

---

Saksnr: 2021/6005-3  
Saksbehandlar: Heidi Rosendahl  
Lindebotten

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsle og mobilitet		23.03.2021

## Ny strategi for innfartsparkering innanfor avtaleområdet til Miljøløftet

Forslag til vedtak

1. Hovudutval for samferdsle og mobilitet sluttar seg til arbeidet som er gjort så langt med det strategiske styringsdokumentet for innfartsparkering.
2. Hovudutval for samferdsle og mobilitet sluttar seg til at den nye strategien erstattar gjeldande strategi for innfartsparkering frå 2015, *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*.

Samandrag

I sak 2020/72402-2, *Brukarbetaling på dei fylkeskommunale innfartsparkeringsplassane - oppfylging av utsetjingsvedtak 04.11.2020*, vart det fatta følgjande vedtak (vedtakspunkt 2): «Hovudutval for samferdsle og mobilitet sluttar seg til at det vert oppretta ei arbeidsgruppe innanfor Miljøløftet, som vil utarbeida overordna føringar for fagområdet innfartsparkering for heile avtaleområdet». Denne saka er ei orientering om arbeidet som er starta opp. Det strategiske styringsdokumentet vil ha byvekstavtalen som ramme og føringar, og vil erstatte gjeldande strategi for innfartsparkering frå 2015, *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*. Strategien vil verta lagt fram for handsaming i hovudutval for samferdsle og mobilitet, før den inngår som ein del av Miljøløftet sitt handlingsprogram.

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør

Torill Klinker  
seksjonssjef

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Vestland fylkeskommune har i dag det overordna ansvaret for fagområdet innfartsparkering. Etersom innfartsparkering er eitt av satsingsområda i byvekstavtalen er det eit godt grep å inkludera alle partane i Miljøløftet i vidare vurderingar av tematikken kring innfartsparkering. Miljøløftet si administrative koordineringsgruppe (AKG) vedtok 03.12.2020 at det vert oppretta ei arbeidsgruppe med deltakarar frå partane i Miljøløftet som mellom anna skal gjera strategiske vurderingar av behov for eksisterande og eventuelt nye innfartsparkeringsanlegg, lokalisering innanfor avtaleområdet, og retningslinjer for eventuell brukarbetaling. Utval for Samferdsle og Mobilitet gav i møte 12.01.21 i sak 2020/72402-2, *Brukarbetaling på dei fylkeskommunale innfartsparkeringsplassane - oppfylging av utsetjingsvedtak 04.11.2020* tilslutning til at det vart sett i gong eit slikt arbeid (vedtakspunkt 2): «Hovudutval for samferdsle og mobilitet sluttar seg til at det vert oppretta ei arbeidsgruppe innanfor Miljøløftet, som vil utarbeida overordna føringar for fagområdet innfartsparkering for heile avtaleområdet».

Arbeidsgruppa har no starta arbeidet med å utarbeida eit strategisk styringsdokument for innfartsparkering innanfor avtaleområdet til Miljøløftet; kommunane Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden. I denne saka vert det gjeve ei kort orientering om arbeidsgruppa sitt mandat, organisering og framdriftsplan.

### Innleiing

Innfartsparkering er eitt av fire satsingsområde i Miljøløftet, herunder byvekstavtalen. Avtalen presiserer at innfartsparkering som verkemiddel skal bidra til nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i dei største byområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gange. Nullvekstmålet er ikkje berre forankra i mål om utsleppsreduksjon, det er også ei naudsynt løysing på utfordringar knytt til kapasitet og framkomst i transportsystemet.

Fylkeskommunen har det overordna ansvaret for innfartsparkeringsplassar og er ansvarleg for drifta på om lag halvparten av dei 4200 plassane som finst i Bergensområdet. *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* vart vedteke av fylkestinget i Hordaland i 2015. Strategien legg grunnlaget for korleis innfartsparkeringstilbodet i Bergensområdet kan utviklast vidare, og mellom anna er det eit mål at det innan 2030 skal vera etablert kring 6000 innfartsparkeringsplassar.

Dei seinare åra har det vore fatta politiske vedtak som utfordrar nokre av strategiane og føringane i gjeldande strategi for innfartsparkering. Mellom anna vedtok Fylkesutvalet 03.05.18 i sak *Handlingsplan for innfartsparkering 2018-2029*, vedtakspunkt 4: «Innfartsparkering skal liggje ved kollektivakse med god frekvens langs stamlinene, med ei god tilpassing til Skyss sin rutestruktur. Det er stort press på sentersonene i Bergen, og parkeringsplassar i sentersonene er ofte dyre parkeringsplassar. I første omgang vil ein prioritere innfartsparkeringsplassar i Arna. Innfartsparkering i Åsane må styrkast, men ein bør unngå innfartsparkeringsplassar i sentersona i Åsane, og andre sentersoner i Bergen». Vidare vedtok Fylkesutvalet 17.09.20 i samband med *Planprogrammet til Regional transportplan 2022-2033*, avsnitt 4.3.1: «(...) Ein gjennomgang av forskning på bruk og lokalisering av innfartsparkering må ligge til grunn for det vidare arbeidet med plassar for innfartsparkering knytt til ulike kollektivknutepunkt, td at innfartsparkering skal leggest utanfor sentersonene i Bergen, med unntak av Arna, jfr. Vedtak». Dei nemnte vedtaka strir imot føringar i gjeldande strategi ettersom ein i strategien legg opp til vidareføring/vidareutvikling av innfartsparkering i senterområdet i Åsane og andre senterområder i Bergensområdet. Begge vedtaka gjer det vidare naudsynt å sjå med nye auge på fagområdet innfartsparkering for å få ei overordna avklaring på om dette er rett verkemiddel i ei samordna areal- og transportplanlegging.

### Mål og framdrift for oppdraget

Det strategiske styringsdokumentet skal ha byvekstavtalen som ramme og føringar, og skal erstatte gjeldande strategi for innfartsparkering frå 2015, *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*.

Målet med det strategiske styringsdokumentet er at det skal vera overordna og gje generelle prinsipp for framtidig planlegging av innfartsparkering innanfor avtaleområdet til Miljøløftet. Oppbygginga av styringsdokumentet skal basera seg på punkta under:

- Gjennomgang av kostnadseffektivitet og vurdere innfartsparkering opp mot andre aktuelle tiltak. Vurderinga skal også inkludera innfartsparkeringsplassar for sykkel.

- Definere generelle føringar og prinsipp for korleis innfartsparkering som verkemiddel skal fungere for å nå overordna mål om nullvekst. Føringane/prinsippa må avspegle dei regionale ulikskapane innanfor avtaleområdet.
- Strategisk vurdering av innfartsparkering, herunder definere mål og målgrupper, ansvar, lokalisering og behov, samt forholdet til byutvikling. Arbeidsgruppa skal ikkje komme med anbefalingar om konkrete lokaliseringar for innfartsparkeringsanlegg.
- Gjennomgå og vurdere finansiering (investering og drift) og brukarbetaling

Arbeidsgruppa vert leia av Vestland fylkeskommune. Andre medlemmar er Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune (representerer kommunane Alver, Askøy, Bjørnafjorden, og Øygarden) samt Statsforvaltaren i Vestland (representerer statsetatane Statsforvaltaren, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet).

Strategien vert lagt fram for politisk handsaming hjå hovudutval for samferdsle og mobilitet og lokalpolitisk handsaming hjå partane i Miljøløftet hausten 2021. Strategien skal deretter inngå som ein del av Miljøløftet sitt handlingsprogram.

Innfartsparkering som verkemiddel er knytt til større byar. Det må vurderast parkering opp mot kollektiv også på viktige knutepunkt andre stader i fylket der det er viktig for å gje godt kollektivtilbod.

Vedtakskompetanse

Hovudutval for samferdsle og mobilitet har generell vedtaksmynde i saker som gjeld deira ansvarsområde, innanfor vedtekne budsjettrammer.

Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Målet med det strategiske styringsdokumentet er at Miljøløftet skal overta det overordna ansvaret for innfartsparkering som fylkeskommunen har i dag. Dette inneber mellom anna at kostnadar knytt til investeringar og drift kan verta flytta frå dei fylkeskommunale budsjetta over til Miljøløftet. Fylkesdirektøren vil koma attende til den detaljerte finansieringa når den ligg føre.

**Klima:** Målet med innfartsparkering er å auke attraktiviteten til kollektivtransport, ved å leggja til rette for dei som av ulike grunnar må nytta bil som mate- eller tilbringartransporten til ein stasjon eller haldeplass, eller ved å leggje til rette for transport med sykkel til og frå stasjonar og haldeplassar. I internasjonale og nasjonale forskingsmiljø vert det stilt spørsmål ved om innfartsparkering har trafikkreduserande effekt. Mellom anna står det følgjande i rapporten *Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?* frå TØI, 2014: «Vi har funnet at innfartsparkering ikke kan anses som et tiltak for å redusere biltrafikkmengder og klimagassutslipp i byer og regioner med stort potensial for regionforstørring, byspredning og indusert trafikk.». Det vert også peika på at ein «i den videre utbygging i en region også har fokus på hvordan behovet for innfartsparkering kan reduseres». For å sikre at eksisterande og ny innfartsparkering i Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden bidreg til trafikkreduksjon er det naudsynt med ein felles strategi med overordna føringar og prinsipp.

**Folkehelse:** Det vert lagt til grunn at strategien vil overføra ein del av dei kortaste bilreisene til gonge og sykkel, og såleis ha ein positiv effekt på folkehelse.

**Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):** Prosjektet vil bygge opp under mål og strategiar i Utviklingsplan for Vestland. Trygg og miljøvenleg mobilitet er sterkt vektlagt i Utviklingsplanen, både i mål 2 «Klima og miljø som premiss i samfunnsutvikling» og mål 3 «Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv». Strategi 2.1 og 3.3 er særleg relevante i denne samanheng.

Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner det er eit godt grep å inkludera alle partane i Miljøløftet i vidare vurderingar av tematikken kring innfartsparkering. Det strategiske styringsdokumentet vil ha byvekstavtalen som ramme og føringar, og vil erstatte gjeldande strategi for innfartsparkering frå 2015, *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*. Fylkesdirektøren støttar arbeidsgruppa sitt mål og forståing av oppdraget. Strategien vert lagt fram for handsaming i hovudutval for samferdsel og mobilitet hausten 2021, før den inngår som ein del av Miljøløftet sitt handlingsprogram.

