Parkeringsvilkårene bør være fleksible, dvs. kunne reguleres fortløpende for at rett nivå på avgifter oppnås slik at konkurranseevnen mot andre sentre opprettholdes

4. KLEPPESTØ

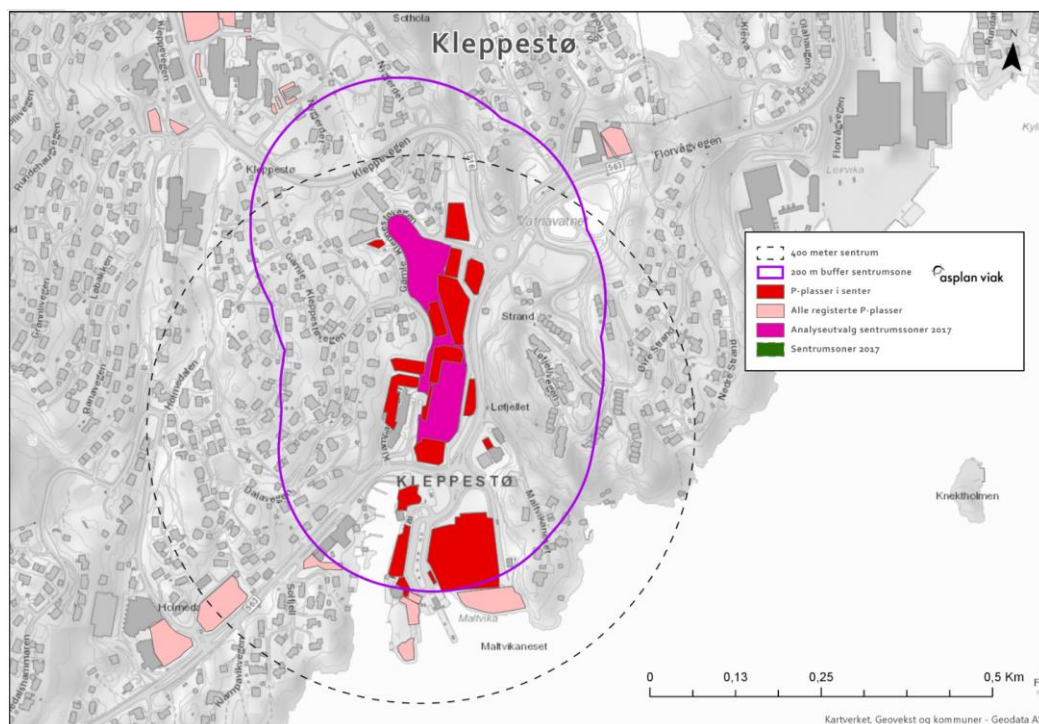
4.1. Parkeringsplassenes arealbeslag

I Kleppestø beslaglegger parkeringsplasser 13% av det som betegnes «bebygd areal». Parkeringsplassene dekker et areal på ca. 25 dekar.

Disse arealene har høy verdi og vesentlige deler av dem ligger på fortetningsområder, og er planlagt erstattet i nytt parkeringsanlegg i fjell. Internt veinett bør prioriteres for gående og syklende brukere av senteret.



Figur 4-1: I Kleppestø beslaglegger overflateparkering 13% bebygd areal (ar5)

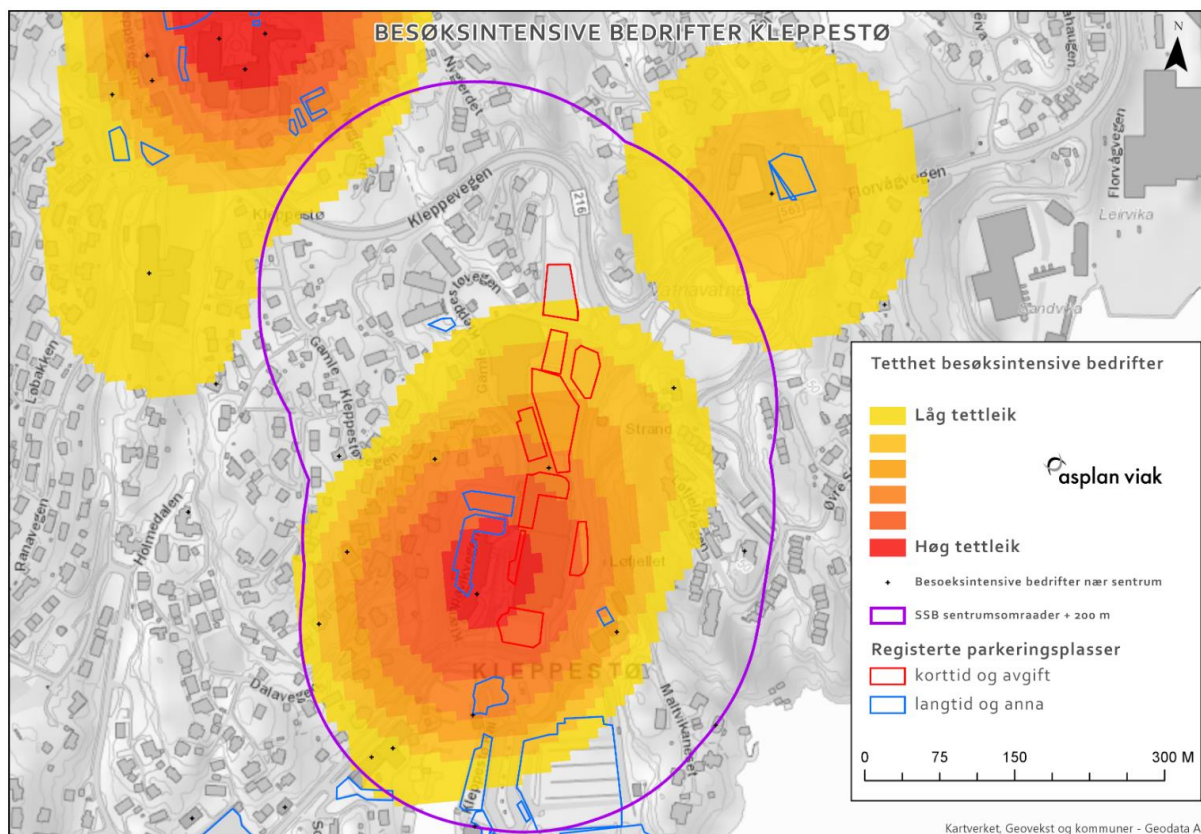


Figur 4-2: Illustrasjon av parkeringsplassenes arealbeslag i Kleppestø

4.2. Lokalisering og regulering

I Kleppestø er sentrale parkeringsplasser nær Kleppestø senter regulert for korttidsparkering. Langtidsparkering mot kaiområdet er i stor grad innfartsparkering, men er ikke regulert.

I Kleppestø er det også noe parkering helt sørvest på kaiområdet som ligger utafør analyseområdet. Disse plassene antas også å betjene sentrumsfunksjonen.



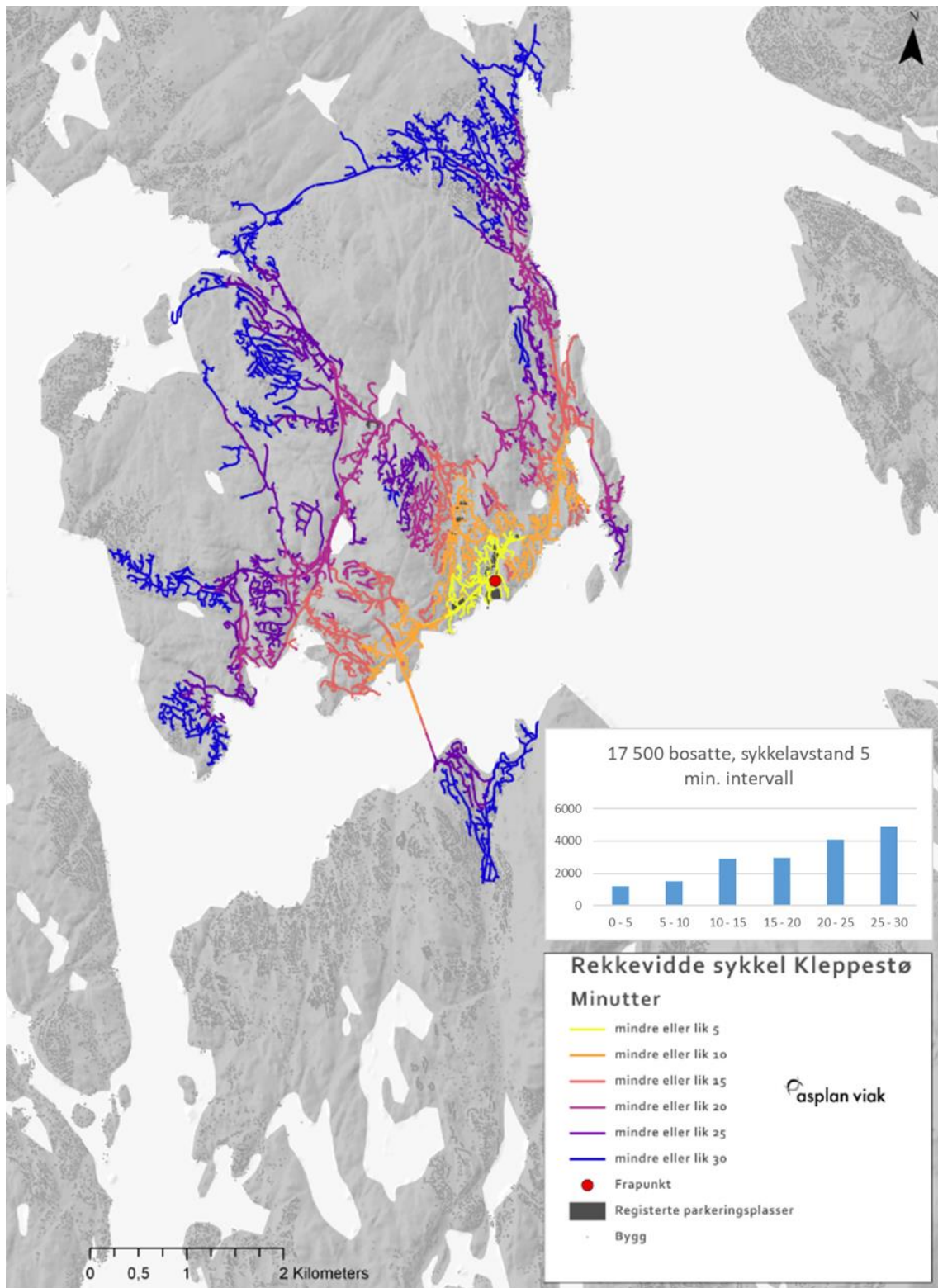
Figur 4-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering i Kleppestø.

4.3. Tilgjengelighet

4.3.1. Sykkel

Kleppestø har ca. 17 500 bosatte innenfor 30 minutters sykkellavstand, hvorav ca. 8 500 innenfor 20 minutter.

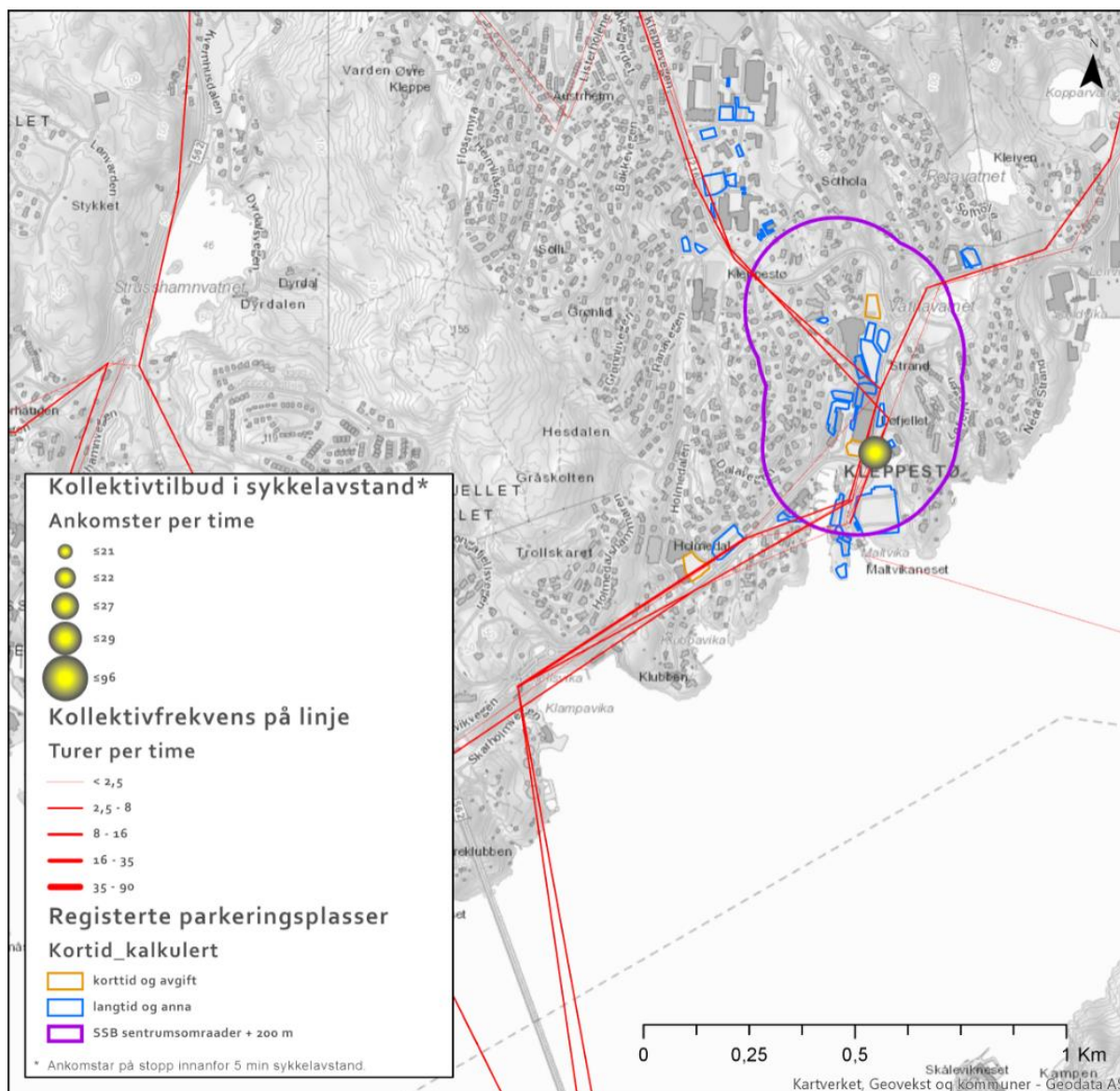
Grunnlaget for økt bruk av sykkel og gange på arbeidsreiser og innfartsparkering med sykkel er godt.



Figur 4-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Kleppestø, 5 min reisetidsintervaller.

4.3.2. Kollektiv

Kleppestø har noen busslinjer mot sentrum fra ulike deler av kommunene, men frekvensen er relativt lav. Tilbudets potensiale for å øke kollektivandelen mot Kleppestø er trolig noe begrenset. Det er båt og buss mot Bergen sentrum som samlet gir et godt tilbud. Busstilbudet lider under dårlig fremkommelighet på hovedveinettet i rushtid.



Figur 4-5: Kollektivknutepunkt Kleppestø med kollektivlinjer og frekvens.

Innfartsparkering:

I følge Urbanet Analyse (2014), vil generaliserte reisekostnader for en reise til Bergen sentrum som inkluderer parkering i Kleppestø og båt til Bergen sentrum konkurrere godt med alternativet å kjøre bil helt fram, avhengig både av parkeringskostnaden i Kleppestø og i Bergen sentrum. Hvis man kan parkere gratis i Bergen, vil innfartsparkering være konkurransedyktig med en avgift i Kleppestø på 10 kr/dag eller lavere.

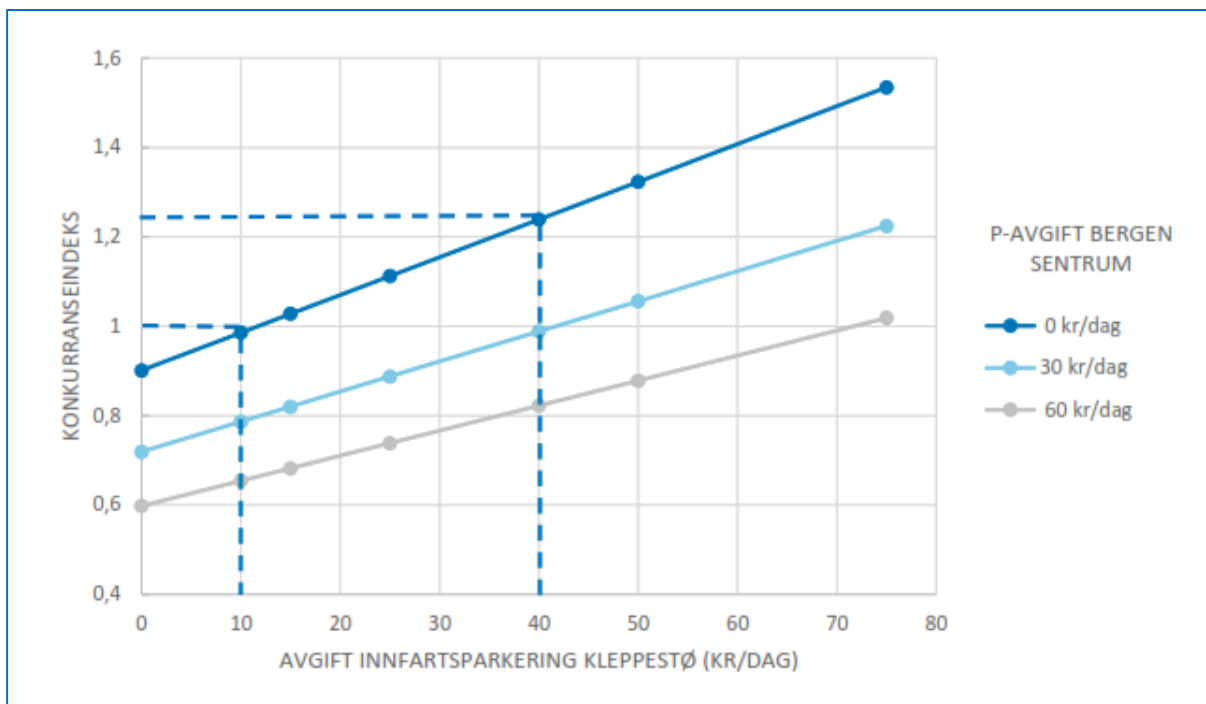
Må man betale kr 60,- pr dag i Bergen sentrum, vil innfartsparkering i Kleppestø være konkurransedyktig med en døgnpris på rundt kr 70,- pr døgn eller lavere.

Siden det sannsynligvis er få som kan parkere gratis i Bergen sentrum, vil derfor innfartsparkering i Kleppestø i utgangspunktet være konkurransedyktig mot bil helt fram selv med en viss parkeringsavgift.

Imidlertid bor altså 75% av de som benytter båten i dag (gratis innfartsparkering), innenfor 5 km avstand. Sannsynligheten er at mange vil gå og sykle til båten i stedet for å kjøre bil, hvis P-avgiften

blir av noen betydning. Dette er for så vidt ønskelig, men undergraver inntektpotensialet og realismen i å bygge ut et kostbart parkeringstilbud.

Generaliserte reisekostnader for buss hele veien mellom Kleppestø og Bergen sentrum er nokså like. Ved innføring av parkeringsavgift vil det for en del som har bussen som aktuelt alternativ være mer lønnsomt å benytte buss hele veien enn å innfartsparkere og benytte båten.



Figur 4-6: Konkurransflate innfartsparkering kontra bil helt fram mellom Kleppestø og Bergen sentrum (Urbanet Analyse 2014).

4.4. utfordringer og anbefalinger Kleppestø

Parkeringsbestemmelser:

Minimumsnormer, bortsett fra kontor som har maks 2 plasser pr 100 m² BRA.

Har ikke frikjøpsordning.

Utfordringer:

Sentrum belastes med mye langtidsparkering som er innfartsparkering for båten til Bergen. Kryssende interesser ved at langtidsparkeringen blokkerer for besøksparkering, men er grunnlaget for båtforbindelsen som ønskes opprettholdt.

Langtidsparkeringen belaster også skoleområdet lenger unna sentrum. Man kan har vært «for snill» og tillatt for mange plasser ved sentrumsnære skoler. Skoler lengre unna har større parkeringsbehov.

Boligsosial handlingsplan har avdekket stort behov for små leiligheter/boliger. Frikjøpsordning for disse vurderes som aktuelt.

Forslag om regulering med avgift nylig nedstemt i kommunestyret.

Strategier/planer/tiltak:

Nylig opparbeidet 110 plasser ved kaikanten for innfartsparkering for båt til Bergen.

Plan for fortetting på dagens plasser som skal erstattes med p-anlegg i fjell ca. 1000 plasser hvorav 500 for innfartsparkering for båtforbindelsen. (U-grad i dagens sentrumsplan må trolig økes for å kunne bære investeringene i P-anlegget)

Kommunen har tjenestebiler for å redusere behovet for bruk av bil på arbeidsreisen.

Anbefalinger Kleppestø sentrum:

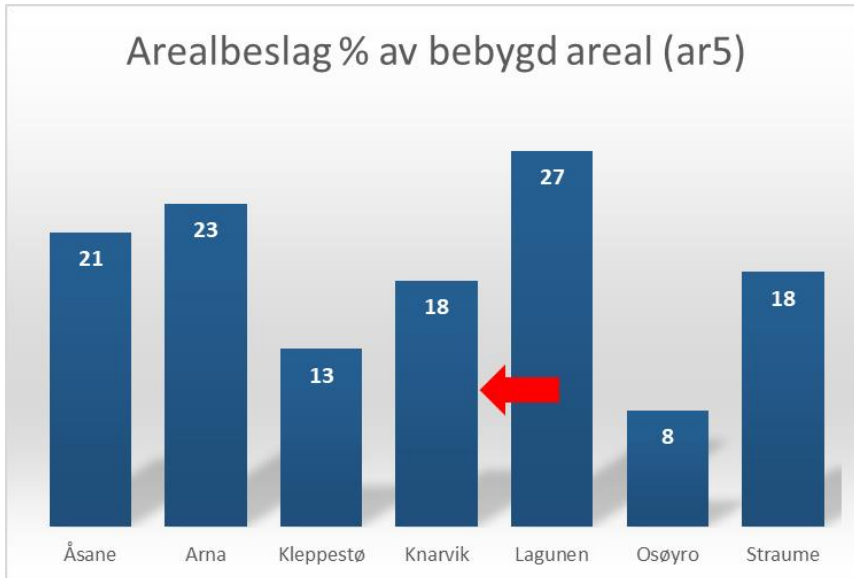
- Etablere parkeringsnormer iht. forslag i rapporten og generelle tiltak.
- Innføre frikjøpsordning for å redusere kostnaden ved leilighets og næringsbygg, og skaffe egenkapital til planlagt P-anlegg.
- Tilrettelegge for sykkel på korte reiser i sentrumsplanen.
- Kartlegging av brukerne av dagens innfartsparkering på Kleppestø foretatt i 2014 (Urbanet Analyse notat 72/2014), viste at 75% bor innenfor 5 km i luftlinje fra kai terminalen i Kleppestø. Kun en fjerdedel av brukerne bor lengre unna enn 5 km i luftlinje.
Tilrettelegge fasiliteter og parkeringsvilkår slik at «Bike and sail» blir mer attraktivt enn i dag. Mange innenfor sykkelavstand kan sykle til båten. Attraktiv og sikker sykkelparkering videreutvikles på kaien.
- Avgiftsparkering etableres knyttet til sentrumsplan og eventuell byvekstavtale
- Nytt parkeringsanlegg kan være større enn behovet, kan være vanskelig å realisere. Bør vurderes redusert slik at man er sikker på at kostnadene ved etablering står i forhold til planlagt u-grad i fortettingsplanene.

5. KNARVIK

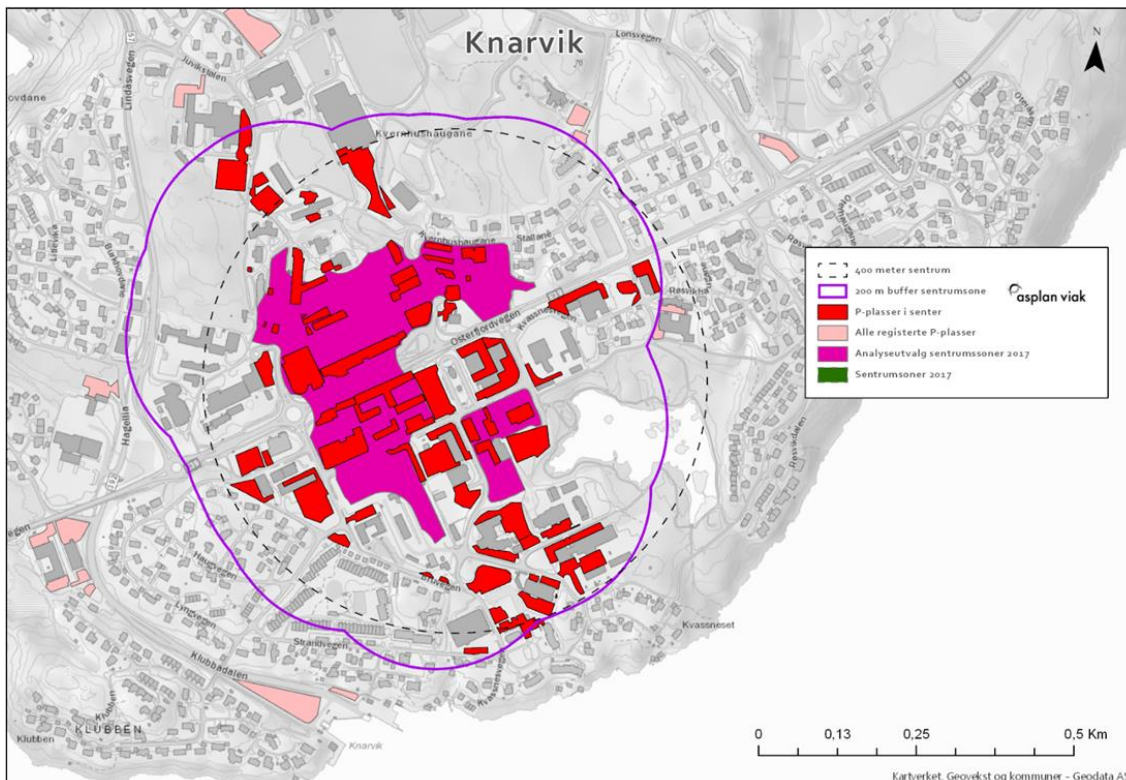
5.1. Arealbeslag

Parkeringsplassene i Knarvik beslaglegger ca. 18% av alt bebygd areal i Knarvik, samlet ca. 73 daa med parkeringsplasser.

Fortetting på parkeringsarealer har potensiale for å frigjøre verdifullt sentrumsareal. Omdisponering vil derfor ha en økonomisk gevinst som kan inngå som egenkapital i anlegg som skal erstatte plassene i lukkede parkeringsanlegg.



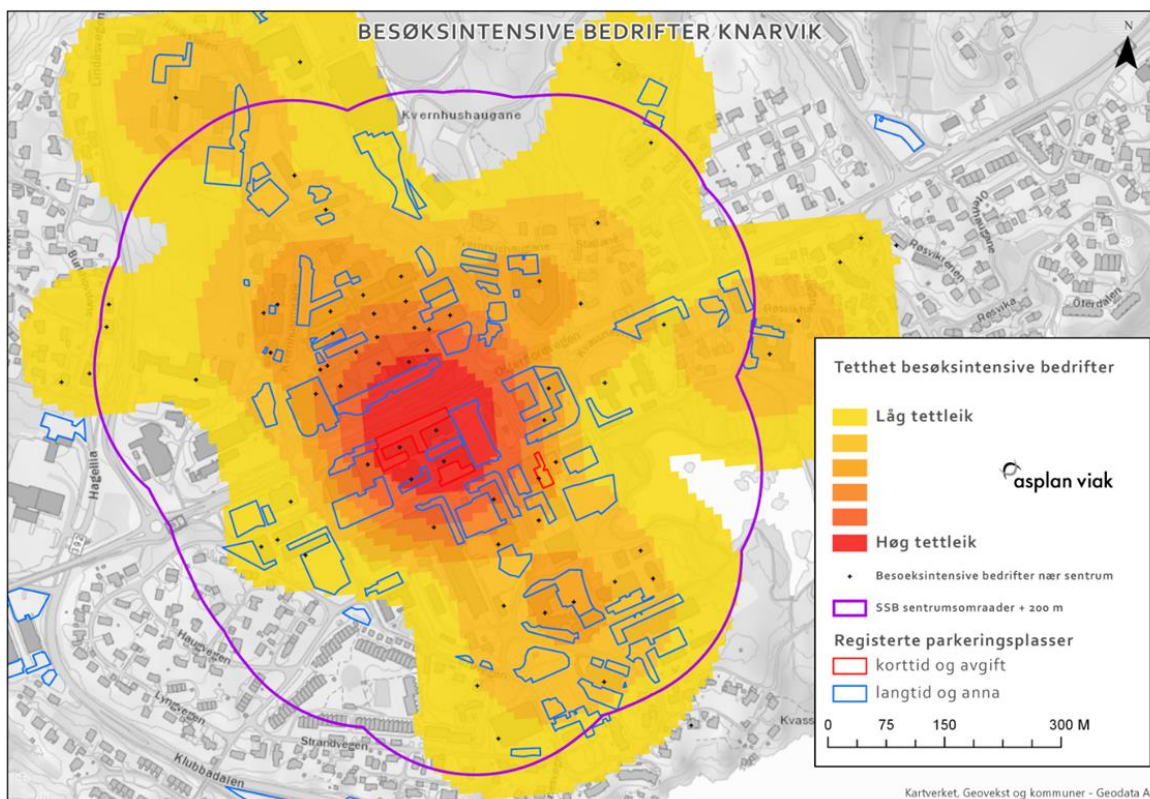
Figur 5-1: Parkeringsplassene i Knarvik beslaglegger 18% av bebygd areal (ar5)



Figur 5-2: Illustrasjon av parkeringsplassers arealbeslag i Knarvik.

5.2. Lokalisering og regulering

Parkeringstilbudet i Knarvik er stort sett uten tidsbegrensning/korttidsregulering. Parkeringstilbudet er ganske fragmentert og spredd ut over sentrumsområdet.



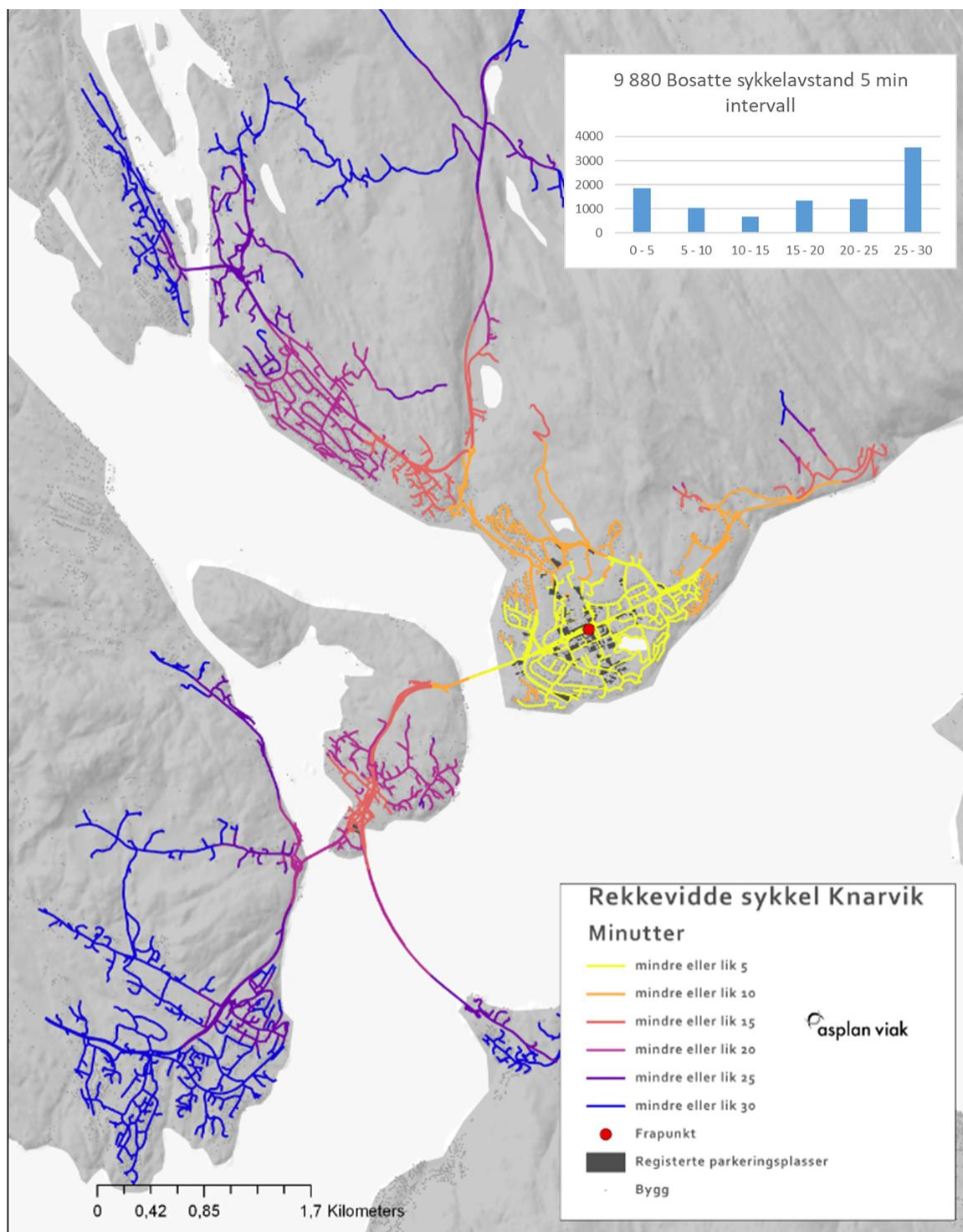
Figur 5-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering i Knarvik.

5.3. Tilgjengelighet

5.3.1. Sykkel

Knarvik har ca. 9 800 bosatte innenfor 30 minutters sykkellavstand til sentrum, hvorav 4 900 har inntil 20 minutters reisetid. Bildet viser mange med svært kort sykkellavstand, men hele 3 500 har mellom 25 og 30 minutters reisetid med sykkel. Andelen som aksepterer å sykle 30 minutter er lav i forhold til de som ligger innenfor 15 – 20 minutter.

Knarvik har et godt potensiale for korte sykkelturner og gange på arbeidsreiser til sentrum.

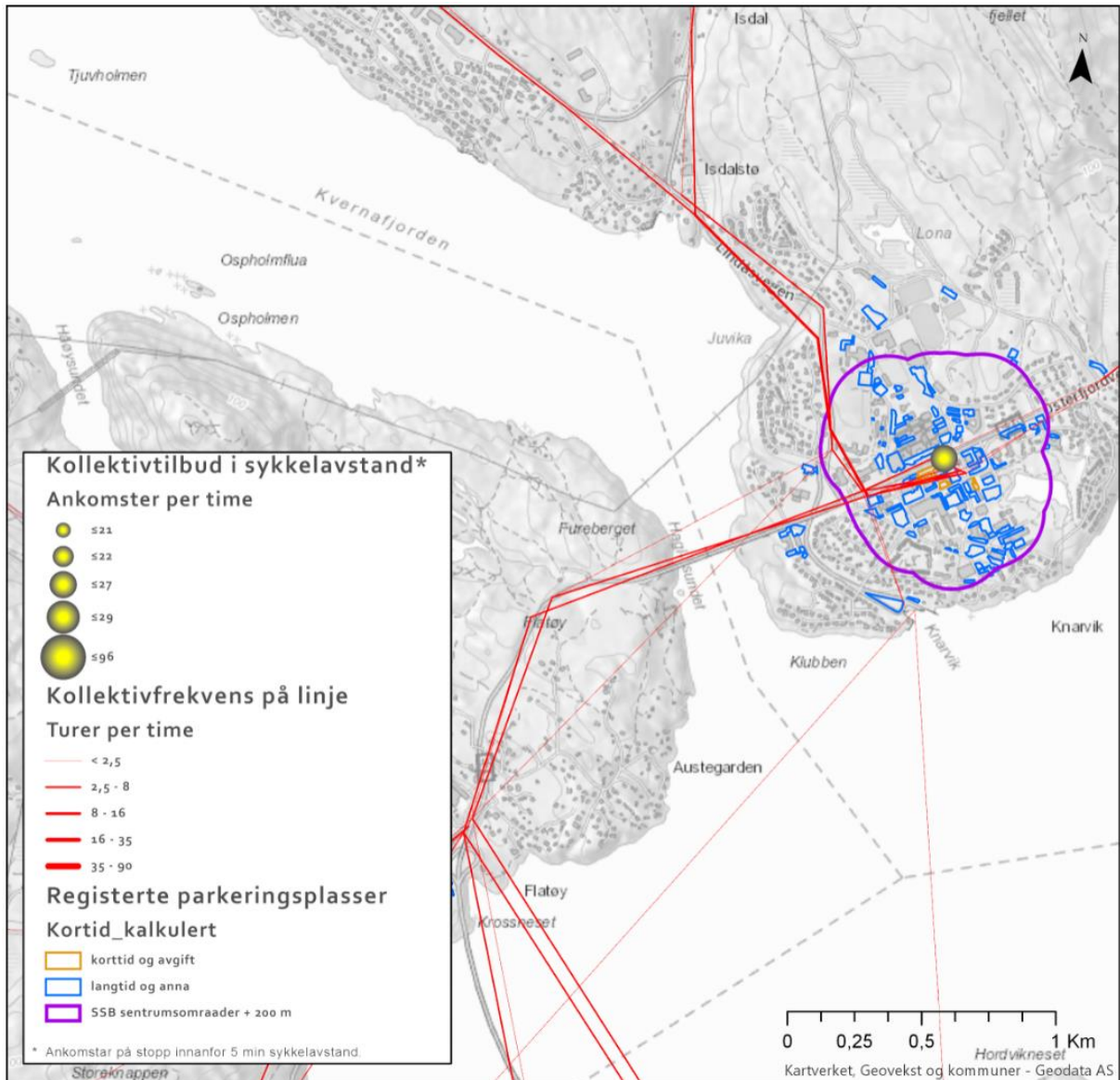


Figur 5-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Knarvik, 5 min reisetidsintervaller.

5.3.2. Kollektiv

Knarvik har et relativt begrenset kollektivtilbud. Også her er tilbudet fra de ulike delene av kommunen et minimumstilbud med relativ lav frekvens. Noe bedre forbindelse mot Bergen.

Det er noen få innfartsparkeringsplasser, det er også attraktivt å innfartsparkere i Åsane på vei mot Bergen.



5.1. utfordringer og anbefalinger Knarvik

Parkeringsbestemmelser:

Ny parkeringsnorm er under utarbeidelse, usikker på hvilke endringer som blir foreslått lagt ut til høring.

Utfordringer:

Mye overflateparkering i sentrum i dag. Her ligger et fortettingspotensial, men parkeringstilbudet forutsettes erstattet i nye anlegg.

Ingen parkeringsplasser har tidsregulering (korttid).

Sentrum er dårlig dekket med kollektive reisemidler.

Strategier/planer:

Sentrumsplanen legger til rette for ett sentralt stort parkeringsanlegg under bakken. Et slikt anlegg viser det seg vanskelig å realisere bl.a. fordi investeringen blir for stor i forhold til størrelsen på utviklingsprosjektene i sentrum, slik at disse ikke kan bære den initielle kostnaden med å bygge anlegget.

Anbefalinger for Knarvik

- Stramme inn på parkeringsnormen med maksimumsbestemmelser, (få kontroll med hvor mange plasser som bygges), jfr. forslag i rapport om generelle anbefalinger.
- Innføre frikjøpsordning for å redusere kostnaden ved leilighets og næringsbygg, og skaffe egenkapital til P-anlegg. Vurdere grunnlaget for bruk av utbyggingsavtaler for realisering av offentlige parkeringsanlegg
- Tilrettelegge for 2 – 3 mindre/middels store offentlige P-anlegg i sentrumsrandsone i stedet for ett stor lite realiserbart anlegg. Bør fortrinnsvis legges i underetasjer i nye nærings eller boligprosjekter.

Dette gir grunnlag for en trinnvis utbygging av parkeringstilbudet i takt med fortetting og ny utvikling av eiendom.

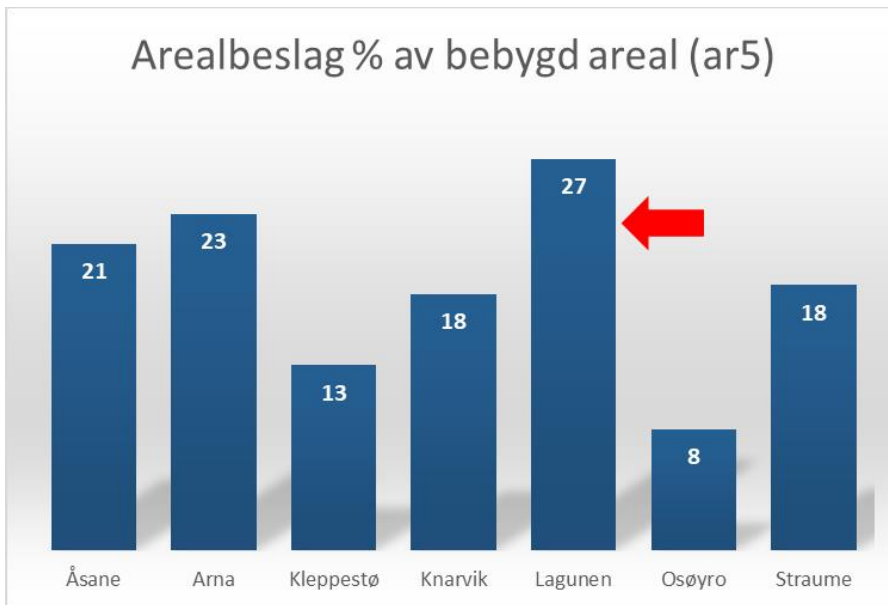
- Tilrettelegge for sykkel på korte reiser i sentrumsplanen.
- Innføre parkeringsvilkår som øker attraktiviteten av å sykle på korte arbeidsreiser til Knarvik.

6. LAGUNEN

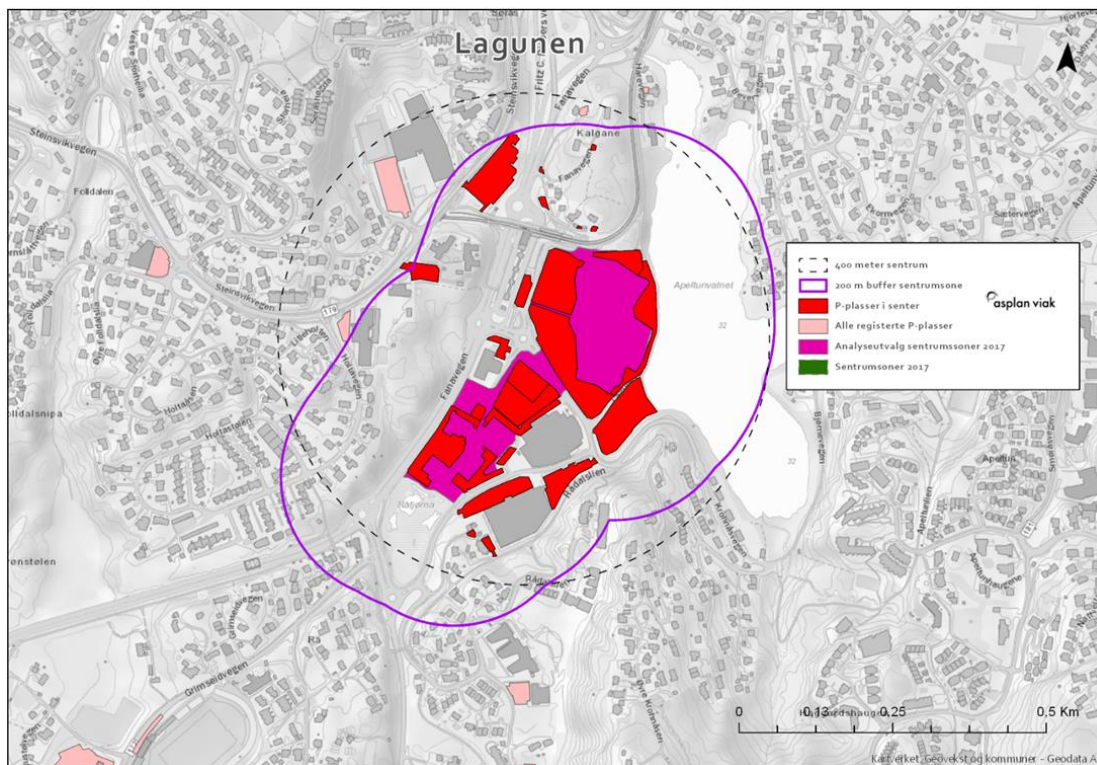
Lagunen er et tungt handle- og servicesenter som slik sett skiller seg en del ut i forhold til de øvrige sentrene i analysen. Samtidig er det et godt betjent kollektivknutepunkt.

6.1. Arealbeslag

Hele 27% av bebygd areal i regionsenter Lagunen er disponert til parkering, og utgjør 55% av bebygd arealet.



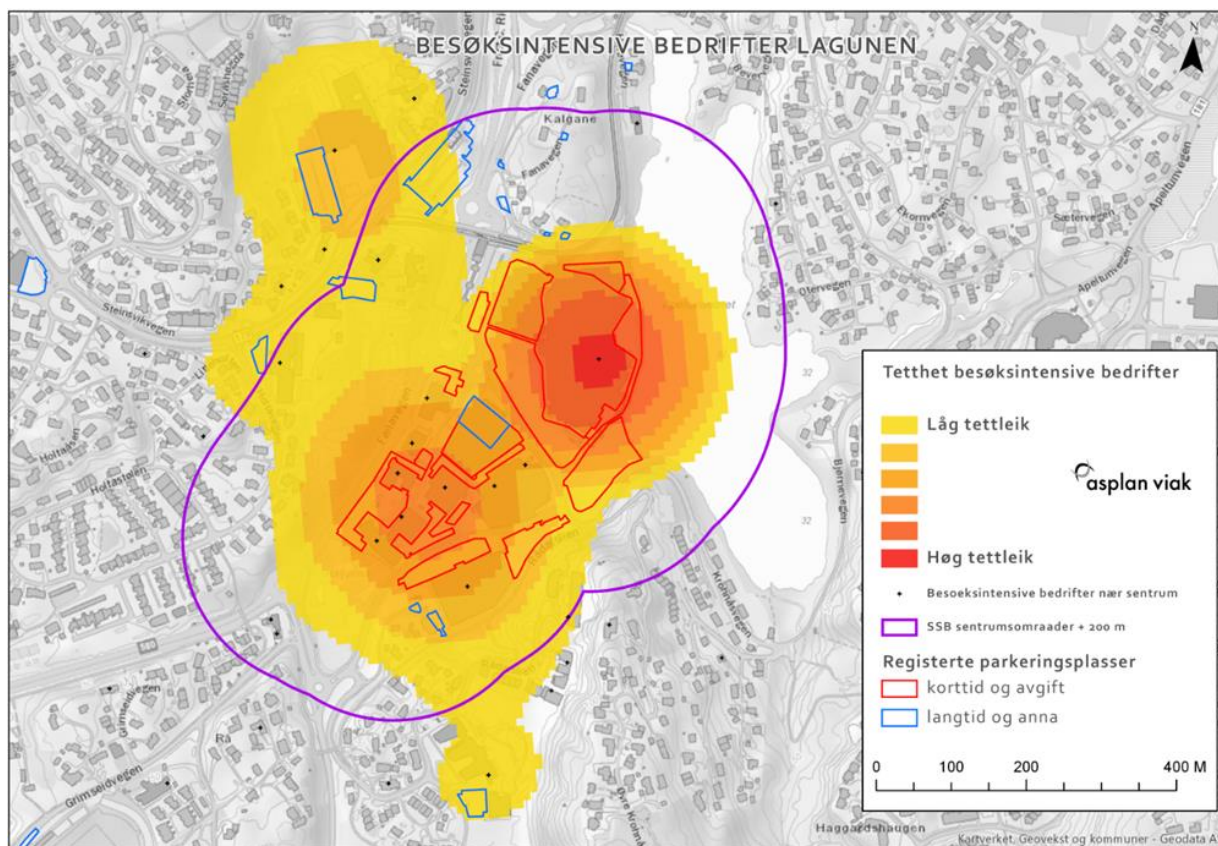
Figur 6-1: Lagunen har 27% av bebygd areal beslaglagt av parkeringsplasser.



Figur 6-2: Illustrasjon av parkeringsplassenes arealbeslag ved Lagunen.

6.2. Lokalisering og regulering

Parkeringsplassene nær regionsenteret er i hovedsak regulert til ulike typer korttidsparkering for kunder. Noe er langtidsplasser avsatt til innfartsparkering.



Figur 6-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering ved Lagunen.

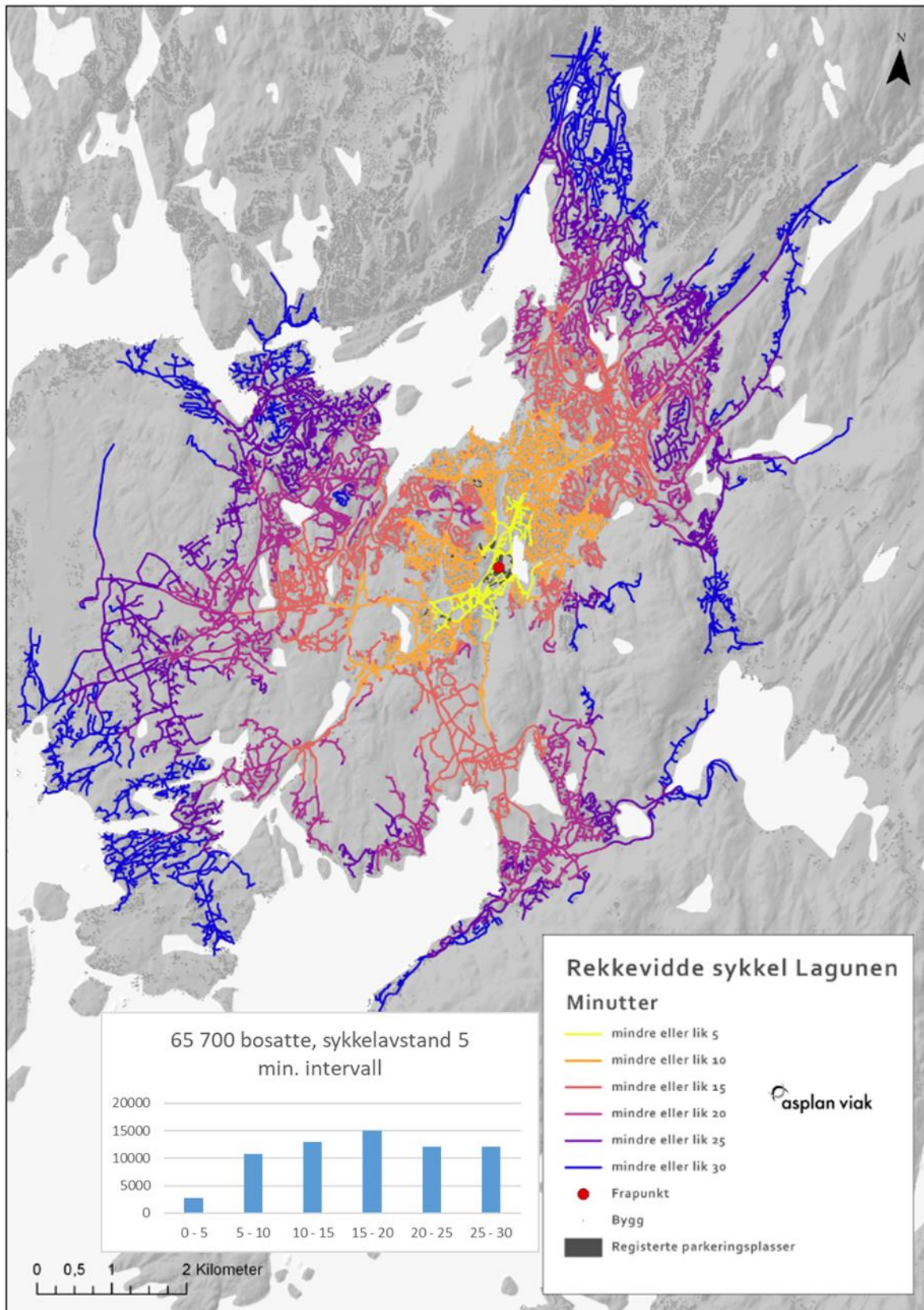
6.3. Tilgjengelighet

6.3.1. Sykkel

Lagunen senter har ca. 65 700 bosatte innenfor 30 minutters sykkelavstand, hvorav 41 600 bor med 20 minutters reisetid eller kortere.

Det er et stort marked for sykkelbruk både mot senteret og for kombinasjonen sykkel kollektiv, med bybanen og mange bussruter.

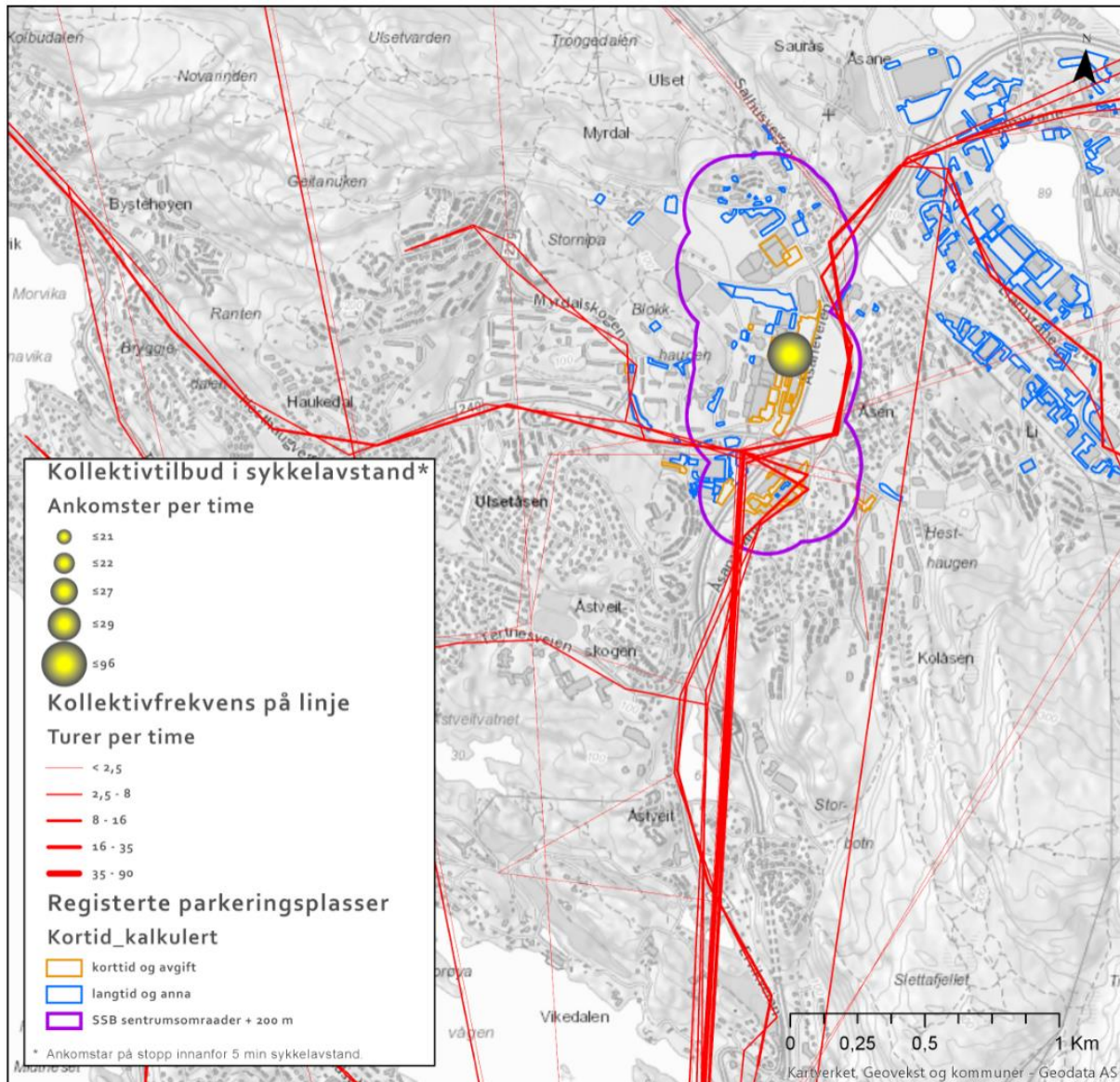
Bør utvikles til et sentralt mobilitetspunkt for sykkelbruk.



Figur 6-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Lagunen, 5 min reisetidsintervaller.

6.3.2. Kollektiv

Lagunen er et sentralt kollektivknutepunkt. Betjenes både av buss og bybane. Arbeidsreiser til Lagunen kan i hovedsak foregå med kollektiv, sykkel og gange. Forbindelsen til Bergen sentrum er svært god.



6.4. Utfordringer og anbefalinger Lagunen

Parkeringsbestemmelser:

Nytt forslag til P-norm:

- Bolig - min 0,4 maks 1,0 /bolig
- Handel – maks 1,0/ 100m²
- Kontor - maks 0,3 /100m²

Utfordringer:

Lagunen er først og fremst et handlesenter av både lokal og regional betydning. Tilgjengelighet for bil også for andre servicetilbud og funksjoner vil i hovedsak være dekket, men på vilkår som er tilpasset handelsfunksjoner, korttidsparkering. Godt kollektivtilbud reduserer behovet for langtidsparkering.

Videre utvikling med ny parkeringsnorm kan påføre omkringliggende boligområder «parkeringspress i gatenettet osv.

Strategier/planer:

Innstramming av parkeringsbestemmelsene.

Ny bolig og næringsbebyggelse planlegges etablert nordvest for banen og hovedvegen.

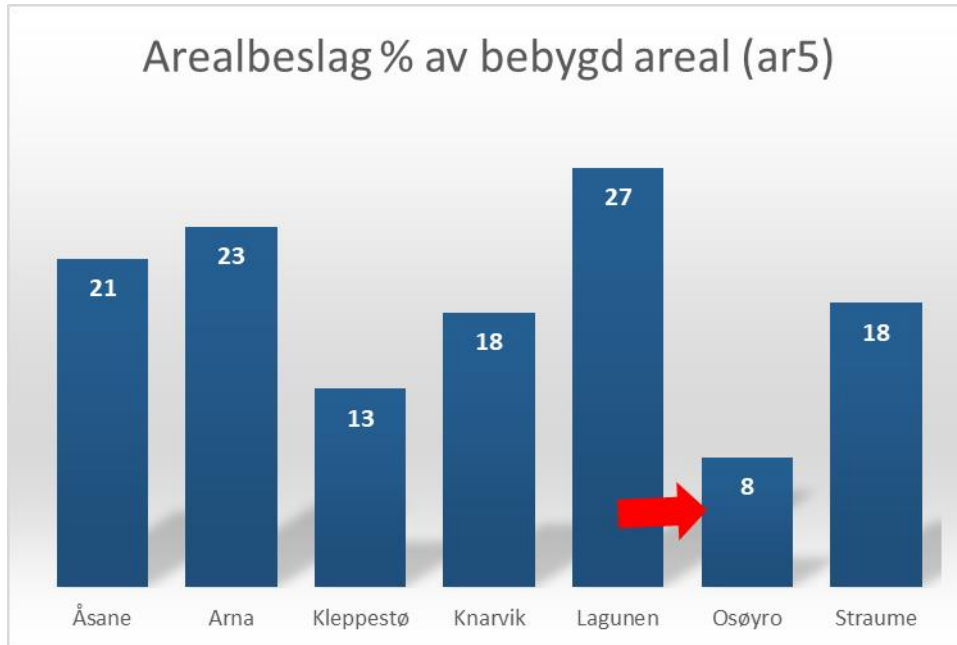
Anbefalinger Lagunen senter:

- Parkeringstilbudet bør reguleres effektivt for korttidsparkering
- Sykkel prioriteres for lokale arbeidsreiser og innfartsparkering til kollektivtilbudet.
- Omkringliggende boligområder bør beskyttes mot mulig økt langtidsparkeringssetterspørsmål i vei/gatenett. Boligsoneparkering kan evt. vurderes.

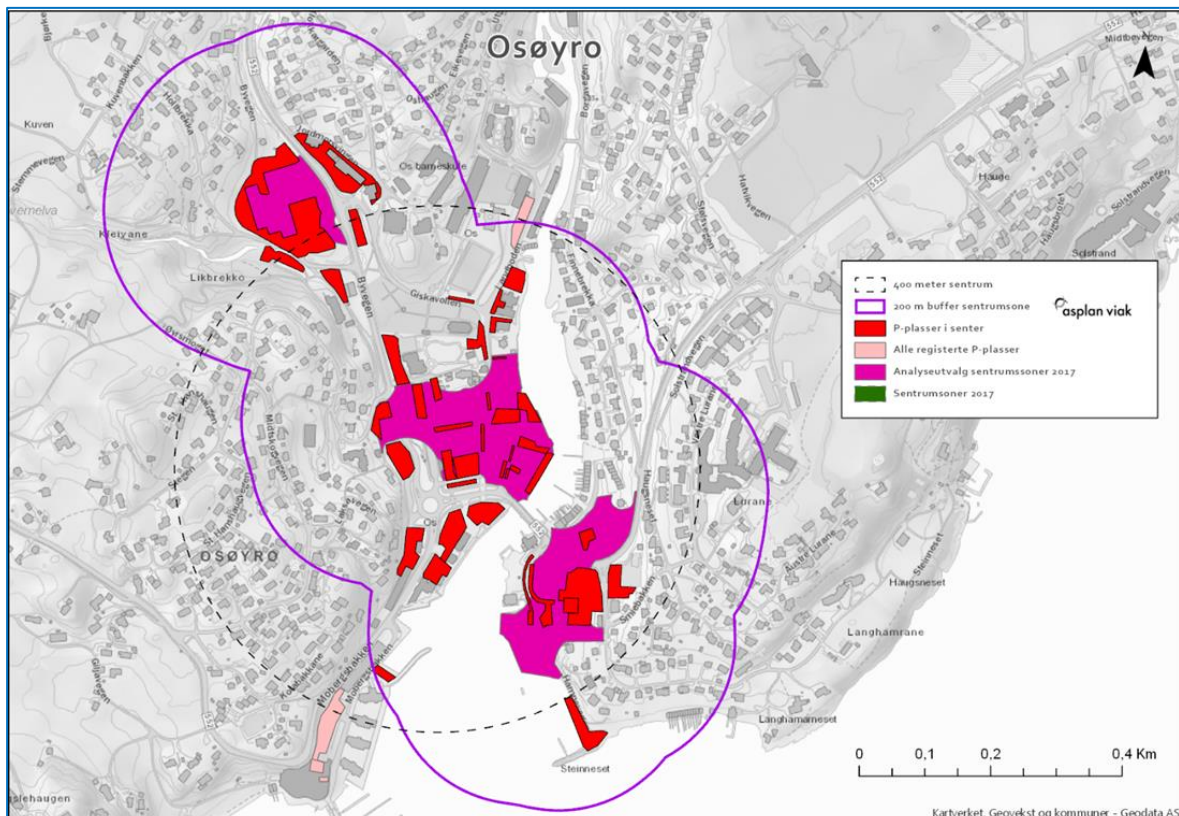
7. OSØYRO

Parkeringsplassene på Osøyro beslaglegger 8% av alt bebygd areal på Osøyro, samlet ca. 6,2 daa med parkeringsplasser.

Parkeringsplassene på Osøyro har minst arealbeslag i forhold til bebygd areal av regionsentrene. Parkeringsarealene er noe fragmentert.



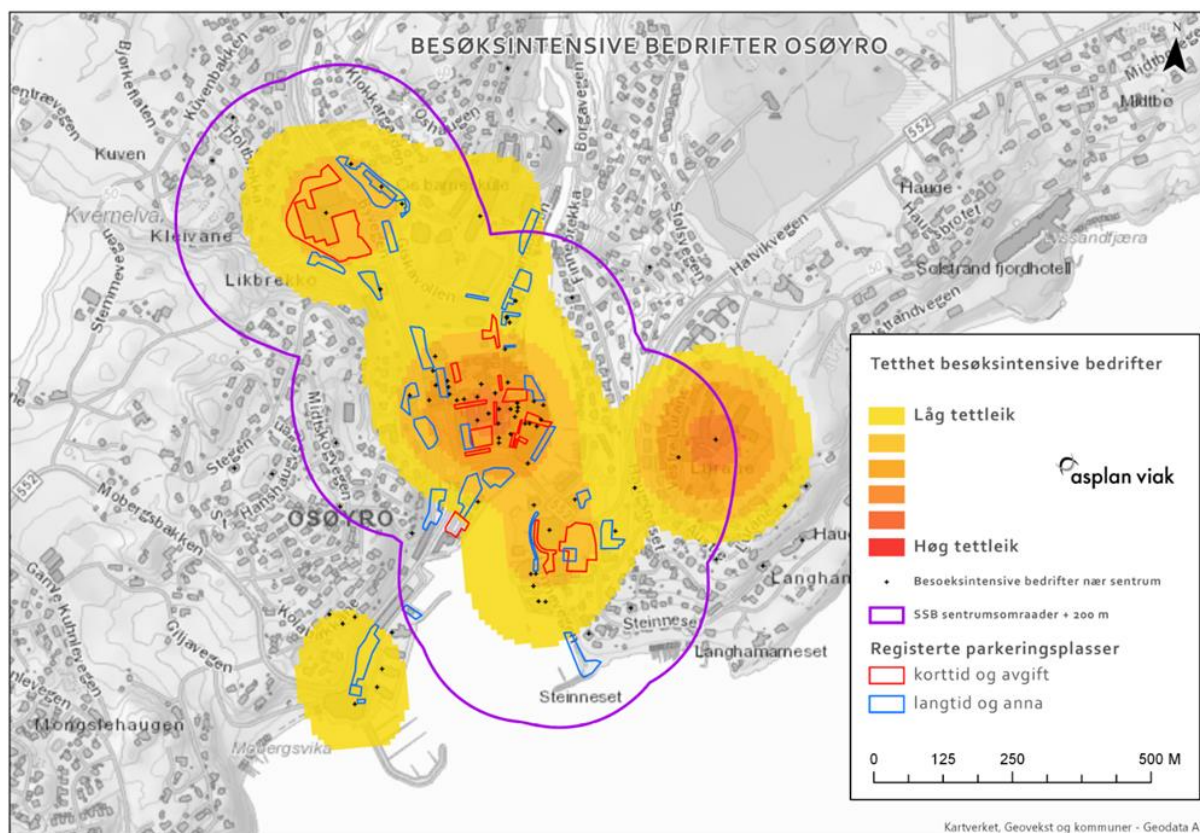
Figur 7-1: Parkeringsplassenes arealbeslag på Osøyro er på bare 8% av bebygd areal (ar5)



Figur 7-2: Illustrasjon av parkeringsplassenes arealbeslag på Osøyro

7.1. Lokalisering og regulering

De mest sentrale parkeringsplassene er korttidsplasser. Os kommune iverksetter avgiftsparkering og håndheving på parkeringsplasser i sentrum, her inngår også noen private parkeringsområder.



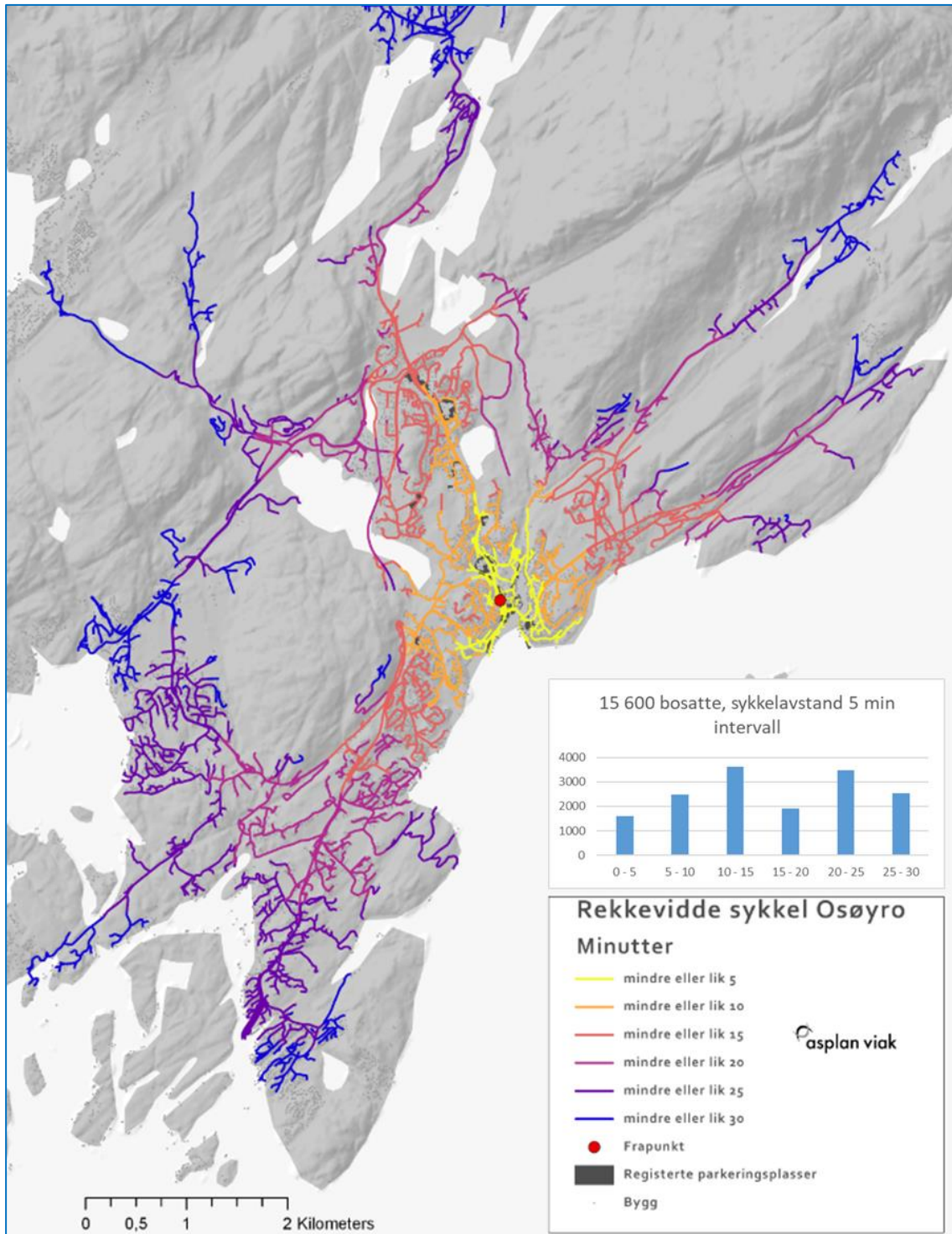
Figur 7-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering på Osøyro.

7.2. Tilgjengelighet

7.2.1. Sykkel

Osøyro har 15 600 bosatte innenfor 30 minutters reisetid med sykkel, hvorav ca. 9 500 har inntil 20 minutters reisetid.

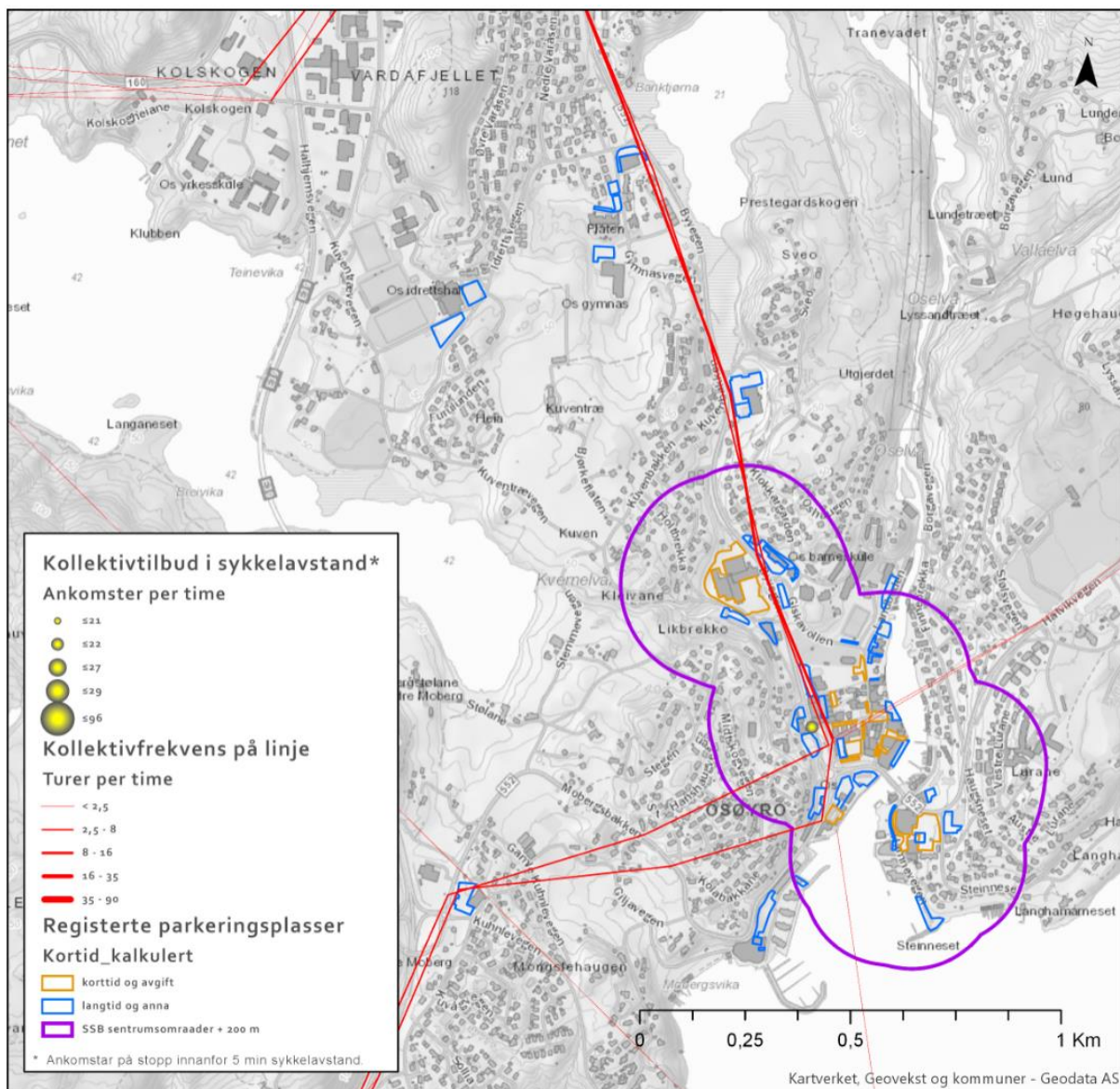
Det er mange bosatte med relativt kort reisetid til sentrum med sykkel. Innenfor 15 minutters reisetid, bør det være et visst potensiale for at arbeidsreiser mot senteret foretas med sykkel og gange.



Figur 7-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Osøyro, 5 min reisetidsintervaller.

7.2.2. Kollektiv

Osøyro har et svakt kollektivtilbud med flere ruter til sentrum, men med lav frekvens. Det er imidlertid et godt tilbud for arbeidsreiser mot Bergen sentrum og områder langs traseen.



7.3. Utfordringer og anbefalinger Osøyro

Parkeringsbestemmelser:

Har frikjøpsordning som er noe i bruk, frikjøpsbeløp 225'/plass.

Utfordringer:

For få plasser, langtidsparkering skjer på plasser beregnet for besøk.

Flomsone gjør det krevende å bygge P-anlegg under bakken mange steder.

Boliger i sentrum etterspørres av seniorer (55+) med god betalingsevne og høyt bilhold.

Ungdom etterspør også leiligheter, men har dårlig betalingsevne og lavt bilhold, kommer derfor ikke inn i boligmarkedet.

P-strategi/tiltak

Innfører nå avgiftsregulering i hele sentrum (2 t. gratis deretter progressiv takst sentralt, randsoner 9 t gratis).

Ønske å etablere P-anlegg på Cirkel-K-tomta (Gamle brannstasjonen), og på sikt under «grusbanen».

Anbefalinger Osøyro:

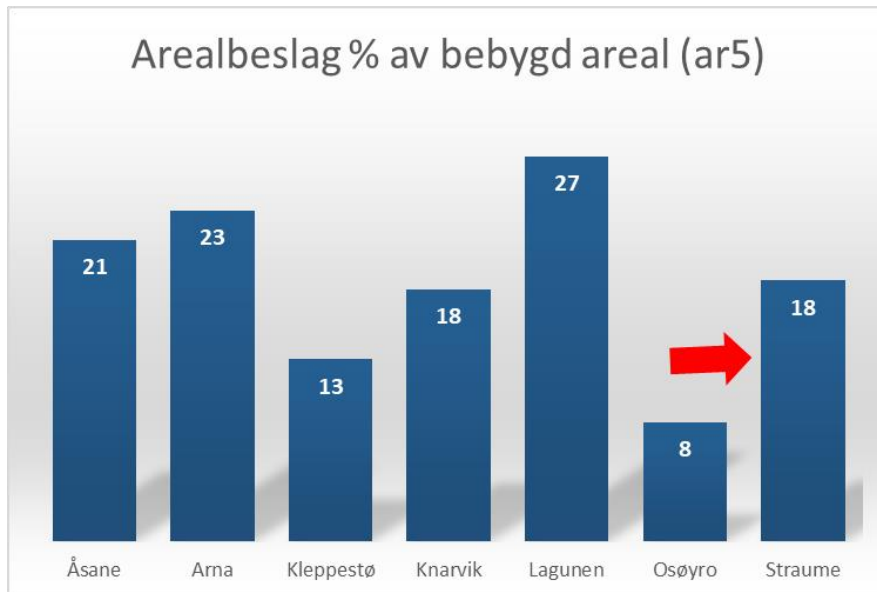
- Dynamisk regulering av avgifter, dvs. trinnvis regulering opp hvis det er fullt. Trinnvis regulering ned hvis det er mye ledig.
- Aktiv bruk av frikjøpsordningen.
- Kommunale offentlige fellesanlegg for deler av boligbebyggelsen. Dette frigjør deler av parkeringsinvesteringen fra boligene, og muliggjør lavere økonomisk terskel for unge å komme inn i boligmarkedet. Man betaler bare for den parkeringskapasiteten man har behov for.
- Fellesanlegg gir mulighet for sambruk og fleksibilitet for framtida med lavere parkeringsbehov.
- Tilrettelegging for sykkelbruk/parkering på lokale arbeidsreiser og innfartsparkering med sykkel for arbeidsreiser mot Bergen.

8. STRAUME

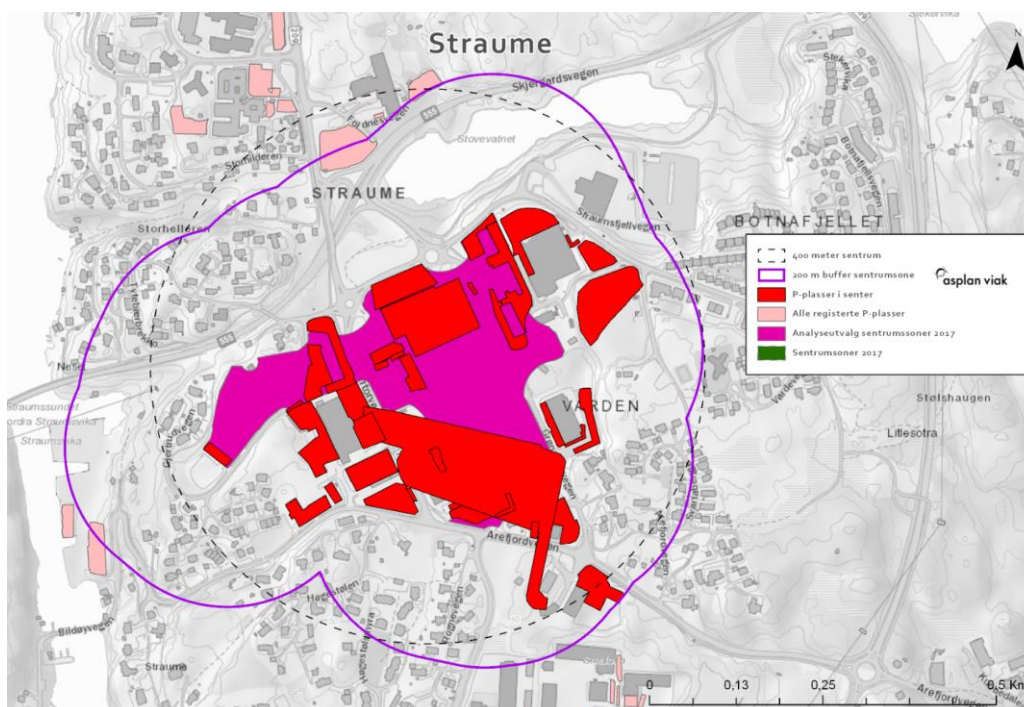
Parkeringsplassene på Straume beslaglegger ca. 18% av alt bebygd areal på Straume, samlet ca. 59 daa med parkeringsplasser. Kystbygarasjen er da ikke regnet med.

Fortetting på parkeringsarealer har potensiale for å frigjøre verdifullt sentrumsareal. Omdisponering vil derfor ha en økonomisk gevinst som kan inngå som egenkapital i eventuelle anlegg som skal erstatte plassene i lukkede parkeringsanlegg.

Straume har imidlertid allerede et omfattende parkeringstilbud, behovet for ytterligere plasser bør vurderes nøye.



Figur 8-1: Parkeringsplassene på Straume beslaglegger 18% av bebygd areal (ar5).

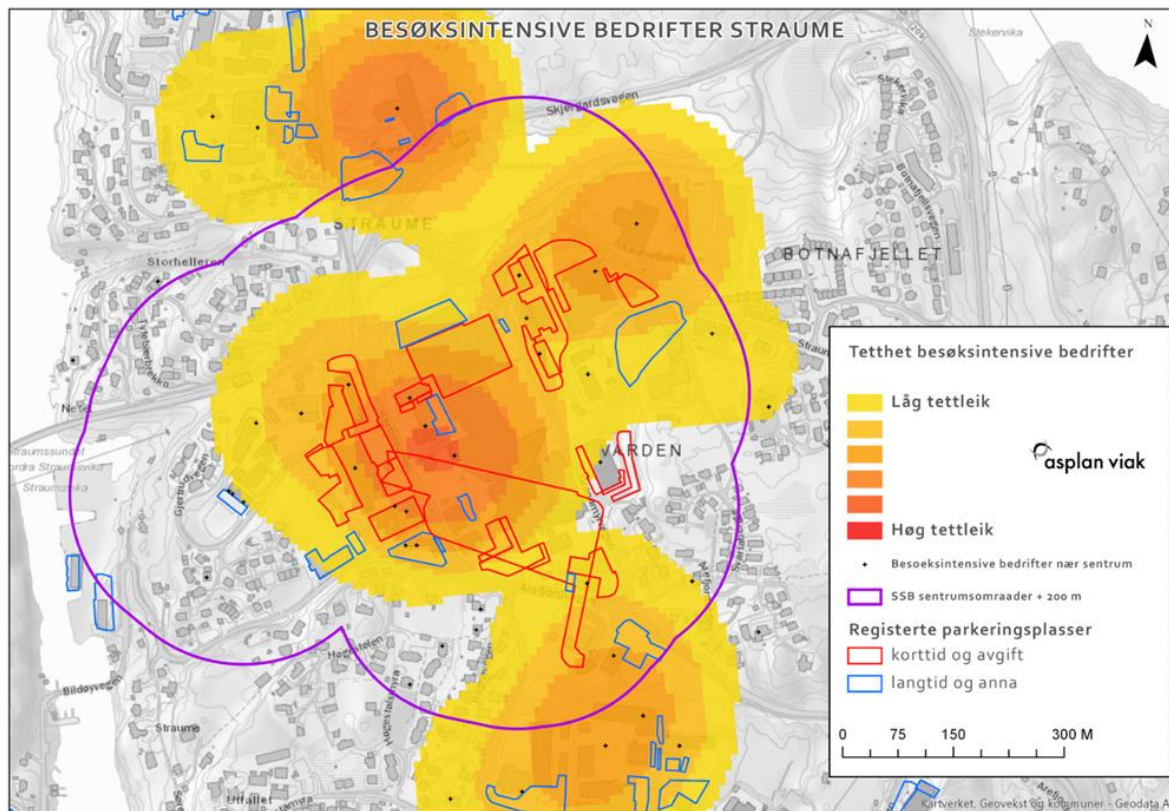


Figur 8-2: Illustrasjon av parkeringsplassenes arealbeslag på Straume. (Kystbygarasjen er vist her, men inngår ikke i beregning av arealbeslag ellers).

8.1. Lokalisering og regulering

Parkeringstilbudet på Straume har en høy andel korttidsparkering som er regulert med avgift.

Kommunen eier eller disponerer nesten ingen parkeringsplasser, og har ingen innflytelse på bruken av tilbudet.



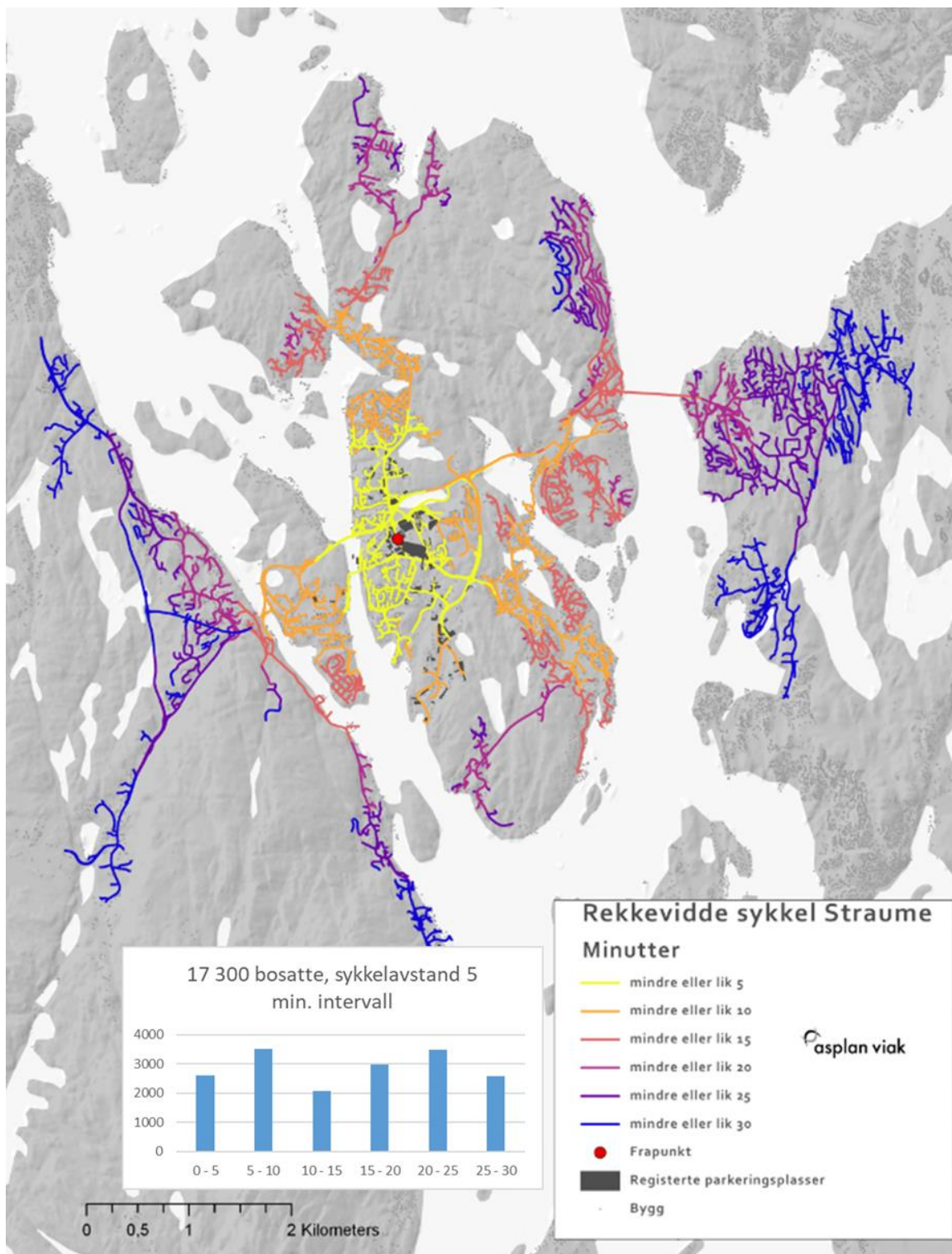
Figur 8-3: Tetthet av besøksintensive arbeidsplasser innenfor kort gangavstand, og distribusjon av lang og korttidsparkering på Straume.

8.2. Tilgjengelighet

8.2.1. Sykkel

Straume har 17 300 bosatte innenfor 30 minutters reisetid på sykkel til sentrum, ca. 11 200 innenfor 20 minutter, og hele ca. 6 100 innenfor 10 minutter.

Det bør være et godt grunnlag for at flere lokale arbeidsreiser skjer til fots eller på sykkel, og at det sykkel kan inngå i strategien for innfartsparkering.

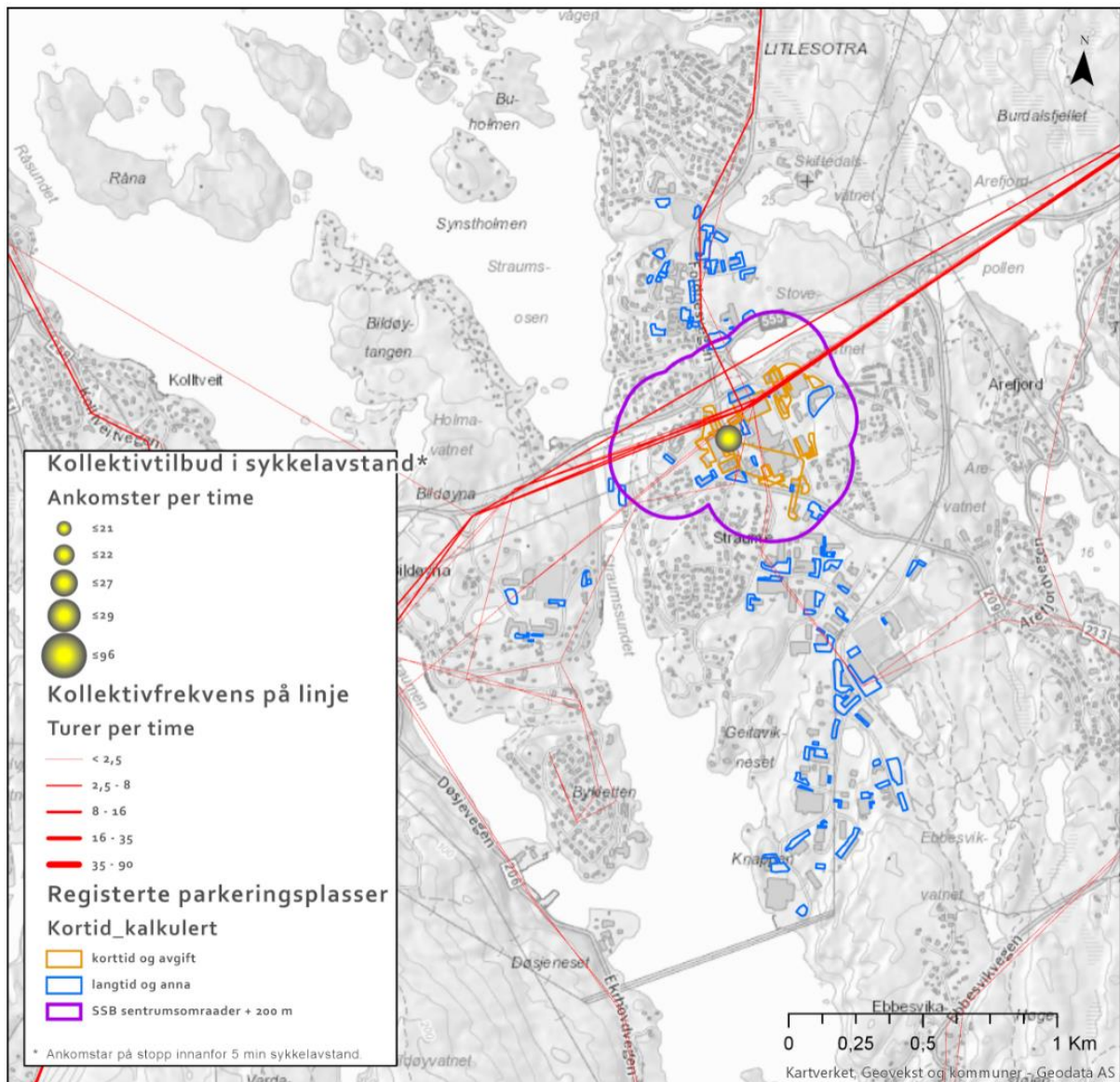


Figur 8-4: Illustrasjon av rekkevidde med sykkel mot Straume, 5 min reisetidsintervaller.

8.2.2. Kollektiv

Kollektivtilbudet mot Bergen er godt, men attraktiviteten reduseres fordi bussene står i kø sammen med bilene.

Kollektivtilbudet mot Straume fra resten av kommunen er preget av ruter med lav frekvens, som konkurrerer dårlig mot bil, som har kort reisetid, og et attraktivt parkeringstilbudet.



8.3. Straume

Parkeringsbestemmelser:

Straume har en høy parkeringsnorm for handel. Normene er svært differensiert, og for boliger er det noe minimumsnorm, noe fastnorm og kombinasjon min – maks.

Kommunen har ikke bestemmelser om frikjøpsordning.

Utfordringer:

Så godt som all parkering på Straume er privat eid. Store deler av tilbudet er regulert med avgift, typisk 2 timer gratis, deretter en moderat avgift (kr 12,-/t?).

Straume har den høyeste andelen parkeringsplasser både i forhold til areal og ansatte i regionsenteret.

Kommunen utnytter ikke virkemidlene i Pbl. for å få hånd om parkeringsplasser.

Kystbygarasjen er ment som forskuttering av behov knyttet til framtidig utbygginger. Virkemiddel for å få tilstrekkelig effekt av dette synes ikke å være på plass, siden utbyggere av nye boliger og handel har ikke kunnet kjøpe seg inn i eksisterende parkeringsanlegg. Det etableres derfor nye parkeringsplasser ved nybygging, på tross av et allerede godt dimensjonert parkeringstilbud i Straume.

Kollektivtilbudet mot Bergen er godt, men attraktiviteten reduseres fordi bussene står i kø sammen med bilene.

Kollektivtilbudet mot Straume fra resten av kommunen er preget av få ruter med lav frekvens. Konkurrerer dårlig mot bil siden parkeringstilbudet er omfattende.

Anbefalinger Straume:

- Parkeringsnormen bør forenkles og vurderes kraftig redusert, siden det allerede er et omfattende tilbud. Tiltaket vil redusere utbyggingskostnader, og gjøre det lettere å fortette. Samtidig økes lønnsomheten i eksisterende parkeringsanlegg som får flere kunder.
- Frikjøpsordning bør vurderes innført. Utbygginger, særlig litt mindre som gir dyre og kompliserte parkeringsløsninger bør kunne kjøpe seg fri. Kommunen skaffer egenkapital til å etablere offentlige plasser eller inngå i samarbeid om prosjekter med andre.
- Straume har en stor befolkning innenfor kort sykkelavstand. Økt satsning på sykkelparkering anbefales.