

Rogaland Fylkeskommune

PARKERINGSSTRATEGI JÆREN

Sammendrag av innspill til revisjon
av regionplan Jæren.

Dato: 06.03.2019

Versjon: 02



Sammendrag og anbefalinger



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Rogaland Fylkeskommune
Tittel på rapport: Parkeringsstrategi for Jæren anbefalinger
Oppdragsnavn: Revisjon av regionalplan Jæren Parkeringsstrategi
Oppdragsnummer: 618787-01
Utarbeidet av: Gorm Carlsen
Oppdragsleder: Gorm Carlsen
Tilgjengelighet: Åpen

01	Dato	Nytt dokument	Initialer	Initialer
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS

Forord

Asplan Viak har bistått Rogaland fylkeskommune med utarbeidelse av en parkeringsstrategi for området som omfattes av regionplan Jæren.

Arbeidet har bestått i å utarbeide ulike typer analyser, registreringer og delutredninger som innspill til arbeidet med revisjon av regionplanen. Denne rapporten er et sammendrag av funnene i registreringer, analyser og utredninger, og sammenfatter anbefalingene som er gitt til arbeidet med revisjon av regionplan Jæren innenfor parkeringsområdet.

Senior rådgiver Gorm Carlsen har vært oppdragsleder for arbeidene, rådgiver Elise Egseth har vært assisterende oppdragsleder. Rådgiver Renata Aradi har også deltatt i arbeidet. Urbanet Analyse AS ved Ingunn O. Ellis har vært levert analyser av potensialet for innfartsparkering.

Kontaktpersoner hos oppdragsgiver Rogaland fylkeskommune har vært Gareth Philip Doolan og Mirjana Gvozdic.

Stavanger, 06.03.2019

Gorm Carlsen
Oppdragsleder

Sett inn navn
Kvalitetssikrer

Innhold

1. INNLEDNING	4
2. KUNNSKAPSGRUNNLAGET	5
3. PARKERINGSPLASSENES AREALBESLAG	6
3..1. Funn i registreringene	6
4. ENDRINGER I TRANSPORTMARKEDET	7
5. LOKALISERING AV PARKERINGSANLEGG	8
6. SAMBRUK AV PARKERINGSRESSURSER	9
6..1. Samlokalisering bolig/arbeidsplass og handel, synergieffekt reiser og parkering	9
6..2. Sambruk mellom arealkategorier over døgnet	9
7. PARKERINGSNORMER	11
7..1. 7..1Differensiering av parkeringsnormer	11
7..2. Plannivå	11
7..3. Faktisk kontroll med hvor mange plasser som bygges	12
7..4. Samordne begreps og enhetsbruk	12
7..5. Boligformålet	12
7..6. Næringsformål	13
8. ANBEFALING OM NORMTALL:	14
8..1. Soneinndeling	14
9. REALISERING AV OFFENTLIGE PARKERINGSPLASSER	17
9..1. Frikjøpsordningen	17
9..2. Utbyggingsavtaler	17
10. ORGANISERING AV PARKERINGSVIRKSOMHET	19
10..1. Parkeringsvirksomhet	20
10..2. Parkeringsvilkår	20
11. INNFARTSPARKERING	22
11..1. Kriterier for velfungerende innfartsparkering	22
11..2. Innfartsparkeringsplasser på Nord-Jæren	23

1. INNLEDNING

Vi vet at parkering er et effektivt virkemiddel for å redusere bilbruk og at det er en sammenheng mellom tilgang til rimelig eller gratis parkering og sannsynligheten for å bruke bil. Byutredningen har illustrert at oppnåelse av nullvekstmålet på Nord-Jæren forutsetter bruk av bilrestriktive tiltak.

Gjennom Byvekstavtalen har partene forpliktet seg til at regionalplanen skal revideres i tråd med mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Parkeringspolitikken er forutsatt å bidra til at dette målet nås. Investeringsprogrammet for regionens infrastruktur bygger på dette. «Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg derfor til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet».

Rogaland fylkeskommune har en koordinerende rolle i dette arbeidet både i Regionalplan for Jæren og i reforhandling av Byvekstavtalen. Arbeidet har derfor også omfattet samordning av parkering i hele planområdet. Videre er det gjort en vurdering av innfartsparkering spesielt.

Som en del av den pågående revisjonen av regionalplanen er det utarbeidet flere notater/arbeidsdokumenter om parkering. Dette er et faglig grunnlag for kommunenes og fylkeskommunens arbeid med parkeringspolitikken, og å nå målene og ambisjoner i parkeringspolitikken, herunder strategier for å oppfylle forpliktelsene i byvekstavtalen.

Arbeidet bygger på utredningstemaene i planprogrammet, som er drøftet med prosjektgruppen i mai og styringsgruppe i juni 2018. Forslag til videreutvikling av parkeringsstrategien var tema på prosjekt- og styringsgruppemøtene i september 2018.

Regionalplan for Jæren er lagt ut til offentlig ettersyn. Parallelt med dette pågår flere planprosesser med kommuneplaner, samt interkommunalt kommunedelplan. I disse prosessene vil behov for samordning bli vurdert fortløpende, med bakgrunn i det kunnskapsgrunnlaget som her er utarbeidet.

Formålet med denne rapporten er å oppsummere dette arbeidet så langt og å gi et sammendrag av hovedelementene i den foreslåtte parkeringsstrategien.

2. KUNNSKAPSGRUNNLAGET

Anbefalingene om parkeringsstrategi for revidert regionplan bygger på ulike kunnskapsgrunnlag herunder:

- **Registreringer** av antall parkeringsplasser og parkeringsplassenes arealbeslag i regionen og i by og tettstedsområdene spesielt. Alle registrerte data om parkeringsplassene er samlet i verktøyet ArcGis online, slik at det er enkelt tilgjengelig for oppslag for de som skal arbeide videre med parkeringsspørsmål, samt oppdateringer der dataene fremdeles kan være mangelfulle, og der det etableres nye plasser og anlegg. Det er gjort mest omfattende analyser og registreringer i kommunene som inngår i byvekstavtalen for Nord-Jæren, der kommunene har inngått avtale med staten om 0-vekst i bilbasert persontransport. Registreringene av parkeringsvilkår er begrenset, og det er typer parkeringsplasser som det ikke har vært mulig å få med innenfor rammene for prosjektet, for eksempel privat boligparkering i underetasjer. Videre utvikling av parkeringsdatabasen vil fortsette i ulike former, blant annet knyttet til planlegging i kommunene.
- **GIS-analyser** som viser hvordan de ulike delene av planområdet er tilgjengelig for gående, syklende og kollektivtrafikanter er gjennomført. En slik objektiv beskrivelse av hvordan betingelsene for å gå, sykle og benytte kollektive reisemidler varierer innenfor planområder er styrende for forslag til restriktivitet i anbefalinger om differensierte parkeringsbestemmelser (parkeringsnormer).
- **Dagens bestemmelser** i kommunenes planer (kommuneplaner, kommunedelplaner osv.) samt foreliggende forslag i igangsatte planprosesser er innhentet og systematisert. Dette danner grunnlag for analyse av styrker og svakheter ved dagens bestemmelser, og anbefalinger om samordning av enhets og begrepsbruk i parkeringsbestemmelser.
- **Virkemidler i kommunal parkeringspolitikk.** Kommunene er gitt ulike virkemidler i lovverk og forskrifter som gir muligheter for å ta ulike roller og drive en aktiv parkeringspolitikk som underbygger overordnede målsettinger i transportpolitikken, herunder «0-vekstmålet». Det forutsettes at plan og bygningslovens og vegtrafikklovgivningens virkemidler sees i sammenheng. Regelverket setter rammer for både myndighetsutøvelse, organisering av virksomheten, drift og fastsetting av parkeringsvilkår.
- **Innfartsparkering.** Her er det gjennomført reisekostnadsanalyser (generaliserte reisekostnader) for en kombinert bil og kollektivreise kontra bilkjøring helt til målpunktet for en rekke eksisterende og foreslåtte innfartsparkeringsplasser langs kollektivaksene. Analysen viser fra hvilke geografiske områder det vil være mer fordelaktig å innfartsparkere enn å kjøre bil helt fram til fire sentrale målpunkter for reiser på nord-Jæren, og danne grunnlaget for anbefalinger om opprettholdelse, utvidelse og nyetablering av innfartsparkeringsplasser.

3. PARKERINGSPLASSENES AREALBESLAG

3.1.1. Funn i registreringene

Registreringene viser at parkeringsplassenes arealbeslaget varierer ganske mye, både som arealbeslag pr. parkeringsplass, og totalt beslaglagt areal. Dette har sammenheng med andelen parkeringsplasser i parkeringsanlegg kontra overflateparkering, og arealeffektiviteten i tilbudet, f. eks. antall etasjer i parkeringsanleggene.

I Stavanger har parkering et arealbeslag på 23,9m² pr plass, mens i Sandnes er arealbeslaget pr plass 7% høyere - 25,6m² pr. plass.

Forskjellen utgjør «innspart areal» på ca. 192 daa for Stavanger, og potensielt «overforbruk av areal» for Sandnes sin del på ca. 140 daa.

Dette illustrerer at arealeffektive parkeringskonsepter sparer mye verdifullt byareal, og har stor økonomisk betydning.

Vi ser at Stavanger sentrum har det klart laveste arealbeslaget av sentrumssonene i regionen med 8% innenfor SSB sentrumsone, mens parkering i tilsvarende SSB sentrumsone i Sandnes beslaglegger 18%, altså mer enn det dobbelte av forholdet i Stavanger.

Mindre sentre har større andel av sentrumsarealet beslaglagt, Etter samme metode har parkering i Sola sentrum 32% arealbeslag, I Randaberg sentrum 25%.

Bybåndet mellom Stavanger og Sandnes har også betydelig høyere arealbeslag enn bysentrene, for eksempel er hele 40% av arealet innenfor handlesenterområdet på Mariero dekket av parkeringsplasser, og enkelte områder i området Forus Lura beslaglegger parkeringsplassene opp mot 60% av arealet.

Vi ser altså at ulike måter å løse parkeringsbehovet på får dramatisk ulikt arealbeslag. Sentrumsområder der parkering løses i større fellesanlegg, fører til at det etableres færre små og lite arealeffektive parkeringsplasser. Fellesanleggene som etableres under bakken og har en annen arealbruk over, vil ytterligere effektivisere arealbruken. Flere sentrumsfunksjoner kan etableres med kort gangavstand til anleggene, noe som fører til større potensiale for sambruk, at flere ærender dekkes av én parkering, og vi får dermed mindre kjøring mellom parkeringsanleggene.

Tas verdien av forskjellen i arealbeslag mellom overflateparkeringens og parkeringsanlegg under bakken i betraktning, vil det bidra til at tilleggskostnaden ved etablering av parkeringsanleggene reduseres.

Anbefaling:

Hensynet til arealøkonomi tilsier at andelen overflateparkering i senterområder og sentrale næringsområder som for eksempel Mariero og Forus/Lura bør reduseres betydelig. Verdien av arealene til primærformålet næring er høyt, og dette må i større tas med i betraktning ved fortetting og videre utbygging.

Parkering bør i størst mulig grad løses i felles anlegg, primært i flere etasjer eller under bakken for å redusere parkeringsplassenes arealbeslag.

4. ENDRINGER I TRANSPORTMARKEDET

Utviklingen går mot større grad av delingsøkonomi og «mobilitet som service» som over tid vil føre til behov for færre parkeringsplasser både i nye og eksisterende områder. I første omgang tas bildelingsordninger og systemer allerede i bruk i økende grad, særlig i større bysentre.

Utviklingen som kommer med et parkeringsmarked i sterk omstilling, fører til at det i mindre grad enn i dag blir ønskelig å koble den enkelte bolig til parkeringsplassen både juridisk og geografisk. Det er allerede i dag eksempler i Stavanger der boligkjøpere kan velge om de vil kjøpe parkeringsplass eller ikke, og det viser seg at svært få kjøpere av mindre leiligheter benyttet seg av tilbudet om kjøp av parkeringsplass.

De økonomiske gevinstene ved endringene i transportsystemet Bør i størst mulig grad kunne tas fullt ut av den enkelte beboer/familie, selv om reduksjon i behovet oppstår frem i tid. Løsninger som bygges ut i dag bør derfor være fleksible slik at de også er økonomisk gunstige og praktiske i fremtiden.

Man må også ta hensyn til utviklingen på relativt kort sikt, - det kan være vanskelig å omsette boliger med et parkeringstilbud som er tilpasset en situasjon som først forventes å oppstå om f. eks. 5 -10 år.

Anbefaling:

Nødvendig fleksibilitet i bruk av parkeringsressursene kan sikres ved at alle nye parkeringsanlegg etableres som felles parkeringsanlegg, og baseres på leie av parkeringskapasitet etter behov framfor individuelt eide eller reserverte parkeringsplasser. (I boligprosjekter er beboerne ofte forpliktet til å kjøpe eller bidra i finansieringen av parkeringsplasser de ikke har behov for.)

Et slikt grep ivaretar særlig to hensyn. Det ene at familiene eller bedriftene ikke behøver å betale for parkeringskapasitet de ikke ønsker i en periode eller permanent. Det andre at ledig/frigjort parkeringskapasitet kan benyttes for andre utbyggingsprosjekter som får lavere kostnad, eller plassene kan tilbys i det åpne markedet og generere inntekter for boligeierne.

Avtaler om bruk av frigjort parkeringskapasitet i eksisterende bebyggelse kan aksepteres som parkeringsdekning for nye utbygginger i omkringliggende områder, utvikling av nye mobilitetsprodukter og tiltak osv.

På samme måte som kollektivknutepunkter og sentrale holdeplasser vil utvikles som mobilitetspunkter for kollektive reiser og overganger mellom reisemidler, kan man også se for seg at parkeringsanlegg utvikles til «mobilitetspunkt for individuelle reiser».

I tillegg til ordinær parkering, vil dette innebære at parkeringsanlegg med beliggenhet, størrelse, utforming og teknisk infrastruktur som gjør dem attraktive, kan utvikles til lokale sentre for eksempelvis:

- Bildeleordningers behov for:
 - Parkering i perioder med lav etterspørsel
 - Lading
 - Lettere vedlikehold og ettersyn
 - Osv.
- Levringspunkt for autonom og annen vare/pakkelevering
- Osv.

Denne typen virksomhet vil trolig stille bestemte krav til både beliggenhet og størrelsen på det lokale markedet.

5. LOKALISERING AV PARKERINGSANLEGG

Plan og bygningslovens formulering om at tilstrekkelig parkering skal etableres på den «ubebygde del av tomten», har ført til en sterk kobling mellom reisemiddelet bil og reisens utgangspunkt og reisemålet, typisk for bl.a. arbeidsreiser. Dette gir en betydelig konkurransevidende effekt til fordel for bilbruk. De fleste kommunene har i for liten grad benyttet de øvrige virkemidlene i loven for å jevne ut konkurranseulikhetene.

Felles offentlige parkeringsanlegg fører til at mange som bruker parkeringsanlegget vil få noe gangavstand mellom parkeringsanlegget og utgangspunktet eller målpunktet for reisen.

Dette bidrar til at konkurransevidningen som i dag er sterkt i favør av bil i forhold til kollektiv (gangavstand fra holdeplass), - jevnes noe ut.

Anbefaling:

Kommunene bør derfor i sin planlegging tilstrebe løsninger der kollektivtrafikanter ikke påføres vesentlig lenger gangavstand enn bilførere. Dette taler for en størst mulig grad av samlokalisering av kollektivknutepunkt og viktige holdeplasser og bebyggelsens parkeringsplasser/anlegg.

6. SAMBRUK AV PARKERINGSRESSURSER

Sambruk av parkeringsplasser oppstår av ulike årsaker. Et tilfelle er at en parkering kan dekke flere reisehensikter, dvs. det oppstår ingen bilreise for eksempel mellom butikk og bolig. Et annet tilfelle er at ulike virksomheter i samme område har maksimalt parkeringsbehov til ulikt tidspunkt over døgnet og uka, slik at de har reservekapasitet på tidspunkter når andre virksomheter har et høyt behov for parkeringsplasser.

6.1. Samlokalisering bolig/arbeidsplass og handel, synergieffekt reiser og parkering

Erfaringer fra reisevanedata¹, der hver bosatt i gjennomsnitt foretar en handletur pr. dag, er at andelen som er tilknyttet bolig er 70 % og andelen tilknyttet arbeidsplass 20 %. Man kan altså anta at opptil 90% av P-behovet allerede er ivarettatt for de som bor eller jobber i samme bygg, nabobygg eller i umiddelbar gangavstand av der det er hensiktsmessig tilbud for daglig handel. De foretar følgelig ikke en egen biltur for å handle.

Vi snakker altså derfor om en betydelig sambrukseffekt for lokal handel for kundene som har en bolig eller en arbeidsplass som er tett samlokalisert med handletilbudet dette gir grunnlag for lavere parkeringsnormer i handel f.eks i sentrumsområder

6.2. Sambruk mellom arealkategorier over døgnet

Det er mulig å tenke seg sambruk på flere ulike måter innenfor et område med en arealmiks der maksimalt parkeringsbehov oppstår til ulike tidspunkter.

Den reisemiddelfordeling man planlegger for styrer parkeringsbehovet for den enkelte reisehensikt og arealbrukskategori innenfor arbeidsreiser og beboerparkering.

Økt G/S-andel og noe kollektivbruk vil imidlertid redusere sambrukseffekten av boligparkeringen noe, fordi bilen oftere blir stående parkert på dagtid i stedet for å bli brukt på f. eks. arbeids eller handlereisen slik at tilgjengelig kapasitet for andre blir mindre.

Vi har vurdert potensialet for sambruk mellom de vanligste arealkategoriene. Vi har benyttet en modell utarbeidet av «Urban Land Institute (USA)», med noen tilpassinger av variasjonsmønsteret til norske forhold.

Vi ser at de ulike arealkategoriene har sitt maksimale behov til ulik del av døgnet. Boliger har størst behov på ettermiddagen, mens næringsformål har størst behov på dagtid. Handel skjer over en større del av dagen/døgnet enn tidligere, slik at det er et behov også ut over kveldene. Kontorarbeidsplasser har et behov som varierer motsatt av boligene, dvs. størst behov på dagen, men lite behov på kveldene.

Ved en konkret anvendelse av variasjonskurver for parkeringsbehovet i ulik arealbruk kan det gjøres estimater på hvor mange parkeringsplasser som kan innspares uten at tilgjengeligheten reduseres

Eksempler viser at en kombinasjon av 70% boligareal og 30% kontor kan gi en sambrukseffekt, på opp mot 30%. 30% færre parkeringsplasser for å dekke samme behov vil selvsagt bety mye i et tett utbygget område der bygging av parkeringsplasser er kostbart.

Hvis kontorandelen i eksemplet øker, reduseres sambrukseffekten ved at kontorenes behov delvis kommer i tillegg til boligene. Ved lavere kontorandel utnyttes ikke den økte ledige kapasiteten i boligparkeringen like godt, slik at samlet behov for parkeringsplasser også da øker.

¹ TØI-rapport 1080/2010: Handelslokalisering og transport

Anbefaling:

I senterområder og andre områder med variert arealbruk bør kommunene tilstrebe at planer inneholder en arealmiks som gjør det mulig å dekke flere typer parkeringsbehov med de samme plassene. Tilbud innen daglig handel og service bør samlokaliseres med boliger og/eller arbeidsplasskonsentrasjoner der det er mulig, slik at det ikke oppstår en ekstra bilreise knyttet til reiser som kombinerer en arbeidsreise og en handlereise.

Spesielle formål som skoler, forsamlingslokaler, idrettsanlegg osv. vil ha parkeringsetterspørsmål som avviker fra bolig, kontor og handel. Også dette gir ofte svært gode muligheter for sambruk.

7. PARKERINGSNORMER

Parkeringsnormer fastsetter utbygges forpliktelser til å etablere nye parkeringsplasser ved etablering av nye bygge eller ved bruksendring osv. Økning i antall parkeringsplasser forholder seg altså til nye etableringer/arealer.

Det er imidlertid viktig å merke seg at transport og parkeringsbehovet utvikler seg i tråd med befolkningsøkning og økonomisk utvikling, - ikke ved at det for eksempel etableres nye butikker. Den umiddelbare effekten av en nyetablering vil derfor først og fremst være at trafikk og etterspørsel øker noe lokalt, men reduseres i de virksomheter som utsettes for økt konkurranse andre steder. Tradisjonelt har det vært praksis for at man dimensjonerer for at alle virksomheter er svært vellykket og har maksimalt besøk og etterspørsel etter parkeringsplasser, noe som i sum kan føre til en kraftig overetablering av parkeringsplasser.

Dette kan motvirkes i senterområder såfremt parkeringstilbudet etableres i felles anlegg for et større område, der parkeringstilbudet kan utvikles mer i tråd med reell etterspørselsvekst.

7.1.7.1 Differensiering av parkeringsnormer

I de helt sentrale deler av byene kan en anta at behovet for å eie bil for alle grupper er lavere enn ellers, og vil ytterligere reduseres på grunn av bedre kollektivtilbud, høy tetthet av boliger og arbeidsplasser med mulighet for mange korte reiser, samt utviklingen av delingsøkonomi der behovet for bruk av bil dekkes i bildeleordninger osv.

Redusert bilhold og bygging av færre parkeringsplasser gir store økonomiske besparelser, og det er derfor grunn til å anta at utviklingen kommer til å gå raskt i disse områdene.

Det kan derfor være rimelig å forholde parkeringskravet i sentrumsområder lavt i forhold til det som har vært vanlig.

Parkeringsnormer differensieres ofte slik at senterområder og andre områder med et godt kollektivtilbud får mer restriktive normer enn mer perifere områder. Dette er hensiktsmessig, men ved feil bruk, kan høye parkeringsnormer utenfor sentrum og kollektivakser føre til at utbyggere ønsker å etablere personreiseintensive etableringer i områder der det er umulig å oppnå lav bilbruk på personreiser.

Anbefaling:

Det er nødvendig å se parkeringsbestemmelser og arealformål i sammenheng, slik at parkeringsbestemmelsene underbygger ønsket arealbruk og utbyggingsmønster.

Konkret betyr dette at parkeringsnormer for personreiseintensive arealformål skal dimensjoneres ut fra tilgjengelighetsprofilen i sentrumsområder og andre områder med god kollektivtilgjengelighet og mulighet for mange korte reiser. Det skal ikke være attraktivt å etablere personreiseintensiv virksomhet utenfor disse områdene.

7.2. Plannivå

Parkeringsbestemmelser gis til arealformålene. Parkeringsnormene kan gis både i kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Bestemmelser i reguleringsplaner overstyres imidlertid ved revisjon av bestemmelsene i kommuneplan eller kommunedelplan. Ofte fører det til kommuneplanbestemmelser med unntak for bestemmelser i nyere reguleringsplaner, mens noe eldre planer kanskje ikke får unntak. Der det finnes bestemmelser om antall parkeringsplasser både i detaljplaner og kommuneplanen vil det derfor ofte være vanskelig å holde oversikt over hvilke bestemmelser som gjelder i ulike deler av et område. Bestemmelsene kan også enkelte ganger ha ulik ordlyd/formuleringer som kan føre til uklarhet i om bestemmelsene er helt utfyllende/gjeldende for aktuell arealbruk.

Det blir mer komplisert å bedømme parkeringsnormenes samlede restriktivitet og effekt på områdets mobilitetsprofil.

Anbefaling:

Kommunene bør bare etablere generelle parkeringsnormer i kommuneplanen og i kommunedelplaner, og unngå å vedta avvikende parkeringsbestemmelser i reguleringsplaner.

7..3.Faktisk kontroll med hvor mange plasser som bygges

Det er fremdeles i stor grad bruk av minimumsnormer i kommunenes parkeringsbestemmelser.

Dette kan gi to uønskede effekter:

- Enkelte utbyggere tvinges til å bygge flere parkeringsplasser enn de faktisk ønsker og har behov for.
- Kommunen kan ikke hindre overetablering i forhold til etterspørsel, eller at det etableres flere parkeringsplasser enn det som er ønskelig for å oppnå redusert bilbruk på personreiser.

Parkeringsnormer bør derfor ha et maksimumstall for etablering av parkeringsplasser. Der kommunen ønsker å sikre et minimum av plasser kan man benytte en kombinasjon av minimums og maksimumsnorm.

7..4.Samordne begreps og enhetsbruk

Analyse av dagens parkeringsbestemmelser, i kommunene innenfor planområdet viser at kommunene benytter ulike formuleringer og ulike måleenheter for å regulere de samme forholdene.

For å fastsette parkeringsnormer kan det benyttes ulike enheter, som areal (BRA), enheter (bolig, arbeidsplass, sitteplass, osv.) og kombinasjoner av disse.

Det varierer også i hvilken grad bestemmelsene legges i kommuneplan, kommunedelplan eller reguleringsplaner.

Samlet gjør dette at det er krevende å sammenligne og samordne parkeringsbestemmelser.

For Nord-Jæren vil regionplanen være styrende for evaluering av om byvekstavtalen gjennomføres iht. hensikten, det er derfor viktig at begrepsbruken og enhetsbruk i bestemmelsene samordnes slik at ambisjonsnivået, forskjeller og likheter er lett å vurdere.

Det er også viktig at man i planområdet utenfor byvekstavtalen i størst mulig grad benytter de samme begrepene og enhetene, selv om normene enkelte steder kan være mindre restriktive.

7..5.Boligformålet

Parkeringsbehovet knyttet til bolig bør i større grad forholde seg til bilhold enn bilbruk. Bruk av privatbil i sentrumsområder ønskes redusert, og tilgang til parkering har en betydning i den sammenheng. Økonomiske forhold og familiesituasjon er også av stor betydning for bilholdet. I etableringsfasen har færre unge bil, både av økonomiske og sosiale grunner. Når man etablerer familie, vil behovet for å ha bil øke, selv om behovet knyttet til bruken av bilen vil variere en del.

Måleenhet parkeringsbestemmelser:

Areal som måleenhet kan fungere godt på overordnet nivå, f.eks. 1 parkeringsplass per 100 kvm BRA. Imidlertid gir areal som enhet mer begrenset mulighet til å tilpasse bestemmelsene til ulike leilighetsstørrelser, da bilholdet ikke varierer helt i tråd med variasjon i boligstørrelse. De aller fleste kommunene benytter bestemmelser som relaterer seg til enhet, dvs. parkeringsplasser pr bolig.

En fordel med måleenhet pr bolig er at den kan skreddersys for ulike boligstørrelser, noe som kan være hensiktsmessig, men har altså ført til at det i dag velges ulike grenseverdier for boligstørrelser i de kommunale normene. Dette gjør det vanskelig å gjøre en riktig sammenligning av bestemmelsenes påvirkning på det totale antallet parkeringsplasser som tillates bygget.

Bolignormene kan basere seg på areal eller pr bolig. Hensyn til plannivå, tilsier at **regionplanen** kan ha anbefalinger på arealnivå, dvs. antall plasser pr 100 m² BRA, noe som gjør det lett å danne seg et bilde av den totale effekten av en utbygging med en viss tetthet.

Kommuneplanenes oppgave kan da bli å detaljere og differensiere dette i forhold til planlagt bolig/leilighetsmiks. Det er imidlertid også mulig å gi retningslinjer og bestemmelser pr bolig også på overordnet nivå.

I kommuneplanbestemmelser anbefales det å skille mellom beboernes egne plasser og gjesteparkering. Norm for beboernes egne biler kan vurderes noe uavhengig av norm for gjesteparkering. (Besøk med bil vil ofte ikke reduseres like mye som beboernes bilhold.)

7.6. Næringsformål

Næringsformål bør ha norm basert på areal (plasser pr 100m² BRA). Der areal ikke er hensiktsmessig (forsamlingslokaler, skoler, idrettsanlegg osv.) bør det kreves at det gjøres det en konkret vurdering i en mobilitetsplan der arbeidsreiser behandles på samme måte som for øvrige næringsformål i samme område.

8. ANBEFALING OM NORMTALL:

Det er gjort vurderinger av hvor stor andel bilreiser kommunesentrene i Stavanger og Sandnes kan ha for at 0-vekstålet skal kunne nås, med de vekstforutsetningene som ligger i forslag til kommuneplanene.

Parkeringsbehovet for den framtidige bilbruken som da kan aksepteres har kommunene funnet å ligge på i størrelsesorden **0,4 – 0,5 plasser/100m² BRA** for nye næringsbygg. Forslaget til sentrumplaner både i Stavanger og Sandnes ligger på dette nivået.

Dette innebærer en betydelig innstramming av parkeringsnormene, og vil være nivået vi foreslår å differensiere ut fra i parkeringsnormene i hele regionen.

Parkeringsnormen foreslås differensiert med utgangspunkt i ønsket om så få bilbaserte personreiser som mulig. Vi skiller derfor mellom personreiseintensiv arealbruk som kontorer personlig tjenesteyting/service og detaljhandel, og personreiseekstensiv arealbruk som industri, lager, salg av arealkrevende varer etc. Normen foreslås å gjelde for den typer arealbruk der det finnes rimelig god emperi om reiseomfang/turproduksjon. Andre spesielle formål som skoler, idrettsanlegg, hoteller osv. foreslås parkeringsbehovet utredet gjennom mobilitetsplan, der reisemulighetene med de ulike reisemidlene dokumenteres for den konkrete tomten.

For boligformål har drøftingene under veis resultert i at anbefalingen her er pr. bolig. Dette har blant annet sammenheng med at norm basert på plasser pr areal nok er mest hensiktsmessig i bysentrene, og at man i dagens situasjon nesten bare benytter norm pr bolig, og at man er mest fortrolig med dette.

8.1. Soneinndeling

Normforslaget er differensiert på grunnlag av de enkelte områdenes kollektivtilgjengelighet, og muligheten for at mange reiser kan skje til fots eller på sykkel (korte reiser). Sone inndelingen er koordinert med høringsforslagets anbefalinger om tilrettelegging av næringer med ulik personreiseintensitet, jf. r kapittel 7.1 .

Sone 1 Nord-Jæren Sentrale byområder med høy urbanitet og tilgjengelighet jfr. kart a) 2 kms influensområde rundt Stavanger sentrum b) Influensområde langs bussvei og jernbane fra Stavanger sentrum t.o.m. Mariero c) Innenfor planavgrensning til IKDP Forus d) Influensområde langs bussvei og jernbane fra Sandnes sentrum t.o.m. Somaneset e) Innenfor planavgrensning KDP Sandnes sentrum	
Sone 2 Nord-Jæren Byutvidelsesområder på Nord-Jæren med god tilgjengelighet jfr. kart Parkeringskrav gjelder innenfor influensområdene til kollektivtrassene iht. prinsippskisse.	
Sone 3 Nord-Jæren Øvrige områder jfr. kart	
Øvrige områder jfr. kart	

Figur 1 Definisjon av normforslagets soneinndeling basert på tilgjengelighet, (høringsforslag regionplan Jæren.

Tabell 1: Anbefaling av parkeringsnormtall for planområdet i regionplan Jæren.

	Sone 1 Sentrale byområder med høy urbanitet og tilgjengelighet jfr. kart	Sone 2 Nord-Jæren Byutvidelses-områder og tettsteder med god tilgjengelighet jfr. kart	Sone 3 Nord-Jæren Øvrige områder jfr. kart	Sone 3 Øvrige områder jfr. kart
Høy personreise intensitet - Arbeid Kontor	Bil maks 0,5 Sykkel min 2	Bil maks 0,9 Sykkel min 2	Bil maks 0,9 Sykkel min 1,5	Bil maks 0,5 Sykkel min 2
Høy personreise intensitet - Besøk Kjøpesenter, forretning, tjenesteyting			Bil maks 1,5 Sykkel min 1,5	Bil maks 0,5 Sykkel min 2
Lav personreise intensitet Industri, lager, arealkrevende handelskonsepter		Bil maks 0,5 Sykkel min 0,5	Bil maks 0,5 Sykkel min 0,5	Bil maks 1,2 Sykkel min 3
Bolig	Bil maks 0,7 Sykkel min 3	Bil maks 1 Sykkel min 3	Bil maks 1,2* Sykkel min 3	



Figur 2: Sonekart, (høringsutkast Regionplan Jæren).

9. REALISERING AV OFFENTLIGE PARKERINGSPLASSER

Vi anbefaler at fremtidige parkeringsanlegg særlig i sentrumsområder etableres som fellesanlegg, og i senterområder bør en større del av parkeringstilbudet reguleres til offentlig formål. Det at parkeringsanlegg reguleres til offentlig formål gir kommunen flere virkemidler i parkeringspolitikken, herunder å bestemme parkeringsvilkårene, sørge for at anleggene blir lokalisert riktig og at mulig sambruksmuligheter blir utnyttet. I tillegg vil færre, større og riktig lokaliserte anlegg kunne hindre at vei og gatenettet får mange små parkeringsanlegg og mange avkjørsler som vil forringe betingelsene for å gå og sykle på en trygg måte. Man øker også mulighetene for å regulere trafikk uten å komme i konflikt med private rettigheter osv.

Plan og bygningsloven gir kommunene ulike virkemidler for å realisere denne typen politikk. Et hovedpoeng i så måte er å gi kommunen økonomisk evne til å ivareta mulighetene som ligger i å etablere offentlige fellesanlegg. Vi peker her kort på to virkemidler, **frikjøpsordningen** og bruk av **utbyggingsavtaler**.

9.1.1. Frikjøpsordningen

Frikjøp er en frivillig ordning mellom kommunen og utbygger som fritar utbygger fra å anlegge parkeringsplassene som kreves i henhold til i parkeringsnormen mot å innbetale et gitt beløp per parkeringsplass. Ordningen kan være et supplement til normer med minimumskrav eller faste krav til parkering.

Frikjøpsavtaler gir kommunen kontroll over en større del av parkeringstilbudet og gir kommunene bedre styringsmuligheter, noe som gjør det enklere å regulere parkeringstilbudet i henhold til kommunale (, regionale og nasjonale) mål og planer.

Formålet med en frikjøpsordning er å:

- Legge til rette for sambruk og mer fleksibel bruk av plassene i større anlegg
- Bidra til delfinansiering av større, felles parkeringsanlegg
- Mulighet for å redusere antall plasser/hindre overetablering av parkeringsplasser
- Mulighet for et mer markedsbasert parkeringstilbud
- Bidra til å synliggjøre parkeringskostnadene

Gjennom en frikjøpsavtale påtar kommunen seg et ansvar for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for et område. Kommunene har ikke noen forpliktelse til å reservere plasser til utbyggers eget bruk, parkeringsvilkårene bestemmes uavhengig av hvordan anleggene er finansiert.

Kommunen kan avtale med utbygger at parkeringsplasser i et utbyggingsprosjekt blir allment tilgjengelige og derved kan finansieres av kommunen for eksempel med midler innbetalt i frikjøpsavtaler.

I henhold til PBL § 28-7 skal frikjøpsordningen angis som bestemmelse i kommuneplanen.

9.1.2. Utbyggingsavtaler

Såfremt det er fattet forutsigbarhetsvedtak i kommuneplanen, kan offentlige parkeringsanlegg inngå i en eventuell avtale om å etablere offentlige parkeringsplasser.

Bruk av utbyggingsavtaler er i motsetning til frikjøp nærmere knyttet til opparbeidelsesplikten som følger av reguleringsplan for den konkrete utbyggingen, og blir derfor et virkemiddel som er knyttet direkte til utbyggingen i tid.

Avtalene skal være balansert, dvs. kommunens ytelse skal stå i forhold til den forpliktelse utbygger påtar seg i form av å bygge offentlige parkeringsplasser.

Utbyggingsavtaler er derfor egnet for eksempel der kommunen yter arealer, infrastruktur og eller egenkapital slik at et allerede regulert offentlig parkeringsanlegg kan realiseres og overtas av kommunen. I tilfeller der kommunens ytelse ikke er tilstrekkelig, kan det inngås avtale om privat forskuttering, dvs. utbygger etablerer plassene, og gis en tidsbegrenset disposisjonsrett over alle eller deler av plassene inntil kommunen etter nærmere avtale overtar dem. Dette kan for eksempel være knyttet til fremtidige frikjøpsinntekter e.l.

Anbefaling

Kommunene bør etablere frikjøpsordning etter bestemmelsene i plan og bygningsloven, og utnytte muligheten for å inngå utbyggingsavtaler der det ligger til rett efor det, slik at offentlig parkeringsanlegg kan etableres. Kommunen får da muligheten til å påvirke parkeringspolitikken som eier av parkeringsinfrastruktur, noe som igjen åpner for en hensiktsmessig utnyttelse av anleggene.

10. ORGANISERING AV PARKERINGSVIRKSOMHET

Kommunene har ulike roller i parkeringspolitikken som kan deles i to hovedområder:

1. Kommunens kjerneområde som er myndighetsutøvelse herunder hvilke virkemidler kommunene kan og har tatt i bruk.
2. Roller kommunen kan ta i form av eier av parkeringseiendom, fastsettelse av parkeringsvilkår og drift av parkeringseiendom.

Innen kjerneområdet myndighetsutøvelse kan ulike virkemidler tas i bruk, herunder frikjøp, bruk av utbyggingsavtaler, rekkefølgebestemmelser osv. knyttet til utbygging av offentlige fellesanlegg være viktige faktorer i realisering av en effektiv parkeringspolitikk, jfr. kapittel 9.

I forarbeidende til plan og bygningsloven legges det også vekt på at det kan gis bestemmelser om ulike typer trafikkregulerende tiltak knyttet til type trafikk, kjøremønster, kollektivprioritering og bombruk, sommer- og vinterbruk, inkludert rekkefølgebestemmelser. Det pekes videre på at det må foretas en samordning i forhold til samferdselsmyndighetenes anvendelse av bestemmelsene i vegloven og vegtrafikkloven, politiets myndighet mv.

For parkeringsområdet er det blant annet av betydning at ny parkeringsforskrift fastslår at all parkering som tilbys allmennheten skal underlegges bestemmelsene i forskriften. Dette innebærer krav både til parkeringsområdene og organiseringen av driften av disse.

Tabell 2: Oversikt over organisering av kommunenes parkeringsvirksomhet på Jæren i dag.

Kommune	Kommunalt parkeringsselskap	Kommunal etat	Har ikke offentlig vilkårsparkeering	Tilbyr frikjøp
Stavanger	x = Stavanger parkering KF x = Rogaland Parkering AS			x
Sandnes	x = Sandnes parkering kf x = Sandnes Parkering AS			x
Sola	x = Sola Parkeringsselskap kf			x
Randaberg			x	
Finnøy			x	
Rennesøy			x	
Strand			x	
Forsand			x	
Gjesdal			x	
Time		x		x?
Klepp			x	
Hå			x	

Vi ser at Stavanger, Sandnes og Time kommuner i dag har etablert egne parkeringsvirksomheter i form av selskaper eller egne avdelinger. I Sola kommune er selskap etablert og planlegging av parkeringsvilkår igangsatt.

De øvrige kommunene innenfor regionplanområdet har ikke etablert slik virksomhet.

Kommunene vil ha interesse av å etablere parkeringsvirksomhet, noe som gir mulighet for å etablere et helhetlig grep om parkeringsvilkår og håndheving av dem for sine parkeringsplasser og anlegg. Herigjennom får man mulighet for å prioritere mellom ulike behov for tilgjengelighet i utbyggingsområdene, regulere korttidsparkering der det er ønskelig med god tilgjengelighet (f. eks. handel), og tilrettelegge for forflytningshemmede, vareleveranser osv.

10..1. **Parkeringsvirksomhet**

Forskrift om parkeringsgebyr omhandler myndighetsutøvelse som bare kan utøves av politiet og kommunale tjenestemenn. Det stilles derved bestemte krav til parkeringsvirksomhetens tilknytning til kommunen. Det er tilrettelagt i regelverket for at kommuner kan samarbeide om parkeringsdrift, som også omfatter myndighetsutøvelse, for eksempel etter reglene om «vertskommunesamarbeid».

Parkeringsforskriften og annet regelverk regulerer hvordan kommunal og privat parkeringsvirksomhet kan organiseres og gir rammer for utøvelsen av virksomheten.

Innkjøpsregelverket oppstiller krav om konkurranse i de tilfeller der det foretas et innkjøp. I situasjoner der kommunen tillegger underliggende virksomheter oppgaver som parkeringsdrift, kan dette i noen tilfeller falle inn under innkjøpsregelverket, slik at det underliggende selskapet må konkurrere om oppgavene noe som kanskje ikke var hensikten. Når en kommune trer inn i parkeringsvirksomhet som ikke er myndighetsutøvelse, defineres dette som næringsvirksomhet i et konkurransemarked. Konkurranseloven og EØS-regelverket har regler for hvordan slik konkurranse skal skje. Et nøkkelbegrep her er skatt. Kommunen betaler ikke skatt, og har derfor en konkurransefordel. Konkret betyr dette at dersom kommunen påtar seg oppgaver ut over håndheving på offentlig vei (enerettssområdet), må virksomheten i praksis organiseres i et aksjeselskap.

Under forutsetningene kan kommunen etablere selskap som kan drifte kommunens parkeringsanlegg gjennom å eie anleggene på vegne av kommunen eller å leie anleggene av sin eier – kommunen. (Salg og leie av fast eiendom omfattes ikke av innkjøpsregelverket.)

For oppgaver som ikke innebærer myndighetsutøvelse, eller ligger på offentlig veg, kan kommunen også kjøpe tjenester fra private parkeringsvirksomheter.

Anbefaling:

I tilfeller der kommunen ønsker å innta en mer aktiv rolle i parkeringspolitikken, anbefaler vi at det etableres en kommunal parkeringsvirksomhet, i form av et selskap (KF eller AS).

Slikk parkeringsvirksomhet kan ha ulike oppgaver avhengig av kommunens ønsker om involvering.

10..2. **Parkeringsvilkår**

Kommunene har myndighet til å fastsette vilkår for bruk av parkeringsplasser på kommunal vei og på parkeringsplasser og i anlegg kommunen selv eier. Dette gir kommunen virkemidler til å differensiere parkeringsvilkårene slik at bruken av parkeringsplassene blir i tråd med behovene som oppstår ved ulike typer reiser. For eksempel bør parkeringsplasser nær handel og servicevirksomheter tilrettelegges for kortere besøk og ha korte gangavstander, mens man står friere til å tilrettelegge for lengre parkeringstider der gangavstand ikke er så kritisk.

Det er også et behov for å ivareta ulike kjøretøy og trafikantgrupper, slik at viktig tilgjengelighet opprettholdes i senterområder. Eksempler er her HC-parkering, vareleveringsplasser, ladeplasser for el-biler, innfartsparkering osv.

Skal kommunene ha muligheten for å sette parkeringsvilkår som underbygger ønsket parkerings og transportpolitikk, må man imidlertid ha kontroll over en viss del av parkeringsmarkedet gjennom eierskap til infrastrukturen. Ved å ha kontroll med og regulere en del av parkeringsplassene vil

kommunens fastsettelse av parkeringsvilkår vanligvis også påvirke hvordan andre eiere av parkeringsplasser fastsetter parkeringsvilkår som er i overensstemmelse med kommunens regulering, selv om private kommersielle aktører ofte prioriterer høy avkastning (høyere avgifter) foran høyt belegg i parkeringsanleggene.

Parkeringsvilkår fastsettes med hjemmel i vegtrafikkloven, og baserer seg grunnleggende sett på at det er et behov for å regulere parkeringstilgangen. Er det et reguleringsbehov, for eksempel at parkeringsplasser nær viktige handels eller servicefunksjoner er så fulle at det skaper dårlig tilgjengelighet, kan man innføre restriksjoner som fører til at hver bil står kortere og derved gir flere tilgang til ressursene. Virkemiddelet kan være innføring av maksimal tillatt parkeringstid, innføre betalingsplikt, eller en kombinasjon av virkemidler.

Parkeringsvilkår påvirker altså markedet for parkering, og som de fleste markeder vil etterspørselen variere, priselastisiteten er vanskelig å fastslå på forhånd. Erfaring viser at etterspørselen varierer over tid både over døgnet og uken, men også ved at attraktiviteten i servicetilbudet i et senterområde endres over tid. Tilbud kommer til, flyttes eller forsvinner. En parkeringsplass for korttidsparkering har et svært lokalt marked og etterspørselen vil fort påvirkes av endringer i nærområdet.

Dette taler for at parkeringsvilkårene skal være fleksible og kunne endres i takt med etterspørselen. Der det er et reguleringsbehov er erfaringen at avgiftsparkering uten maksimaltid fungerer godt når den kombineres med en fleksibelt prissetting, det vil si at man ikke fastsetter en bestemt avgift, men regulerer avgiften slik at plassene har høyt belegg, men at det alltid er noe ledig kapasitet.

Anbefaling:

Der det er et behov for å regulere parkeringstilgangen for å opprettholde god tilgjengelighet, bør kommunene benytte gjeldende regelverk til å fastsette parkeringsvilkår som gir en ønsket prioritering mellom kort og langtidsparkering samt tilfredsstillende tilgang for prioriterte trafikant og kjøretøykategorier.

Det er en forutsetning for dette at kommunen har kontroll over en viss del av parkeringsplassene, slik at ønsket effekt oppnås.

11. INNFARTSPARKERING

11.1.1. Kriterier for velfungerende innfartsparkering

Innfartsparkering er ett av flere tiltak som skal bidra til å øke andel kollektivreiser, og dermed redusere biltrafikken. Tiltaket kompenserer for dårlig flatedekning, og bidrar til at de som bor utenfor sykkel- og gangavstand fra kollektivtilbudet også skal kunne reise kollektivt. Vanligvis rettes tiltaket mot arbeidsreiser (pendlerreiser) til sentrale deler av et storbyområde, men innfartsparkering blir også benyttet for andre reiseformål.

I tillegg til å gi økt flatedekning for kollektivtransporten, er en viktig målsetting ved innfartsparkering å redusere trafikkbelastningen i byområdene. Ved å legge til rette for at flere kan innfartsparkere, og dermed ikke behøve å kjøre bil hele veien, reduseres trafikkmengden inn til byområdene, og dermed fremkommelighets- og miljøutfordringene ved biltransport. I et slikt perspektiv er det viktig at innfartsparkering tilrettelegges slik at det ikke blir et bilfremmende tiltak som undergraver det lokale busstilbudet eller den lokale satsingen på sykkel og gange, men et virkemiddel i områder hvor kollektivtransporten har dårlig flatedekning. Nedenfor gjengis noen kriterier for en vellykket innfartsparkeringsstrategi:

Anbefalinger om innfartsparkeringstilbudet:

Innfartsparkeringsplassene bør etableres utenfor bybåndet Stavanger - Sandnes, samt Bryne

Målet med innfartsparkering er å gi økt tilgjengeligheten med kollektivtransport i områder hvor det er for langt å gå til kollektivtilbudet, samt å redusere trafikkbelastningen inn til sentrum.

Innfartsparkering må derfor lokaliseres slik at bilreisen utgjør kortest mulig del av reisen.

Innfartsparkeringsplasser bør derfor etableres der bil er eneste alternativ for å komme seg til holdeplassen eller stasjonen, og relativt langt utenfor sentrumsområdene. I sentrale områder bør arealene brukes til andre, mer hensiktsmessige formål.

Ved innfartsparkering må bilreisen være kort.

Innfartsparkeringsplasser som gir en kort bilreise og ligger på «ønskelinjen» mellom utgangspunkt for reisen og målpunktet er mest attraktive, og størst effekt i form av reduksjon av kjøretøykilometer med bil.

Innfartsparkering med sykkel:

Der avstanden til innfartsparkeringsplassen er relativt kort, vil det være mest attraktivt for mange å sykle til holdeplass. Alle innfartsparkeringsplasser bør tilrettelegges for sykkelparkering som er klima og tyverisikret.

Sykkelparkering bør tilrettelegges ved de fleste holdeplasser der det er boligområder innenfor attraktiv sykkelavstand.

Bysykkeltilbudet bør utbygges videre som en viktig rekkefølgeforlenger ved holdeplasser nær arbeidsplasskonsentrasjoner.

Innfartsparkering må være tilknyttet et godt kollektivtilbud

Et godt kollektivtilbud med hyppige avganger, rask fremføring og tilstrekkelig med kapasitet er viktige faktorer for at det skal være attraktivt å innfartsparkere. Videre må innfartsparkeringsplassen utformes slik at byttet mellom bil og kollektivtransport kan gjennomføres mest mulig effektivt.

Viktig med tilstrekkelig med kapasitet

God kapasitet er viktig for at man skal være sikker på å få plass. God skilting fra hovedveisystemet, gjerne med informasjon om belegg, er et viktig tiltak i den sammenheng. For å få slik reservekapasitet kan etterspørselen reguleres med avgifter, særlig for å avvise fremmedparkering og begunstiger de som bor i lengre avstand fra stasjonen.

Innfartsparkering må ses i sammenheng med andre bilreduserende tiltak

Rammebetingelser for bil har stor betydning for potensialet for innfartsparkering. Det er en omstigningskostnad knyttet til det å innfartsparkere, og ulempen ved å kjøre bil må oppveie denne. Innfartsparkering har dermed liten effekt dersom dette ikke kombineres med andre bilrestriktive tiltak, som f.eks. bompenger og parkeringsrestriksjoner i sentrum. De nye bompengesatsene på Nord-Jæren vil dermed ha stor betydning for potensialet for innfartsparkering i området.

11..2. Innfartsparkeringsplasser på Nord-Jæren

Basert på en analyse av konkurranseforholdet mellom kollektivtransport inkludert innfartsparkering og bil hele veien har vi gjort en analyse av eksisterende og foreslåtte innfartsparkeringsplasser på Nord-Jæren. Vi har sett på hvordan innfartsparkeringsplassene kan fungere for reiser til fire sentrale målpunkter:

- Stavanger sentrum
- Sandnes sentrum,
- Forum øst
- Kvadrat kjøpesenter.

I tillegg til modellberegningen som illustrerer konkurranseflaten mot bil og kollektiv på hele turen, har vi gjort noen kvalitative vurderinger av markedet for innfartsparkering, blant annet knyttet til knutepunktets beliggenhet i byregionen og influensområdets beliggenhet.

11..2.1. Vurderte lokaliseringer

Sokn:

Plassen har i dag 33 oppstillingsplasser for bil. Etter vår vurdering er dagens innfartsparkeringsplass på Sokn egnet til å betjene et nærområde for innfartsparkering for reiser til både Stavanger sentrum og Sandnes sentrum. Det å innfartsparkere konkurrerer dårligere med å kjøre bil hele veien på reiser til Kvadrat og Forum øst.

Anbefaling:

Etter vår vurdering bør plassen opprettholdes, men det er ikke behov for en utbygging av plassen.

Vatnekrossen:

Den foreslåtte innfartsparkeringsplassen på Vatnekrossen ligger for nært Sandnes sentrum til at det er attraktivt å innfartsparkere her, gitt dagens situasjon. Ved stenging av Skippergata øker reisetiden til Sandnes sentrum og det blir vesentlig mer attraktivt å innfartsparkere. Vatnekrossen har også et potensial til å fungere godt som en innfartsparkeringsplass for å betjene reiser til Stavanger sentrum, men det er i liten grad et potensial for innfartsparkering til de to øvrige målpunktene i analysen: Forum øst og Kvadrat.

Anbefaling:

Mesteparten av de potensielle brukere bor mellom innfartsparkeringen, E39 og reisemålet, noe som reduserer attraktiviteten. Man bør avvente beslutningen om stengning av Skippergata, og vurdere en plassering nærmere E39 slik at parkeringen blir liggende mer langs brukernes kjørerute enn det Vatnekrossen gjør.

Harestadkrysset:

Etter vår vurdering er den planlagte innfartsparkeringsplassen ved Harestadkrysset bare delvis egnet som innfartsparkeringsplass for reiser til Stavanger sentrum. For mange av beboerne i området vil det være mer attraktivt å kjøre bil hele veien, eller å gå eller sykle til bussholdeplassen, enn å innfartsparkere. Beliggenheten ved det store veianlegget vil påføre brukerne noe gangavstand. Vi anser det som lite trolig at det vil være attraktivt for reisende fra Rennfast å parkere her, siden Sokn vil være et bedre alternativ. Det samme gjelder Rogfast, en eventuell innfartsparkering bør da ligge nord for tunnelen, slik at man slipper bompengebelastningen i Rogfast. For enkelte reiser mot nord i Rogfast kan beliggenheten være gunstig, men pendlingstilbøyeligheten fra Nord-Jæren mot Haugalandet er svært liten.

Anbefaling:

For å gi de som ikke har mulighet til å kjøre hele veien et alternativ, mener vi at det kan være hensiktsmessig å anlegge en innfartsparkeringsplass her. Dette forutsetter imidlertid at plassen utformes på en slik måte at omstigningskostnadene ved å gå over fra bil til buss og omvendt minimeres. Vi anbefaler ikke å anlegge en midlertid innfartsparkeringsplass ved Randaberg Arena.

Solbakk:

Dagens parkering ved fergekaiaen på Tau er mye brukt i dag, men faller bort. Solbakk kan dermed fungere som en ny aktuell innfartsparkeringsplass. Her kommer Ryfast-forbindelsen opp med tunnel til Stavanger og nye bompenger. Markedsgrunnlaget for en innfartsparkeringsplass her ansees som svært stor på reiser til alle målpunktene vi har sett på. Dette skyldes i stor grad en høy reisekostnad for bil som følge av bomkostnadene ved Ryfast og bomringen, samt et effektivt kollektivtilbud inn til Stavanger sentrum og videre mot Sandnes.

Anbefaling:

Vi anbefaler at man etablerer et innfartsparkeringstilbud i dette området.

Oanes fergekai:

Det å innfartsparkere framfor å kjøre bil hele veien er attraktivt for mange som har et reisebehov herfra. Dette gjelder først og fremst på reiser til Sandnes sentrum, men også på reiser til Stavanger sentrum, Kvadrat og Forus øst. Dette skyldes i stor grad en høy reisekostnad for bil som følge av bomkostnadene ved Ryfast og bomringen, men forutsetter et godt nok busstilbud fra Lauvvik til Sandnes, og dagens fergekostnader. Selv om det beregnede influensområdet er stort i utstrekning, er imidlertid ikke reisebehovet så stort. Influensområdet til innfartsparkeringen dekker et område hvor det kun bor om lag 2.000 personer.

Anbefaling:

Dersom det blir aktuelt med et privat kommersielt fergetilbud, og det opprettholdes et tilpasset busstilbud vil det også være et visst behov for en innfartsparkeringsplass.

Figgjo/Ålgård: En innfartsparkeringsplass i detteområdet vil gi et godt alternativ til det å reise med bil hele veien på reiser til Stavanger sentrum. En slik innfartsparkeringsplass vil kunne betjene et stort influensområde. For reiser til Sandnes sentrum, Kvadrat og Forus øst er det i liten grad et potensial for innfartsparkering herfra. Her vil det være mer attraktivt å enten kjøre bil hele veien eller å gå eller sykle til holdeplassen for de som bor i nærheten. Vi har ikke tatt stilling til en eksakt lokalisering av en innfartsparkeringsplass i dette området. Men siden det er et stort potensial både fra Ålgård og fra Figgjo, vil det være naturlig å etablere denne plassen i nærheten av Figgjo, slik at

plassen dekker reiser både fra Ålgård og fra Figgjo. Det beregnede influensområdet til innfartsparkeringen dekker et område hvor det bor i underkant av 30.000 personer.

Anbefaling:

Vi har ikke tatt stilling til en eksakt lokalisering av en innfartsparkeringsplass i dette området. Men siden det er et stort potensial både fra Ålgård og fra Figgjo, anbefaler vi at det etableres innfartsparkeringsplass på strekningen Ålgård – Figgjo.

Ganddal:

En tidligere analyse av innfartsparkering ved Ganddal konkluderte med en underdekning på parkeringsplasser, men lite tilgjengelig areal for utviding av bilparkeringen. Med ny bomring og økt togfrekvens, vil det bli mer belastende å kjøre bil hele veien, og det blir enda mer attraktivt å innfartsparkere.

Anbefaling

Vi støtter anbefalingene i innspillet fra Sandnes kommune om at det bør forsøkes å frigjøre areal for flere plasser, samtidig som det på kort sikt bør innføres parkeringsvilkår med en prisstrategi som begunstiger de som bor i lengre avstand fra stasjonen.

Skeiane:

En tidligere analyse viser et høyt belegg på bilparkeringen med etterspørsel enn tilbud, hvor en god del av de parkerte bor mye nærmere Ganddal enn Skeiane. Det er imidlertid ikke ønskelig å beslaglegge for mye areal til innfartsparkering så nære et sentrumsområde. Samtidig viser analysen at det er et stort potensial for å reise med kollektivtransport inn til Stavanger sentrum fra dette området, også blant de som ikke bor i gangavstand til togstasjonen. Vi støtter anbefalingene i innspillet fra Sandnes kommune om at det på kort sikt bør innføres parkeringsvilkår mot fremmedparkering. Videre ser vi også potensialet for å utvide parkeringsmulighetene ved å etablere et p-hus. Det er også viktig å se utviklingen av Skeiane opp mot utvikling av Ganddal innfartsparkering.

Anbefaling:

Skeiane stasjon sin beliggenhet tilsier at arealverdiene er høye, og at subsidiert innfartsparkering ikke bør prioriteres. Et kommersielt parkeringstilbud det togreisende parkerer på de samme vilkår som øvrig parkerende eventuelt i et nytt planlagt parkeringshus anbefales.

Øvrige stasjoner langs Jærbanen

Det er et stort influensområde for innfartsparkering for reiser til Stavanger sentrum fra de øvrige stasjonene langs Jærbanen. Fra Øksnavadporten og Klepp dekker dette influensområdet om lag 15 minutter kjøretid fra stasjonen, mens influensområdet for de øvrige stasjonene er på over 30 minutter. Også på reiser til Sandnes sentrum er det attraktivt å innfartsparker for å reise med tog videre fra disse stasjonene. På reiser til Forum øst og til Kvadrat kjøpesenter vil det være mer attraktivt å kjøre bil hele veien evt. ta buss der det er et tilbud.

Vi mener at Bryne har for verdifulle arealer i sentrum for å etablere subsidiert innfartsparkering. Parkering her bør skje på kommersielle vilkår.

Det vil være behov for å økt kapasitet for innfartsparkering langs hele Jærbanen. For å styrke innfartsparkeringen for Sør-Jæren anbefaler vi at Nærbø, Varhaug og Vigrestad bør markedsføres samlet som innfartsparkeringssystemet for de som bor sør på Jæren – og det bør etableres et informasjonssystem som gir trafikantene på Jæren tidlig informasjon om hvor det er ledig plass. Plassene bør reserveres togkunder for å forhindre fremmedparkering, og på sikt bør det også innføres andre restriksjoner, som å prioritere kunder som ikke bor i gangavstand til stasjonen. Nærbø bør bli en sentrale innfartsparkeringsplassen for Sør-Jæren når dobbeltsporet forlenges hit, og dagens parkeringskapasitet bør trolig doubles.

Anbefaling:

Togets korte reisetid gjør togstasjonene på Jæren attraktive for innfartsparkering mot Stavanger og Sandnes sentrum.

Vi anbefaler at alle stasjoner utenom Bryne prioriteres for innfartsparkering. Antall plasser bør doubles.

Etter utbygging av første etappe av dobbeltsporet vil **Nærbø** fremstå som helt sentral som innfartsparkering for Sør-Jæren. Tilbudet her bør økes betraktelig.