



REGION ÅLESUND



PAKT - Vedlegg innfartsparkering

Plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen

21.03.2022

Innhold

1	Samandrag	3
2	Om innfartsparkering	4
2.1	Kva er innfartsparkering?.....	4
2.2	Kvifor tilby innfartsparkering?	4
2.3	Lokalisering og utforming av innfartsparkering.....	4
3	Dagens situasjon	6
3.1	Innfartsparkering og kollektivtilbod	6
3.2	Påstigningstal for kollektivtrafikk.....	7
3.3	Lokalisering av innfartsparkering i forhold til planlagte bomsnitt for bypakken	8
3.4	Innfartsparkering for buss.....	9
3.5	Innfartsparkering for hurtigbåt.....	13
3.6	Innfartsparkering for ferje	15
4	Kjelder	16

1 Samandrag

Innfartsparkering skal dekke eit behov for å kombinere ei bilreise eller sykkelreise med ei kollektivreise. Lokalisering må vere ved haldeplassar for kollektivtrafikk, i punkt der frekvensen på avgangar er stor nok til at tilbodet blir opplevd som attraktivt. Den viktigaste grunnen for å tilby innfartsparkering er avlaste innfartsvegane inn til det sentrale byområdet, og få fleire over på kollektive transportmiddel.

Brukarar av innfartsparkering må kunne rekne med å finne ledige plassar. For parkeringsplassar med stor etterspurnad bør det informerast om belegget ved tilkomstvegane, og på parkeringsplassen bør det også vere tydeleg sanntids ruteinformasjon. I tillegg bør det finnast ei nettbasert oversikt over tilbodet av innfartsparkeringar og mobilitetspunkt.

Kopling mellom kollektivbillett og parkeringsløyve kan sørge for at berre kollektivbrukarar nyttar parkeringsplassane. Dette er i dag særleg aktuelt på Moa, der parkeringstrykket generelt er svært stort. For å unngå avvisningseffekt for kollektivbrukarar bør ein vere forsiktig med å legge på parkeringsgebyr i tillegg til kollektivbilletten. Slik avvisningseffekt har ein sett på hurtigbåten frå Hareid, etter at betalingsparkering blei innført.

Behov for sikker sykkelparkering bør dekkast ved alle innfartsparkeringsplassar, og plasserast så nær busstopp eller ombordstigningsanlegg for båt som mogleg. Sykkelparkering må utformast slik at den blir attraktiv og trygg å bruke. Det er særleg stort behov for å utvikle god sykkelparkering på Moa.

Ein utilsikta verknad av gratis eller rimeleg bilparkering ved haldeplassen, kan vere at fleire som kunne gått eller sykla i staden tar bilen, slik at den samla bilbruken går opp. Det er også viktig å unngå at innfartsparkering gir uheldige, miljømessige konsekvensar lokalt.

Innfartsparkering og godt kollektivtilbodet kan redusere biltrafikken mot sentrum. Ideelt sett vil dette kunne gi betre framkomelegheit for dei som framleis køyrer bil til sentrum i rushtida, men det kan også gi rom for nye bilbrukarar. Tiltaket må derfor sjåast i samanheng tiltak som verkar restriktivt på biltrafikken. Det er også nødvendig å vurdere korleis bompengar og takstsoner påverkar val av stad for å skifte til kollektivtransport.

I vår region er det reisestraumar inn mot Moa og Ålesund sentrum som er aktuelle for innfartsparkering. Reiser med flybussen er også relevant, på grunn av utfordringar med kapasiteten i tunnelane ut til flyplassen. I dag er det ikkje særskilte innfartsparkeringsplassar retta mot flytrafikk.

Det er i dag etablert parkeringsareal fleire stader, som fungerer som innfartsparkering mot Moa/by-sentrum. Det er også etablert innfartsparkering på Moa. Parkeringsplassane er knytt til knutepunkt for buss, og kaianlegg for hurtigbåt og ferjer. Parkeringsplassane har stor variasjon i standard og storleik. Ei oversikt over innfartsparkeringsplassane og tilbod på kvar plass (bilplassar, sykkelplassar, kollektivfrekvens i rush) er gitt i rapporten. Bruken er ikkje kartlagt.

Det er varierende tilbod på kollektivavgangar på dei ulike plassane. Best dekning er det på Moa, med heile 14 avgangar i timen mot bysentrum i rushtida. Kollektivtilbodet på Aursnes ferjekai er også godt, med 3 ferjeavgangar i timen og korresponderande buss frå Magerholm. Dei fleste innfartsparkeringane nær Ålesund har 2 kollektivavgangar i timen.

Etablering av bomsnitt i samband med bypakken kan påverke attraktiviteten til innfartsparkeringsplassane.

2 Om innfartsparkering

2.1 Kva er innfartsparkering?

Innfartsparkering blir brukt som omgrep på parkeringsanlegg som skal dekke eit behov for å kombinere ei bilreise eller sykkelreise med ei kollektivreise. Dette er plassar knytt til hovudvegnettet, der den reisande blir «fanga opp» så tidleg som mogleg. Parkeringsanlegget er lokalisert ved haldeplassar for kollektivtrafikk, i punkt der frekvensen på avgangar er stor nok til at tilbodet blir opplevd som attraktivt.

Andre omgrep på innfartsparkering er pendlarparkering og det internasjonale «park and ride». Omgrepet blir også nytta om parkeringsplassar i utkanten av sentrumskjernen, der vidare transport til sentrum skjer til fots eller med sykkel. I denne rapporten er det fokus på overordna innfartsparkering.

I vår region er det reisestraumar inn mot Moa og Ålesund sentrum som er aktuelle for innfartsparkering. Reiser med flybussen er også relevant, på grunn av utfordringar med kapasiteten i tunnelane ut til flyplassen. I dag er det ikkje særskilte innfartsparkeringsplassar retta mot flytrafikk.

2.2 Kvifor tilby innfartsparkering?

Den viktigaste grunnen for å tilby innfartsparkering er avlaste innfartsvegane inn til det sentrale byområdet, og få fleire over på kollektive transportmiddel. Innfartsparkering gir også fleire alternative transportmoglegheiter for den enkelte brukar. Det blir enklare for dei som bur utanfor gang- eller sykkelavstand til eit område med god kollektivdekning å nytte kollektivtransport til det sentrale byområdet. Det kan bidra til å gi kollektivtrafikken større flatedekning og dermed betre marknadsgrunnlag, og kan gjere kollektivtrafikk relevant også for dei som treng bil på ein del av reisa.

Innfartsparkering er mest aktuelt i samband med reiser med raske kollektivmiddel. I vår region gjeld dette primært ekspressbuss og hurtigbåt, men også ferjer.

2.3 Lokalisering og utforming av innfartsparkering

Innfartsparkering må lokaliserast i punkt med god kollektivdekning og der mange sitt reisebehov blir fanga opp. Det er også eit mål å fange opp reisande på eit tidleg punkt på reisa, slik at bilturen blir kort og kollektivturen blir lang.

Parkeringsplassen må lokaliserast nærast mogleg haldeplassen, og med gode og trygge løysingar for gåande. Det er også viktig å unngå ei lokalisering som gir stor belastning på lokalveggar.

Brukarane må kunne rekne med å finne ledige plassar når dei kjem til parkeringsplassen. Det bør derfor planleggast med ein reservekapasitet for å kunne ta toppar i etterspurnaden. For å få ein slik reservekapasitet kan etterspurnaden regulerast med avgifter. Bruk av innfartsparkering bør uansett ikkje reserverast faste reisande. Det kan gi dårlig utnytting av plassane.

For parkeringsplassar med stor etterspurnad blir det tilrådd å gi informasjon om belegget ved tilkomstvegane, slik at bilføraren får vite om det er ledige plassar før ankomst til parkeringsplassen. På sjølve parkeringsplassen bør det også vere tydeleg sanntids ruteinformasjon.

Det bør også utviklast ei nettbasert oversikt over tilbodet av innfartsparkeringar og mobilitetspunkt, der parkeringskapasitet, vilkår for bruk, opplysningar om sykkelparkering og eventuelle andre tilbod som sykkelutleige og bildeling inngår.

På stadar der framandparkering er eit problem, kan ei kopling mellom kollektivbillett og parkeringsløyve sørge for at berre kollektivbrukarar nyttar parkeringsplassane. Dette er i dag særleg aktuelt på Moa, der parkeringstrykket generelt er svært stort. Tidlegare var det vanleg å nytte oblatar til dette formålet. I dag lar dette seg løyse digitalt. For å unngå avvisningseffekt for kollektivbrukarar bør ein vere forsiktig med å legge på parkeringsgebyr i tillegg til kollektivbilletten.

Ein utilsikta verknad av gratis eller rimeleg bilparkering ved haldeplassen, kan vere at fleire som kunne gått eller sykla dit i staden tar bilen, slik at den samla bilbruken går opp. Før det blir etablert ny eller utvida innfartsparkering, bør det vurderast om materuter med buss og tilrettelegging for tilkomst til fots eller med sykkel er betre alternativ. Det er også viktig å sjå til at innfartsparkering ikkje medfører uheldige, miljømessige konsekvensar lokalt. Ved etablering i eksisterande bebyggelse, vil trafikken til og frå kunne føre til lokale miljøbelastningar.

Behov for sikker sykkelparkering bør uansett dekkast ved alle innfartsparkeringsplassar, og plasserast så nær busstopp eller ombordstigningsanlegg for båt som mogleg. Sykkelparkering må utformast slik at den blir attraktiv og trygg å bruke. Dette inneber overdekte plassar der sykkelen kan stå tørt, moglegheit for sikker fastlåsing av sykkelen, god sosial kontroll (forebygge herverk og steling) og eventuelt kameraovervaking.

Dersom innfartsparkering og kollektivtilbodet blir tilstrekkeleg attraktivt, kan biltrafikken mellom parkeringsplassen og sentrum i ein større by bli redusert. Ideelt sett vil dette kunne gi betre framkomlegheit for dei som framleis køyrer bil til sentrum i rushtida, men det kan også gi rom for nye bilbrukarar. Tiltaket må derfor sjåast i samheng tiltak som verkar restriktivt på biltrafikken, som parkeringsavgifter og bompengar. Det er også nødvendig på vurdere korleis bompengar og takstsoner påverkar val av stad for å skifte til kollektivtransport.

Kjelde: [Tilakskatalog for transport og miljø](#)

Parkering – virkemidler og effekter, TØI 2016

3 Dagens situasjon

3.1 Innfartsparkering og kollektivtilbod

Det er i dag etablert parkeringsareal fleire stader, som fungerer som innfartsparkering mot Moa/by-sentrum. Det er også etablert innfartsparkering på Moa. Parkeringsplassane er knytt til knutepunkt for buss, og kaianlegg for hurtigbåt og ferjer.

Parkeringsplassane har stor variasjon i standard og storleik. Bruken er ikkje kartlagt særskilt, men inntrykket er at den varierer mykje. Parkeringsplassane på Moa og i Langevåg framstår som dei mest brukte, saman med plassane på Kverve og Ytterland.

Parkeringsplassen ved hurtigbåtkaia på Hareid framstår også med høgt belegg. Men her har passasjertalet på hurtigbåten gått ned etter at betalingsparkering blei innført i 2016. Frå 2015 til 2016 sank påstigningstalet på hurtigbåten med 8,5%. Passasjertalet ligg no (2019) 10,3% under 2015-nivå. Korttidsparkering kostar 17 kr/t (maks 119 kr/dag). Det finns i tillegg rabatterte ordningar for langtidsparkering. (Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune/ Hareid parkering).

Etablert innfartsparkering er vist på illustrasjonen under. I tillegg er ein regulert, men enno ikkje utbygd plass på Vatneeidet/ Eidsvikeidet markert, samt innfartsparkering på Blindheim, som inngår i planlegginga E39 Vegsund Breivika. Det er varierende tilbod på kollektivavgangar på dei ulike plassane. Best dekning er det på Moa, med heile 14 avgangar i timen mot bysentrum i rushtida. Kollektivtilbodet på Aursnes ferjekai er også godt, med 3 ferjeavgangar i timen og korresponderande buss frå Magerholm. Dei fleste innfartsparkeringane nær Ålesund har 2 kollektivavgangar i timen.

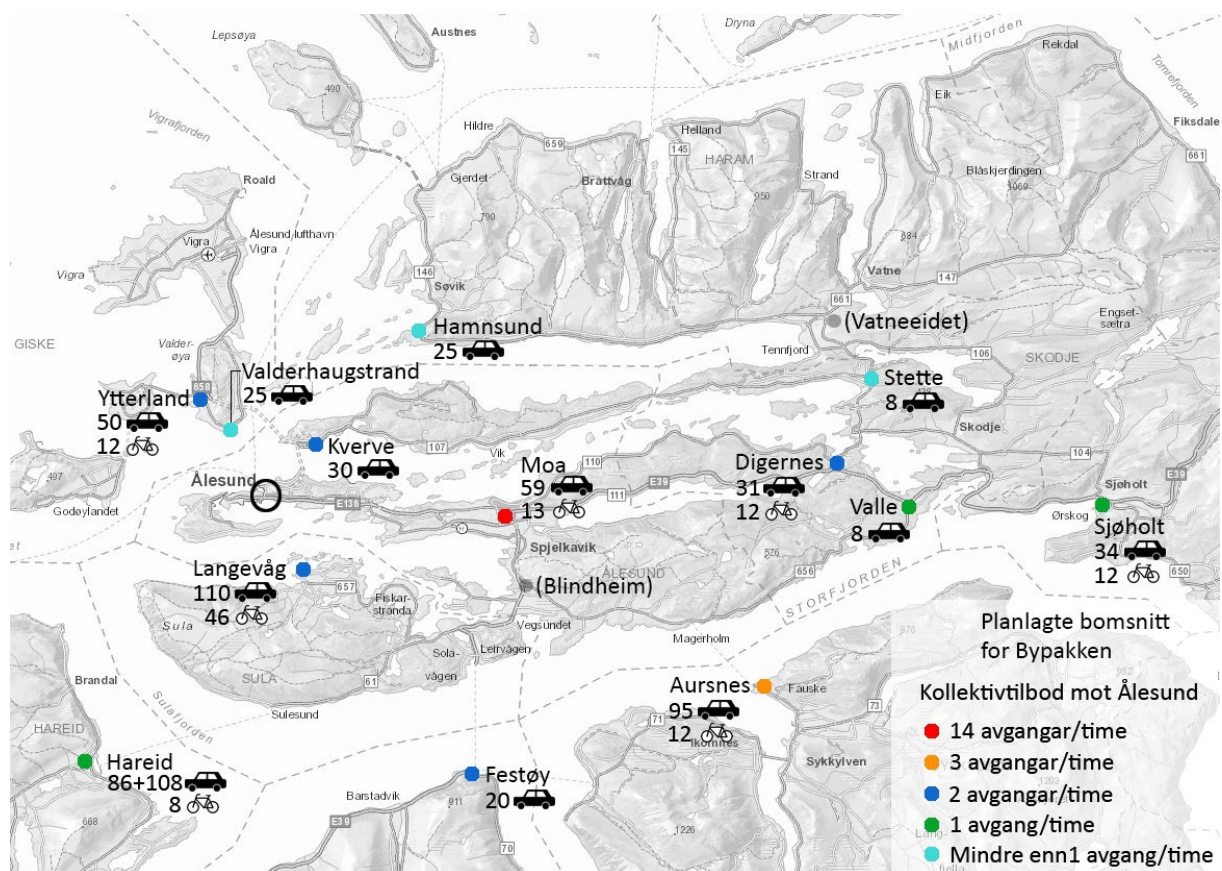


Fig. 1. Eksisterande og planlagte innfartsparkeringsplassar, med tal på bilplassar, sykkelplassar og kollektivavgangar i timen (rushtid) mot Ålesund.

3.2 Påstigningstal for kollektivtrafikk

Talet på kollektivpassasjerar i regionen er heilt klart størst i det sentrale byområdet. Dette er også det området der tilbudet er best. Møre og Romsdal fylkeskommune har lagt ut statistikk for påstigningstal for buss og hurtigbåt: [Påstigningsstatistikk i Møre og Romsdal \(arcgis.com\)](https://arcgis.com). Statistikken inkluderar også skuleskyss.

Generelt er det høge påstigningstal langs Borgundvegen mellom Moa og bysentrum. Enkelte av innfartsparkeringsplassane utmerkar seg med høge påstigningstal. Dette gjeld sjølvst Moa, men også haldeplassane Ytterland, Langevåg og Hareid.

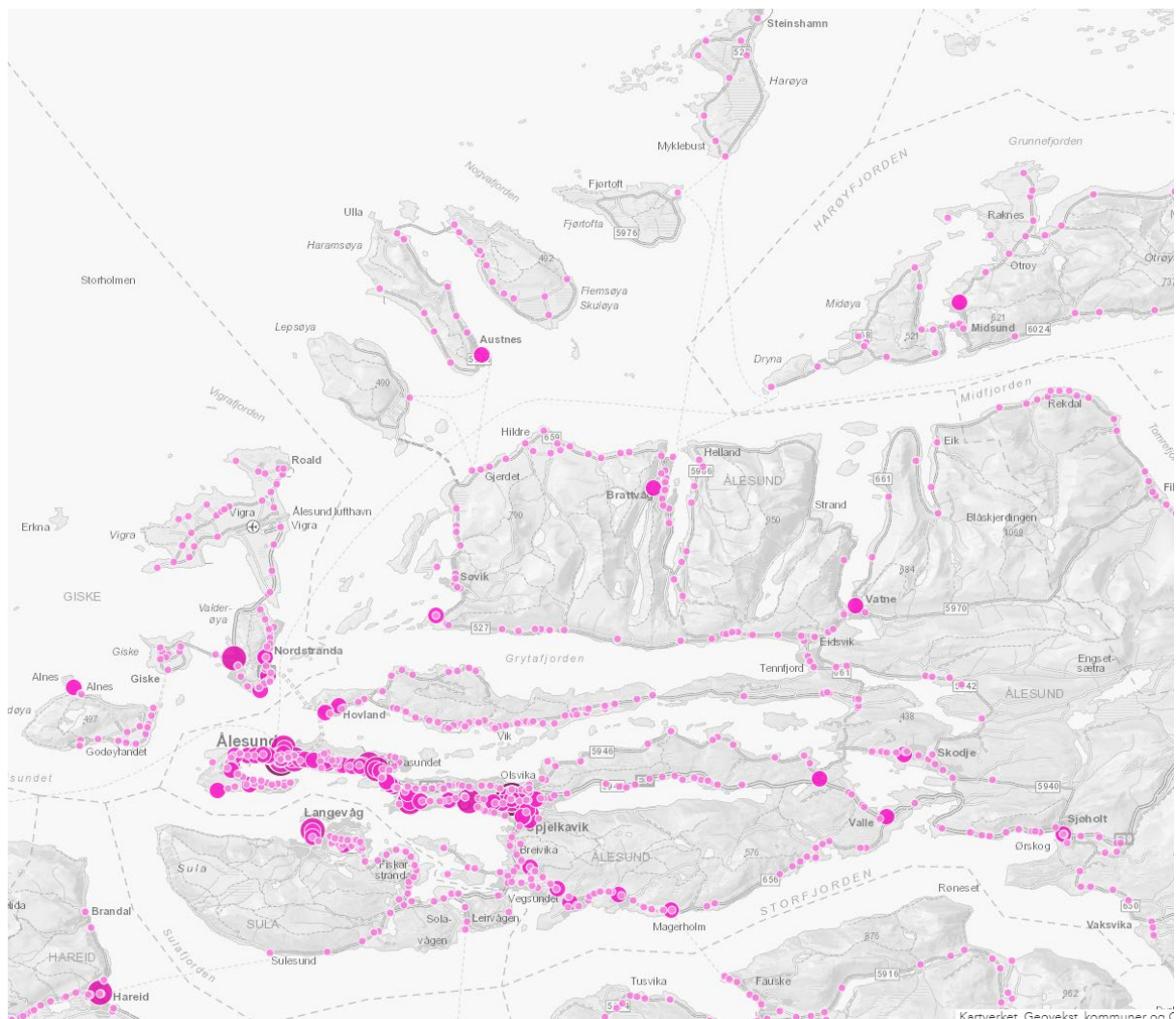


Fig. 2. Illustrasjonen viser påstigningstal (2020) for kollektivtrafikken i regionen, og gir eit bilede av områda som har høg kollektivandel i dag. Oversikta omfattar alle kollektivreiser med hurtigbåt og buss; også skuleskyss. Dess større/mørkare prikk, dess høgare påstigningstal.
Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune

3.3 Lokalisering av innfartsparkering i forhold til planlagte bomsnitt for bypakken

Som ein del av bypakken – forutsett godkjenning i Stortinget - vil det bli etablert bomstasjonar. Eksakt plassering er ikkje avklart, men grov lokalisering av bomsnitta er vedtatt.

Bompengar fungerer som eit restriktivt tiltak for biltrafikk inn til det sentrale byområdet. Etter at bomsnitta er etablert, kan det bli meir attraktivt å nytte innfartsparkering utanfor bomsnitta. Ein føresetnad vil vere at dette lønner seg økonomisk å nytte innfartsparkering og kollektivreise, og at kollektivtilbodet framstår som attraktivt med omsyn til frekvens og reisetid.

Slik bomsnitta er lokalisert kan parkering på Moa bli mindre attraktivt enn i dag. Den planlagde langsiktige utviklinga av Moa som eit meir utbant område talar også for at innfartsparkering her er mindre ønskeleg på sikt. Dette er bakgrunnen for at ei aktuell utviding av innfartsparkeringa på Ikea-tomta er tenkt som ei mellombels løysing.

Samtidig gjer det gode kollektivtilbodet og den etablerte infrastrukturen på Moa at ei utvida innfartsparkering kan etablerast raskt, og vere ei straksløysing for å få auka kollektivandel og mindre press på vegane inn mot bysentrum. Det gode kollektivtilbodet på Moa og parkeringskostnader i bysentrum kan gjere Moa attraktiv som innfartsparkering, sjølv med etablering av dei planlagte bomsnitta.

Andre innfartsparkeringar ligg utanfor bomsnitta, og kan vente meir pågang etter at bomsnitta er etablert.

I høringsperioden til PAKT har det kome innspel om innfartsparkering i Skarbøvika. Her er det ikkje konkrete planar om innfartsparkering, men dette kan vere ei god lokalisering som kan avlaste trafikk i og gjennom bysentrum. Her er hyppige bussavgangar (4 i timen), og ei innfartsparkering her vil ligge utanfor det planlagte bomsnittet.

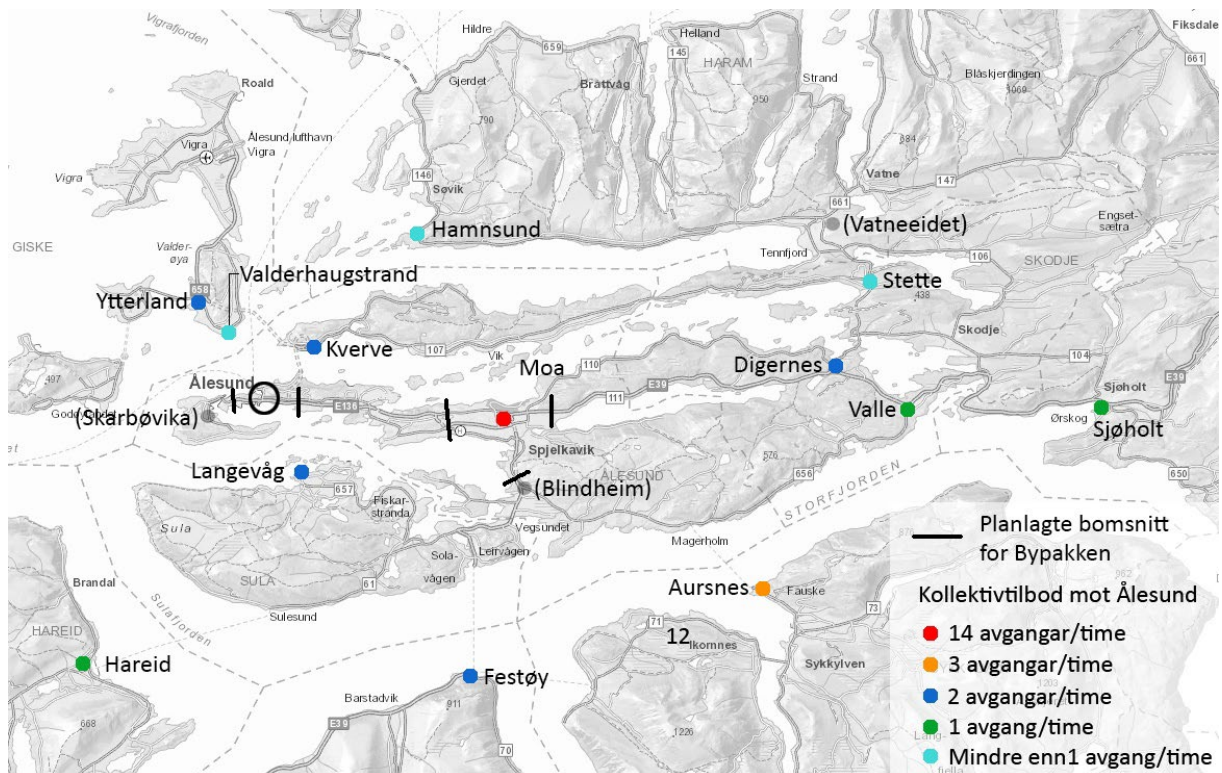


Fig. 3. Innfartsparkering og planlagte bomsnitt knytt til bypakken.

3.4 Innfartsparkering for buss

I det følgende blir det gitt ein kort omtale av innfartsparkeringsplassar i Ålesundsregionen ved knutepunkt og haldeplassar for buss.

Moa:

Kollektivtilbod: Moa er eit hovudtrafikkknutepunkt i regionen. Kollektivtilbodet omfattar flybuss, lokalbussar, regionbussar. Buss til bysentrum 14 gongar i timen i rush.

Bilparkering:

Parkeringsplass med 59 plassar er sett av til innfartsparkering. Ikkje noko system for å sikre at innfartsparkeringsplassane faktisk blir brukt av dei som reiser vidare med buss.

Med eit system som koplpar parkeringsløyve til kollektivbillett, kan ei utviding av innfartsparkeringa på Moa vere eit attraktivt tilbod for reisande som skal vidare til bysentrum på grunn av det gode busstilbodet. Det er som eit mellombels tiltak aktuelt å utvide bilparkeringa på den sørlege delen av «Ikeatomta», rett nord for svømmehallen. Her kan det bli plass til om lag 200 bilar.

Sykkelparkering:

Det er 13 sykkelparkeringsplassar ved kollektivterminalen/inngangen til kjøpesenteret. Enkel standard, ikkje overdekte. Syklane kan låsast i fast installasjon.

Moa er eit hovudknutepunkt for kollektivtrafikken, lokalisert i eit svært folketett område, og potensialet for å kombinere sykkelreise med bussreise er stort. Lokalisering av dagens sykkelparkering er god, men den legg ikkje til rette for å utnytte dette potensialet, verken med tanke på omfang eller attraktivitet. Stort behov for oppgradering/utviding.



Fig. 4. Eksisterande sykkelparkering på Moa er lokalisert nær kollektivterminal og venterom, men har liten kapasitet og enkel standard – best eigna for korte stopp.



Fig. 5. Eksisterande innfartsparkering på Moa, med plass til 59 bilar.

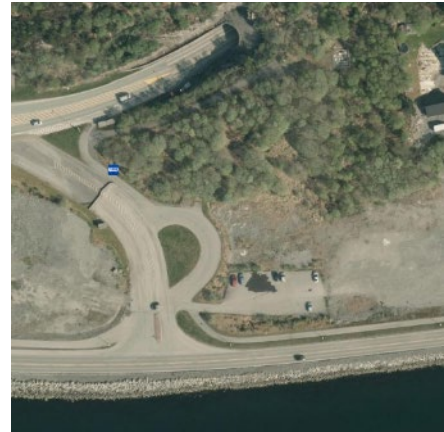
Kverve:

Kverve ligg på vest på Ellingsøya, i området mellom tunnelinnslaga til Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen, og fangar opp trafikk frå Ellingsøya og nordre og austre del av kommunen inn mot sentrum.

Kollektivtilbod: Bussar frå Valderøya og Ellingsøya er innom busstoppet på Kverve. Buss til Ålesund 2 gonger i timen i rush. Buss til flyplassen.

Bilparkering:

Ca 30 plassar aust for busshaldeplassen mellom tunnelopningane.



Det er behov for å utvide kapasiteten. Dagens parkeringsplass kan utvidast austover. I første omgang er det snakk om ca 50 plassar, og det blir arbeidd med å få på plass ei utviding av parkeringstilbodet her.

Sykkelparkering:

Nei.

Ytterland:

Trafikkknutepunkt i Giske kommune, lokalisert på vestsida av Valderøya, ved tunnelinnslaget. Omstiging frå lokalbuss til bybuss. Planlagt utvida med ca 350 parkeringsplassar for bil og ca 100-150 sykkelparkeringsplassar.

Kollektivtilbod: Buss til Ålesund kvar halvtime i rush. Buss til flyplassen. Lokalbussar i Giske, varierende hyppighet.

Bilparkering:

Ca 50 plassar av ein større parkeringsplass blir brukt til innfartsparkering. I tillegg parkering til legekontor, hotell mm.

**Sykkelparkering:**

12 overdekte plassar ved bussterminalen, der sykkelen kan låsast til fast installasjon.

Stette

Kollektivtilbod: Buss til Moa/ bysentrum kvar 1,5 – 2. time.

Bilparkering:

8 oppmerka parkeringsplassar ved haldeplassen i krysset mellom fv 661 Stettevegen og fv 107 Ellingsøyvegen.

Sykkelparkering:

Nei.



Digernes:

Knutepunkt for kollektivtrafikk på E39 frå Sjøholt og trafikk frå Brattvåg/Vatne og Skodje. Lokalbussar, regionbussar.

Kollektivtilbod: Buss med 2 avgangar i timen i rush.

Bilparkering:

31 oppmerka parkeringsplassar, fordelt på 18 plassar vest for haldeplassen og 13 plassar sør for haldeplassen.

Sykkelparkering:

12 overdekte plassar der sykkelen kan låsast til fast installasjon.

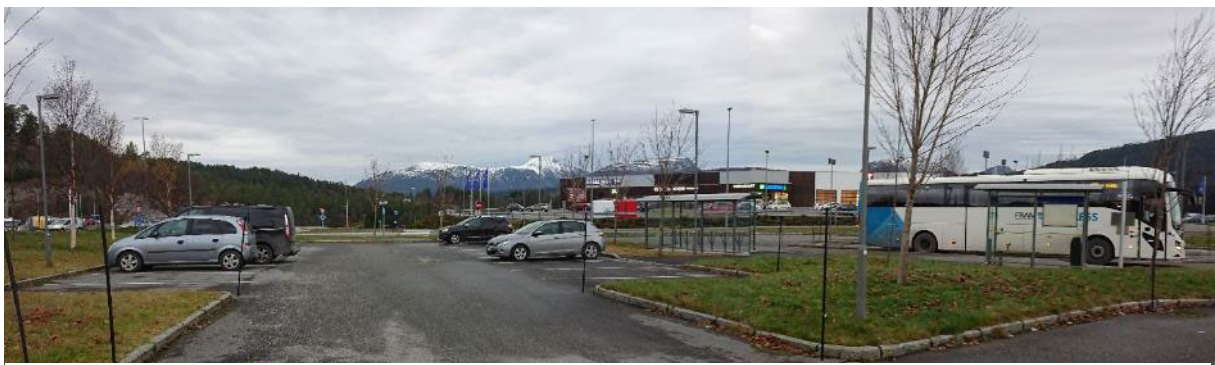


Fig. 6. Parkeringsplass vest for busshaldeplassen på Digerneset. Overdekt sykkelparkering mellom bilparkeringa og bussen.

Valle

Kollektivtilbod: Buss til Moa/ bysentrum kvar time.

Bilparkering:

8 oppmerka parkeringsplassar ved haldeplassen i krysset mellom E39 og fv 656 Glomsetvegen.

Sykkelparkering:

Nei.



Sjøholt

Knutepunkt for kollektivtrafikk frå Valdøl/Stordal og langs E39.

Kollektivtilbod: Buss til Moa/ bysentrum kvar time.

Bilparkering:

34 oppmerka parkeringsplassar ved haldeplassen.

Sykkelparkering:

12 plassar der sykkelen kan låsast til fast installasjon. Ikkje overdekte.



Fig. 7. Sykkelparkering og overdekt venteareal på Sjøholt.

Blindheim

Forslag i samband med planlegging E39 Vegsund Breivika om innfartsparkering aust for Blindheim-tunnelen. Her møtast trafikk frå Flisnes/Magerholm og Sula, og kollektivtilbodet er godt.

Skarbøvika

Forslag i samband med høyring av PAKT. Hyppige bussavgangar (4 i timen), og lokalisering utanfor det planlagte bomsnittet kan gi god avlastning av trafikk til og gjennom bysentrum.

Vatneeidet/ Eidsvikeidet:

Regulert, men ikkje utbygd, innfartsparkering på Vatneeidet, med 42 parkeringsplassar for bil og ca 15 sykkelparkingsplassar. Det er ikkje stilt krav om overdekte sykkelplassar. Ikkje spesielt godt busstilbod; om lag 1,5 t mellom avgangane i rush.



Fig. 8. Utsnitt av reguleringsplan for Eidsvikeidet, med planlagt busshaldeplass og innfartsparkering.

- **Innfartsparkering for hurtigbåt**

I det følgende blir det gitt ein kort omtale av innfartsparkeringsplassar ved hurtigbåtkaier.

Kaiområdet i Langevåg – Langevågsbåten:

Kollektivtilbod: Hurtigbåt til Ålesund sentrum med overfartstid 7-8 minutt, halvtimesavgang i rush. Buss til Moa/Ålesund kvar halvtime.

Bilparkering:

68 oppmerka plassar, pluss 13 plassar 100 m sør for kaia. I tillegg omfattande parkering på uoppmerka areal ved kaia, ca 25-30 bilar. Total kapasitet inkl uoppmerka areal: ca 110 plassar.

Sykkelparkering:

Nyleg oppgradert og lokalisert ved ombordstigningsanlegget. 24 sykkelplassar ute, delvis under tak og 22 sykkelplassar inne med nøkkeltilgang (utleverast av Sula kommune). Syklane kan låsast i fast installasjon.



Fig. 9. Kaiområdet og utvendig sykkelparkering Langevåg.



Fig. 10. Innvendig sykkelparkering ved hurtigbåtkaia i Langevåg. Tilgang med nøkkelt.

Valderhaugstrand:

Kollektivtilbod: Hurtigbåt til Ålesund og Hareid. Avgang ca kvar time til Hareid, sjeldnare til Ålesund. I tillegg lokalbuss.

Bilparkering: Ca 25 bilplassar ved kaia.

Sykkelparkering:
Ingen sykkelparkering.

Hareid hurtigbåtkai:

Kollektivtilbod: Hurtigbåt til Valderøy og Ålesund sentrum kvar time. Frå Valderøy buss til flyplassen.

Bilparkering:
108 parkeringsplassar ved ferjekaia og 86 parkeringsplassar ved hurtigbåtkai. Betalingsparkering; 17 kr/t og 119 kr/dag, evt rabatterte årskort/halvårskort.

Sykkelparkering:
8 sykkelparkeringsplassar ved kiosk/venterom, der sykkelen kan låsast i fast installasjon. Ikkje overdekt.

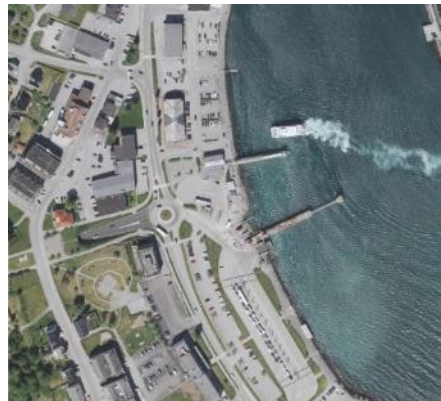


Fig. 11. Sykkelparkering ved hurtigbåtkai på Hareid.

Hamnsund hurtigbåtkai og nordøyane:

Kollektivtilbod: Hurigbåt til Ålesund og Nordøyane. Planlagt avvikla når Nordøyvegen er bygd ut.

Bilparkering: Ca 25 bilplassar ved kaia.

Sykkelparkering: Ingen sykkelparkering.

I tillegg parkeringsplassar på hurtigbåtkaiene på Lepsøy, Haramsøy, Skuløy/Longva, Fjørtofta, Sandøy.



Hurtigbåtkai på Hamnsund.

3.5 Innfartsparkering for ferje

Innfartsparkeringsplassar knytt til ferje i regionen er omtalt under.

Ferjekaia på Aursnes:

Kollektivtilbod: Ferje til Magerholm. Korresponderande buss Magerholm - Moa 3 gonger i timen i rush.

Bilparkering:

95 oppmerka parkeringsplassar. I tillegg noko parkering utanom oppmerka plassar.

Sykkelparkering:

12 overdekte plassar ved bilparkeringsplassen, der sykkelen kan låsast til fast installasjon. Sykkelparkeringa ligg ca 110 m frå frå ferjekaia, noko som er relativt lang avstand.



Ferjekaia på Festøya:

Kollektivtilbod: Ferje til Solavåg, 3 avgangar i timen. Korresponderande buss Solavåg - Moa 2 gonger i timen i rush.

Bilparkering:

Ca 20 parkeringsplassar ved ferjekaia, der 6 er oppmerka.

Sykkelparkering:

Nei.



Ferjekaia på Hareid:

Samlokalisert med hurtigbåtkaia.

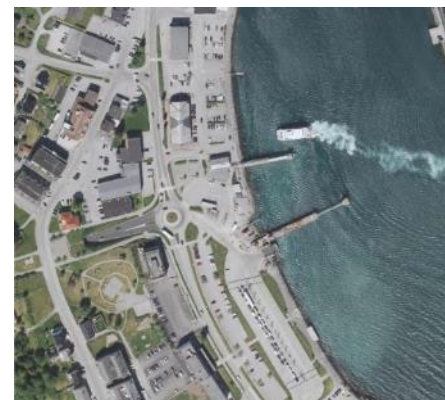
Kollektivtilbod: Ferje til Sulesund 3 gonger i timen i rush. Busstilbodet for strekninga Sulesund-Mauseidvåg er primært lokalbuss; totalt 6 gonger pr dag, der 4 avgangar er kobla til rush-tida.

Bilparkering:

108 parkeringsplassar ved ferjekaia og 86 parkeringsplassar ved hurtigbåtkaia. Betalingsparkering; 17 kr/t og 119 kr/dag, evt rabatterte årskort/halvårskort.

Sykkelparkering:

8 sykkelparkeringsplassar ved kiosk/venterom, der sykkelen kan låsast i fast installasjon. Ikkje overdekt.



4 Kjelder

Møre og Romsdal fylke

Ålesund parkering

Hareid parkering

Cowi. Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund, juni 2018

Transportøkonomisk institutt. Parkering – virkemidler og effekter, 2016

[Tilakskatalog for transport og miljø](#)
