

Fagnotat

Saksnr.: 201625804/1

Emnekode: ESARK-7112

Saksbeh.: HHER

Til: Byrådsavdeling for byutvikling

Fra: Etat for plan og geodata

Dato: 27.09.16

Kopi til:

PRINSIPPSAK OM PARKERING

Oppsummering

Formålet med prinsippssaken

Fagetaten ber bystyret ta stilling til prinsipper for parkeringsløsninger i de nye fortetningsområdene. Parkeringstilbudet skal ta hensyn til trafikkstrømmer og utformingen av gatenettet for alle transportgrupper. Det krever helhetlige løsninger fremfor etablering av parkering til enkeltbygg eller enkeltprosjekt.

Gjennomføringsproblemer og arealkonflikter er i første rekke knyttet til parkering av privatbiler. Kommunens strategi for sykkelparkering er håndtert i et eget kapittel til slutt.

Parkeringsstruktur

Det er nødvendig å drøfte strukturen i parkeringstilbudet, og problemstillinger knyttet til fagetatens anbefaling om etablering av felles parkeringsanlegg i fortetningsområdene.

Parkeringsarealbehov og dens funksjon for transport, har betydning for tilgjengelighet og reisemuligheter. Parkeringsløsningene får betydning for utformingen og bruken av byområdene omkring. En velfungerende by inneholder et tilstrekkelig parkeringstilbud, med en beliggenhet og utforming som likevel gir prioritet til dem som velger andre transportformer.

I denne saken anbefaler fagetaten at en søker å bygge ut senterområder med et helhetlig blikk på parkering. Parkering bør samles i fellesanlegg. Bakgrunnen er

- Bedre utnyttelse av gatenettet med økt prioritering av myke trafikanter og muligheter til mer variert bruk av gatearealet.
- Økte muligheter til sambruk av parkeringsplasser og dermed færre plasser totalt sett.
- Bedre synliggjøring og håndtering av parkeringskostnader.
- Økt konkurransefortrinn for andre transportformer.

Bergen har hatt suksess med parkeringspolitikken i sentrum, som bygger på premissene over. Det har redusert overflateparkeringen og gitt muligheter til å omdisponere gatebruk og styre trafikkstrømmer. Løsningene er resultat av aktiv offentlig innsats, både med planlegging og gjennomføring av tiltak.

Rullering av kommuneplanens arealdel inkluderer revisjon av *parkeringsbestemmelsene*, både for motorkjøretøy og sykkel. Bestemmelsene fastsetter krav til utforming og antall parkeringsplasser i enkeltsaker, for ulike formål og i ulike soner. Forslag til bestemmelser med konkrete krav legges frem som del av KPA.

Offentlig innsats

Bruk av felles parkeringsløsninger krever en aktiv innsats fra kommunen, ut over planstadiet. Det meste av byggeaktiviteten er i privat regi, og da er realisering av felles parkeringsanlegg en utfordring. På tross av en klar arealstrategi over flere år, går utbyggingen av nye sentrumsområder tregere enn ønsket. For flere av områdene kan parkeringsløsningene se ut til å være et hinder for gjennomføring. Store investeringer med usikker tidshorisont for inntjening, gjør innsatsen for private vanskelig. Det vil derfor være nødvendig at kommunen i større grad bidrar til å sikre grunnlaget for gjennomføring.

Boligparkering

Vekst i bilholdet har gitt problemer som følge av at offentlig og privat gatenett brukes til parkering. For å sikre fremkommelighet og skape gode gatemiljø har det vært nødvendig å pålegge den enkelte å løse parkering på egen tomt. Boligparkering har gjennom de siste tiår vært håndtert i en ramme hvor parkering har vært viktig å løse i hvert enkelt byggeprosjekt. I en urban bystruktur med høy utnyttning, gir slike løsninger økonomiske, visuelle og trafikkavviklingsmessige utfordringer.

Bilholdet er ulikt fordelt i de ulike byområdene. Bilhold og bilbruk er i endring. Er det fremdeles et behov for å sette et minimumskrav til etablering av boligparkering? Det kan synes fornuftig å åpne for mer fleksible løsninger, særlig knyttet til de områdene der gatenettet er gjennomregulert og boligsoneordningen er innført. Samtidig er parkeringstilbud i liten grad avgjørende for om man anskaffer bil. Et tilstrekkelig parkeringstilbud bør derfor dekkes inn gjennom private eller offentlige tilbud. I dette henseende vil parkering løsrevet fra selve boligene fungere godt, og bidra til økt fleksibilitet.

Anbefalt forslag til vedtak

1. Bergen kommune vil utvikle kompakte byområder tilrettelagt for alle brukere. Trafikkareal på bakkeplan skal sikre fremkommelighet for alle og kunne benyttes til lek og opphold. Parkeringsareal på bakkeplan bør være knyttet til spesielle behov, som hc-parkering og varelevering. Annen parkering bør ligge i bygg, eller under bakken, og være samlet i felles anlegg med tilkomst som begrenser lokal kjøring. Kommunen vil se nærmere på forholdet mellom offentlig tilgjengelige plasser og private plasser.
2. Kommunen skal bidra aktivt med å tilrettelegge for etablering av et parkeringstilbud i tråd med overordnede planer og føringer. Kommunen må utarbeide en gjennomføringsstrategi for parkering som legges frem i en egen sak.
3. Bergen kommune er innstilt på å bidra med finansieringsløsninger for å realisere parkeringsbehov. Løsningene må sikre mulighet til senere inndekking av de offentlige kostnadene.
4. Kommuneplanens arealdel bør ivareta muligheten til å bygge ut boliger uten parkering i sentrumsområder, og generelt med lavere parkeringsdekning enn i dag.
5. Kommuneplanens bestemmelser videreutvikles for å sikre etablering av sykkelparkering. Kvalitetskrav til slik parkering skal styrkes.

ETAT FOR PLAN OG GEODATA

Mette Svanes
etatsleder/plansjef

Hilde H. Erstad
prosjektleder

Innholdsfortegnelse

Innhold

Oppsummering	1
Bakgrunn og målsetting	3
Strukturen i parkeringstilbudet	4
Kommunens rolle som planlegger, tilrettelegger, og utbygger	7
Parkeringsnivå	8
Sykkelparkering	8

Bakgrunn og målsetting

Bergen kommune har i flere tiår hatt en klar og tydelig parkeringspolitikk i Bergen sentrum. Det ble tidlig opprettet boligsoneparkering, boligsoneanlegg og offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg. På slutten av 90-tallet ble det utarbeidet en rapport om parkeringspolitikken i Bergen, med sluttbehandling i 2003. Arbeidet var rettet mot sentrale deler av Bergen, men behandler alle aspekter ved kommunens håndtering av parkering, både offentlige anlegg, boligsoner og andre sider ved en helhetlig parkeringspolitikk. Etablering av parkeringsanlegg og flytting av parkering fra gategrunn til anlegg, er gjort i tråd med tidligere utredninger. Nyere vedtak om utvidelse av boligsoner følger også opp skisseringer gjort ved årtusenskiftet.

Kommunen har også hatt klare rammer for håndtering av parkering ved nye byggeprosjekt i hele kommunen. Formålet med parkeringsreglene har endret seg i takt med endrede behov og mål. Egen parkeringsforskrift ble ved forrige rullering av kommuneplanens arealdel (KPA 2010) avløst av bestemmelsene i arealdelen. I KPA 2010 var formålet å stramme inn på muligheten til parkeringsetablering ved næringsbebyggelse, som et tiltak for å regulere bilbruk i sentrale strøk. Dagens bestemmelser for boligbebyggelse bærer preg av i liten grad å ha vært endret siste 15 år, selv om karakteren i den planlagte og omsøkte bygningssmassen er endret.

Maksimums- og minimumskrav til antall plasser for ulike byggeprosjekt, og andre detaljerte bestemmelser om parkering, vil legges frem som en del av bestemmelsene sammen med høringen av KPA.

Denne saken søker å gi en retning for de kommende parkeringsbestemmelsene. Det er viktig å avklare et politisk valg knyttet til strukturen i det fremtidige parkeringstilbudet i byen. Nye urbane områder vokser frem i en annen kontekst enn den etablerte bygningsmassen. Valg av mål for slik struktur får betydning for utforming av reguleringsplaner, og legger føringer for en offentlig finansieringsinnsats.

Håndteringen av parkering skal bidra til å oppnå viktige mål i byutviklingen. I kommuneplanens samfunnsdel samles mange visjoner for Bergen. Byen skal være kompakt og fotgjengervennlig. Den skal være mangfoldig og inkluderende, med gode rammer for et aktivt og attraktivt næringsliv. Bergen skal også være fremtidsrettet, og kommunen skal sørge for byfortetting. Målsettingene kan knyttes til håndteringen av både bilbruk og parkeringsrammer. Statlige retningslinjer om reduksjon i personbiltrafikken, og nullvekstmål, vil være førende for kommunens arbeid.

Bilbruk er nyttig - og nødvendig. Bilen er en velegnet transportform i flere henseender, særlig til næringsaktivitet. For noen grupper er den en nødvendighet. Dette fordrer at det er mulig å ta seg frem med bil i gatenettet. Samtidig gir bilens store arealbehov klare begrensninger for bilbruk i den tette byen.

Ny teknologi søker å ivareta fordeler ved bilkjøring, og samtidig svare ut ulemper knyttet til klimagassutslipp, trafikksikkerhet og arealbehov. I hvilken grad en oppnår disse målene er usikkert. Usikkerheten gir utfordringer når en skal legge et rammeverk for håndtering av

fremtiden. Det er imidlertid en begrenset andel av bygningsmassen som fornyes i løpet av en kommuneplanperiode. En offensiv tilnærming til ny mobilitetsteknologi vil dermed være håndterlig dersom dagens fremtidsvisjoner ikke slår til.

Et sitat fra sluttrapport 2002 om formålet med kommunens parkeringstilbud i sentrum, står seg også i dag, både for sentrum og andre bydelssentre. God tilgjengelighet for alle trafikanter krever en tilstrekkelig lav bilandel, og plassering av parkeringsplasser for bil som ikke er til hinder for andre.

"Bergen sentrum skal ha et tilstrekkelig parkeringstilbud slik at sentrums funksjon som marked og møtested styrkes. Parkeringstilbudet skal i kombinasjon med gode løsninger for vegsystem, kollektivtrafikk og gang/sykkeltrafikk, sikre god tilgjengelighet for alle trafikanter."

Parkeringspolitikken for Bergen sentrum skal utformes slik at miljøforutsetninger knyttet til redusert bilbruk kan nåes."

Strukturen i parkeringstilbudet

Det er vanlig å se på antall parkeringsplasser når vi skal vurdere parkeringstilbudet i et område. Men utforming, plassering og regulering av tilbudet kan ha vel så store implikasjoner for tilgjengelighet, reisemiddelvalg og områdekvalitet som selve antallet plasser som tilbys.

Tradisjonelt har krav til parkering vært knyttet til enkeltbygg og enkelttomter. Det gir et parkeringstilbud som er fint fordelt utover, med mange enkeltplasser tett på hverandre. I enkelte byer i Europa er det derimot flere eksempler på at parkeringstilbudet samles utenfor selve boligområdene.

Gjennom flere tiår har Bergen hatt en tydelig strategi om å redusere overflate- og gateparkering i sentrum. Med regulering av gategrunn og etablering av store fellesanlegg, har en kunnet tilby parkering for byens brukere samtidig som store deler av gatenettet forbeholdes de myke trafikantene.

Gateparkering har i hovedsak vært forbeholdt fire grupper; handicap-parkering, varelevering, dyre korttidsplasser for kunder som prioriterer bil for å frakte varer og til slutt beboere. Beboere har fått prioritering gjennom boligsonene.

Boligsoneparkering innebærer at kommunen regulerer parkering på gategrunn. Det tas leie for bruk av offentlig gategrunn til parkering. Prisnivået kan differensieres som et virkemiddel for å styre bruken av tilgjengelige plasser, og beboere i området er prioritert til plassene. For alle soner utenom sentrumssonen er det også gitt egne fordeler for firma med tilholdssted i sonen. I de ytre boligsonene kan de prioriterte gruppene kjøper sonkort for lengre perioder, mens andre kan benytte ledige plasser mot betaling for kortere tidsrom.

Det har vært et langsiktig mål å øke andelen av boligsonetilbudet i innendørs anlegg fremfor på gaten. Etableringen av Skansedammen er et eksempel på slik samling av parkering, med omprioritering av gategrunn for bedre fremkommelighet og opphold. Parkeringstilbudet i området ved Fjellsiden likner dermed på de internasjonale eksemplene, og skiller seg tydelig fra en struktur der bilene plasseres tett på den enkelte boenhet.



På Fjellsiden er det etablert et stort felles parkeringshus. Trafikken blir dermed ledet langs gatene i utkanten av området, og parkeringsforbudssonene får langt mindre kjøring enn tidligere.

Gatene innenfor forbuds-sonen blir mer oversiktlig uten parkerte biler, og med redusert trafikk og mer plass åpner mulighetene seg for å bruke gatenettet på nye måter.

Det er satt av plass 10 steder innenfor forbuds-sonen til spesielle parkeringsplasser.

En motsats til området over. Her er parkeringen lagt til hver boenhet.



En struktur i parkeringstilbudet med større fellesanlegg, fremfor parkering på hver tomt, gir et fleksibelt parkeringstilbud som kan dimensjoneres på ulike måter, og gir samtidig mulighet til å styre bruken av det lokale veinettet. Større deler av gatenettet blir fredeliggjort, men med rom for nødvendig bilbruk. At bilen plasseres i større avstand fra boligen reduserer bilens konkurransefortrinn fremfor andre transportmiddel. En kan også forvente at kostnadene til parkering i større grad blir synliggjort adskilt fra boligkostnad. Det kan bidra til å senke boligprisene i sentrumsområder, og legge til rette for en større kjøpergruppe. Ved å redusere antall nedkjørsler/avkjørsler kan en også få bedre oversikt og økt trafiksikkerhet. Dette betinger en by med variasjon i boligtilbudet. En fjerner ulempene ved å ha bilen tett på boligen. Samtidig må en sikre at en tilstrekkelig andel av boligmassen er egnet for forflytningshemmede som er avhengig av bil.

Fordelene ved å samle parkeringsplasser i felles anlegg blir tydelige også når vi ser på det offentlig tilgjengelige parkeringstilbudet. For Bergen sentrum er løsningen brukt til å håndtere utstrakt gateparkering og opphopning av biler i trange gatesnitt.



Utgangen fra Klostergarasjen i Markeveien har gitt bilister god tilgang til sentrale byområder. Markeveien har ikke lenger kjøreforbindelse til Starvhusgaten og konsekvensene er økt fremkommelighet for andre, og et mer attraktivt gateløp med mindre støy (Foto til v: Nytt Spors arkiv).

Parkering i fellesanlegg vil legge til rette for god byutvikling der en kan sikre god tilgjengelighet for alle. Ved å prioritere andre transportformer og styre biltrafikken tydelig på det lokale vegnettet, forventer vi økte bo- og oppholdskvaliteter i områdene. Det betinger at potensialet i bruken av gategrunn til transport og opphold hentes ut, og at frigjort areal på bakkenivå utnyttes til andre formål. Økt bruk av offentlig tilgjengelige anlegg vil være et effektivt tiltak for å skape mer fleksibilitet og legge til rette for effektiv sambruk. Det innebærer at ulike brukere kan benytte parkeringsplassene til ulike tider av dagen. Det gir også bedre rammevilkår for å benytte tids- og prisreguleringer til å prioritere grupper.

Ved å øke andelen av parkeringsplassene i et område som er offentlig tilgjengelig kan området bli mer robust for variasjon i aktivitet. Muligheten til å bruke prismekanismer for å prioritere mellom brukere øker, og løsningen kan tilpasses en fremtid med økt grad av delebilordninger og selvkjørende biler. Løsningen må kombineres med virkemidler for å hindre opphopning av biler på gategrunn i nærområdet.



Figuren viser illustrasjon over Wergeland i samsvar med vedtatt reguleringsplan.

Den gule pilen viser innkjøringen til parkeringsanlegg under bakken og under deler av bygningsmassen, i nedre del av området. Fellesanlegget skal betjene alle bygningene som er markert med gul takflate. Parkeringsløsningen muliggjør to store allmenninger uten biltrafikk opp mot bybaneholdeplassen, og et planområde med utearealer og gangveier mellom husene.

Kommunens rolle som planlegger, tilrettelegger, og utbygger

Et arealgrep med større felles parkeringsløsninger har utfordringer. Fellesanlegg for ulike utbyggere krever samordnet gjennomføring. Bergen har eksempler fra de siste årene hvor ønskede byutviklingsgrep ikke realiseres på grunn av kostnadskrevede tiltak for enkeltaktører. For små aktører vil rekkefølgekrav til samlede parkeringsløsninger gi en uforholdsmessig stor kostnad til investering, dersom de andre aktørene ikke står klar samtidig. Kostnaden ved å bygge ut et anlegg som langt overstiger ens eget behov er økonomisk krevende. Også i tilfeller der det er samme aktør for et større område, kan det være en utfordring å investere i store anlegg som først skal nyttiggjøres fullt ut for senere utbyggingstrinn.

Der det er ulike grunneiere innenfor et felles parkeringsområde, vil tidshorizonten for investeringen kunne bli lang og usikker. En kan ikke forvente store private investeringer innenfor en så usikker ramme. Utfordringene bygger på at de felles parkeringsløsningene i hovedsak må realiseres i sin helhet tidlig i byggeprosessen. I enkelte områder vil det kunne være mulig å dele opp større anlegg i flere utbyggingstrinn, for delvis å imøtekomme problemstillingen. Parkeringsanlegg som plasseres uavhengig av andre bygninger vil også i større grad gi økt fleksibilitet i et gjennomføringsperspektiv, enten i omfang, etasjetall eller rekkefølge.

Bergen har flere saker der kostbare parkeringsløsninger er en årsak til manglende gjennomføring av planer som er i tråd med kommunens overordnede strategier. Langt på vei handler dette om de ovennevnte utfordringene knyttet til samarbeid mellom flere aktører, samt høye finanskostnader for midlertidige investeringer for den enkelte aktør.

Et svar på utfordringen er at det offentlige bidrar mer for å sikre gjennomføring. Offentlig involvering kan gjøres på ulike måter. I noen tilfeller vil det være tilstrekkelig med regulær behandling og vedtak av plangrunnlag, og deretter full privat gjennomføring. I noen grad kan det også være tilstrekkelig at kommunen aktivt bidrar til privat samarbeid. I kombinasjon med en vesentlig reduksjon i krav til antall plasser for boligutbygging, kan gjennomføringen bedres, særlig for de større aktørene. Men i flere tilfeller vil det trolig være nødvendig med delvis eller fullstendig forskuttering av anlegg som senere selges videre til private parter. Slike ordninger kan sikres med rekkefølgebestemmelser, men krever at kommunen stiller midler – og i enkelte tilfeller også en utbyggingsorganisasjon – til rådighet. Kommunen må også arbeide videre med regler og virkemidler som sikrer en ønsket fremtidig fordeling av parkeringsplasser, samt gode løsninger for drift.

Dette krever at kommunen videreutvikler en organisasjon som kan håndtere gjennomføringen uten å ta stor økonomisk risiko. Det innebærer en helhetlig håndtering av områder, med bruk av virkemidler som boligsoneordning i tilgrensende områder for å hindre parkeringsflukt fra dyrere plasser i anlegg til billige plasser på offentlig gategrunn. En midlertidig overskuddskapasitet kan håndteres gjennom annen bruk, knyttet til innfartsparkering eller som boligparkering for tilliggende bebyggelse.

Økt offentlig ansvar gir finansielle føringer for kommunen. I tillegg til behovet for å se videre på ulike organisatoriske modeller for en mer aktiv kommune, er det nødvendig å se på de økonomiske konsekvensene. For private anlegg kan en tenke seg ulike løsninger med inndekking av kostnader, gjennom fremtidige inntekter eller som forskuttet innbetaling.

Et prinsipp om at brukerne betaler for det kommunen investerer er fornuftig, men nedbetalingstid, definisjon av brukere og andre hensyn gir svært ulike utslag i mulighetene til å gjennomføre en ønsket struktur. Fagetaten anbefaler at fagetatene sammen arbeider videre med konkrete løsninger for gjennomføringsstrategi koblet med økonomiske rammer og konsekvenser for kommunen.

Parkeringsnivå

Ved forrige rullering av kommuneplanen var det et hovedmål å redusere parkeringsdekningen ved næringsbygg som et virkemiddel for å begrense bilandelen, hovedsakelig på arbeidsreiser. Inneværende rullering vil videreføre dette, og ytterligere tilpasse nivået av parkering i områder utenfor Bergen sentrum. Bestemmelsene må rigges slik at de er tilpasset formålet om økt grad av samlet lokalisering av parkeringstilbudet.

Boligparkering var ikke gjenstand for revisjon ved forrige rullering. Vi ser nå et misforhold mellom nivået på parkeringskravet og etterspørsel etter parkering i nye prosjekt. Det er et tydelig behov for å gjøre endringer i nivået/dekningsgraden av boligparkering. I samsvar med en klar forutsetning om plassering og struktur på parkeringen, vil det være rimelig å vurdere om krav skal stilles på andre måter enn som direktekrav til den enkelte byggesak/tiltak.

Det er gitt politiske føringer om lavere parkeringskrav i Bergen sentrum. I forslag til nye bestemmelser må en se nærmere på effektene av å fjerne minimumskrav, både for enkelttiltak og større prosjekt. Det kan være aktuelt å se nærmere på løsninger som bidrar til at kommunen blir en mer aktiv tilrettelegger og eventuelt også utbygger. Frikjøpsordningen bør vurderes på nytt for å sikre et tilstrekkelig offentlig parkeringstilbud, uten at det økonomisk går ut over andre prioriterte saksområder. Særlig kan det være et relevant virkemiddel i nye sentrumsområder der offentlig tilgjengelige tilbud er fragmentert og lite oversiktlig.

For at kostnadskrevende parkeringstilbud skal fungere, er det nødvendig at utbygging samstemmes med regulering av gategrunn i tiliggende områder. Det har ikke private aktører mulighet til. Resultatet kan ellers bli opphoping av biler i tiliggende boligater og nærområder. I praksis er boligsoneordningen den løsningen vi har for slik regulering. Det vil være naturlig å koble innholdet i parkeringsbestemmelsene med geografiske områder innenfor boligsoneordningen. I hvilken grad kommunen skal være en aktør på det offentlige parkeringstilbudsmarkedet, kan variere både i tid og sted. Men det er viktig at kommunen aktivt definerer og plasserer tilbudet slik at det fungerer best mulig opp mot overordnede målsettinger. Senere drift og eierskap kan variere.

Sykkelparkering

Bakgrunn

Bergen har i dag et parkeringstilbud for syklistene som er svært variabelt. Det gjelder både for offentlige virksomheter, private bedrifter og for boligparkering av sykler. Gjennom endringer i parkeringsbestemmelsene i nyere planer, og ved forrige kommuneplanrullering, er det i langt større grad enn tidligere stilt krav om egne areal forbeholdt sykler. I kombinasjon med endrede incentiver og etterspørsel, har også private utbygginger i større grad ivarettatt behov til syklistene slik en tidligere har sett forbeholdt bilførere. Men det er et stykke vei å gå videre. Krav til egen sykkelparkering ved nybygging vil på sikt trekke i rett retning, og det er naturlig å videreføre dagens krav om etablering av sykkelparkering ved ny utbygging.

Nivå

For en del større utbygginger kan kravet til antall plasser synes høyt. Ved fremlegg av nye bestemmelser, må en vurdere dette nivået på nytt. Dagens krav har i tillegg en geografisk inndeling på samme måte som bilparkering. Sykkelen som transportmiddel bør i langt større grad enn bil, være tilgjengelig og god over hele kommunen. Det er vanskelig å argumentere for at skillet mellom de ulike geografiske områdene bør være stort. I områder lengre fra sentrum, der kollektivtilbudet er dårligere, bør sykkel kunne være en tydelig del av transporttilbudet, med tilhørende høyt krav til parkeringsdekning. En forenkling av kravene - uten geografisk inndeling - kan være en realistisk og håndterlig tilnærming som forenkler bruken av bestemmelsene.

Kvalitetskrav

Vel så viktig som selve etableringen av egne arealer til oppstilling av syklene, er kvaliteten på tilbudet som gis. For næringsbygg med flere ansatte, stilles i dag krav om garderobefasiliteter i tilknytning til sykkelparkeringen. Samtidig ser en at gjestende syklister til ulike institusjoner jevnt over i liten grad opplever at parkeringstilbudet ligger over minimumsnivå. Det vil være naturlig å søke mer bindende krav knyttet til klimasikre - og dels også tyverisikre - løsninger for publikum.

Offentlige anlegg

Det er i liten grad etablert offentlige parkeringstilbud av høy kvalitet for syklister. Med tanke på den innsats kommunen har lagt i parkeringstilbudet for motorkjøretøy i sentrum, vil det være rimelig å forvente at det legges til rette for løsninger også for de syklende. Pågående arbeid med sykkelparkering videreføres og styrkes, i samsvar med sykkelstrategien.