



Arkivnr: 2014/15627-29

Saksbehandlar: Erlend Iversen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		11.02.2015
Fylkesutvalet		18.02.2015
Fylkestinget		10.03.2015

Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 med høyringsinnspel

Samandrag

Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 vart sendt på høyring av fylkesutvalet 19. november 2014. Det har vore over 40 pst vekst i talet på innfartsparkeringsplassar frå 2007 til i dag. Strategien legg opp til ca. 60 pst vekst fram mot 2030, og følgjande prinsipp står sentralt i strategien:

- Fylkeskommunen sitt ansvar gjeld overordna plassar, altså færre og større anlegg der parkering vurderast i samanheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnett.
- Nye, reine innfartsparkeringsanlegg skal etablerast utanfor lokalsentra, køstrekningar og bomsnitt
- Sambruksanlegg kan etablerast der det er reelt behov for innfartsparkering, og ikkje berre senterparkering
- Brukarbetaling kan nyttast til å redusere etterspurnaden etter innfartsparkering, spesielt blant dei som har gang- eller sykkelavstand til innfartsparkering eller eit busstilbod av god kvalitet
- Når det ikkje ligg føre bompengepakkar der innfartsparkering kan vere ein naturleg del er det naudsynt at fylkeskommunen samarbeider med kommunane om økonomisk grunnlag
- Det må sikrast eit balansert forhold mellom leigeplassar og eigne, permanente plassar
- Vegeigarprinsippet – fylkeskommunen har primært ansvar for innfartsparkeringsanlegg som ligg til fylkesveg
- Sikker sykkelparkering skal prøvast ut ved utvalde anlegg for innfartsparkering

Det er totalt 16 innkomne uttaler, og dei kan summerast opp i 3 overordna deler:

- 1) Lokale/ kommunale innspel om etablering av fleire innfartsparkeringsanlegg og fleire innfartsparkeringsplassar samla sett. Innspela er basert på dagens observerte etterspurnad.
- 2) Innspel knytt til brukarbetaling
- 3) Fylkeskommunen må ha det overordna ansvaret for innfartsparkering – og samarbeide med den einskilde kommune om etablering

Strategiforslaget presenterer ei kartlegging av dagens situasjon, og føreslår deretter kva prinsipp som skal leggst til grunn for det vidare arbeidet med innfartsparkering. Dei innkomne uttalene støttar hovudpunkta i strategiforslaget. Fylkesrådmannen legg derfor ikkje opp til større endringar i strategiforslaget som følgje av gjennomført høyringsrunde.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget støttar overordna mål og strategi i dokumentet *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*.
2. Hordaland fylkeskommune fylke tar det overordna koordineringsansvaret for vidare utbygging av innfartsparkering for bil og sykkel i Hordaland.
3. Fylkestinget legg opp til at utviklingsbane 2, med vekst frå dagens 2 500 til ca. 4 000 innfartsparkeringsplassar fram mot 2030, vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med innfartsparkering.
4. Fylkestinget ber fylkesrådmannen arbeide vidare med integrerte løysingar for betaling av kollektivreise og innfartsparkering.
5. Fylkestinget ber fylkesrådmannen følgje opp strategi for innfartsparkering gjennom vidare handsaming av handlingsprogram for kollektivstrategien og dei årlege plan- og byggeprogramma.
6. Fylkestinget ser på arbeidet til den tverrpolitiske arbeidsgruppa for innfartsparkering som avslutta.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:

- 1: *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*
 - 2: Spørjeundersøking innfartsparkering
 - 3: Notat om brukarbetaling
 - 4: Høyringsuttaler til *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*
- Fylkesrådmannen, 28.01.2015**

1. Innleiing

Innfartsparkering er eitt av fleire tiltak som skal bidra til å auke talet på kollektivreisande. Det er eit overordna mål om at veksten i persontransporten skal handterast med gange, sykling og kollektivtransport, slik det er nedfelt i Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP) og Regional transportplan 2013 – 2024 (RTP)

Strategien peiker på at innfartsparkering ikkje er eit mål i seg sjølv, men sin større grad eit verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale mål for kollektivtransporten.

Det er i dag ca. 2500 plassar fordelt på 19 overordna anlegg i Bergensområdet, noko som representerer ein vekst i talet på plassar på over 40 pst frå 2007 til 2014.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* med høyringsuttaler. Saka er tredelt:

- 1) Samandrag av strategidokumentet
- 2) Presentasjon av innkomne uttaler, med fylkesrådmannen sine kommentarar
- 3) Fylkesrådmannen si samla vurdering

Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune har satt ned ei tverrpolitisk arbeidsgruppe for å arbeide med ein meir offensiv strategi for innfartsparkering. Sentralt for arbeidet har vore deltaking i Transnova sitt prosjekt i regi av Transportøkonomisk Institutt (TØI): *Optimalisering av innfartsparkering som klimatiltak*, som har resultert i ein eigen rapport om innfartsparkering for Hordaland.

I tillegg til deltaking i prosjektet vart det september 2014 gjennomført eit fagseminar for innfartsparkering med politisk og administrativ deltaking frå Bergen og omlandskommunane. Fylkesutvalet gjorde vedtak om å sende strategiforslaget på høyring 19. november 2014.

1.1 Kartlegging av dagens situasjon

Sentralt for arbeidet har vore deltaking i Transnova sitt prosjekt i regi av Transportøkonomisk Institutt (TØI): *Optimalisering av innfartsparkering som klimatiltak*, som har resultert i ein eigen rapport om innfartsparkering for Hordaland. Tilsvarande undersøkingar er gjort for Oslo/ Akershus, Sør-Trøndelag, Vest-Agder og Buskerud. Denne undersøkinga er eit viktig fagleg grunnlag for strategidokumentet. Hovudresultat for kartlegginga viser:

- Ledig plass ved fleirtalet av innfartsparkeringsplassane
- Over 40 pst av brukarane bur innanfor 3 km frå p-plassen, over halvparten utførar ikkje ærend på veg til eller frå innfartsparkeringsplassen
- Over 80 pst køyrer åleine til innfartsparkeringa
- Over 70 pst av brukarane kan bruke kollektivtransport til innfartsparkeringa
- Fleirtalet av brukarane av innfartsparkering har avgrensa høve til parkering ved arbeidsplassen
- Fleirtalet er faste brukarar, nyttar plassen 5 eller fleire gonger per veke

1.2 Viktigaste konklusjonar i strategidokumentet om innfartsparkering

Forslaget til innfartsparkeringsstrategi viser til følgjande grunngeving for utbygging av innfartsparkering:

- Avlaste hovudvegssystemet
- Vere eit tilbod til pendlarar med avgrensa lokalt kollektivtilbod
- Fleksibilitet i reisekjeda
- Kan mogleggjere reduksjon av talet på (langtids-) parkeringsplassar sentralt i byen
- Gjere bilturen kortare
- Gi eit tilbod til dei som ikkje har parkeringsplass ved reisemålet, eller eit rimelegare alternativ til dyr parkering ved reisemålet
- Leggje til rette for kameratkøyring
- Lett å bruke
- Innfartsparkering for sykkel – rimeleg måte å auke talet på kollektivreisande

1.3 Utfordringar knytt til innfartsparkering som verkemiddel

I tillegg til positive effektar av innfartsparkering har det og vore vist til moglege utfordringar knytt til etablering av eit innfartsparkeringstilbod. Under vil nokre av dei mest brukte innvendingane til styrking av innfartsparkeringstilbodet bli presentert:

- Konkurrerer med lokalbusstilbodet
- Stimulerer til spreidd utbyggingsmønster basert på bilbruk
- God tilgang til parkering gir auka bilbruk
- Investering og drift av innfartsparkeringsplassar går ut over andre kollektivtiltak
- Subsidierting av dei som vel bil på delar av reisa
- Beslaglegg sentrale areal som kan/ bør få annan bruk
- Behov for stor auke i talet på innfartsparkeringsplassar for å ha effekt på årsdøgertrafikk (ÅDT) og talet på kollektivreisande
- Innfartsparkering for sykkel vert ikkje brukt

1.4 Sentrale prinsipp og strategi for innfartsparkering

I arbeidet med ein robust strategi for innfartsparkering i Hordaland er det trong for vurdere fleire prinsipp som kan ligge til grunn for framtidig satsing på innfartsparkering. Under vert det presentert forslag til kva strategiske prinsipp som skal gjelde for vidare arbeid med innfartsparkering i Hordaland fylkeskommune.

Overordna plassar

Fylkeskommunen sitt ansvarsområde gjeld overordna plassar. Overordna plassar betyr at det vert satsa på færre, større anlegg, der parkering skal sjåast i samanheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnett. Innfartsparkeringsansvaret til fylkeskommunen skal såleis ikkje resultere i mange små, geografisk spreidde plassar. I tillegg til dei overordna plassane vil det kunne vere mange mindre, lokale plassar. Desse vil vere eit kommunalt ansvar.

Geografisk plassering av innfartsparkering

Der det er reine innfartsparkeringsplassar som skal etablerast, skal desse ligge utanfor lokalsentra, køstrekningar og bomsnitt.

Plassering utanfor sentrumsområde reduserer og problem knytt til framandparkering. Det bør fokuserast på færre og større anlegg, og det bør gjennomførast ei vurdering av kor ein kan etablere flest plassar for dei ressursane som er tilgjengelege.

Dersom innfartsparkering skal etablerast i sentrumsområde må det vere på grunn av høve til å inngå leigeavtaler/ sambruk.

Parkeringskapasitet

Innfartsparkering vil ikkje ha større innverknad på årsdøgertrafikk (ÅDT) og miljøutfordringar. Det er likevel ei målsetting at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene.

Sambruk

Sambruksanlegg kan etablerast der det er reelt behov for innfartsparkering (ikkje berre senterparkering) og reell gevinst som følge av sambruk. Dersom fylkeskommunen skal ta del i etablering av eit slikt anlegg må investeringskostnadene vere i samsvar med talet på plassar ein får igjen for investeringa. Samstundes vil det og kunne vere andre kan ha nytte av eit slikt anlegg, og som difor bør kunne bidra.

Brukarbetaling

Brukarbetaling skal nyttast til å sikre effektiv bruk av eit avgrensa tal plasser for innfartsparkering. Inntektene frå brukarbetalinga kan nyttast til finansiering av nye plassar og drift av eksisterande. Fylkeskommunen vil vidareutvikle teknologiske løysingar for brukarbetaling – felles for innfartsparkering og kollektivreise. Det er naudsynt at innføring av betaling vert koordinert med parkeringstilbodet i omlandet.

Finansiering

Fylkesutvalet har tidlegare gjort vedtak om at innfartsparkering som infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken høyrer inn under Bergensprogrammet.

Midlar til innfartsparkering bør vere ein del av aktuelle bompengepakkar der det kan vere aktuelt å etablere/utvide eit slik tilbod. Der det ikkje ligg føre bompengepakkar er det naudsynt med samarbeid med den einskilde kommune eller andre lokale aktørar om eit økonomisk grunnlag for utvikling av innfartsparkeringstilbodet. Dette gjeld både etablering av permanente plassar og leigeavtalar.

Leige eller eige?

Fylkeskommunen har i dag både eigne permanente plassar, og plassar med leigeavtaler. Det må leggast opp til eit balansert forhold mellom leigde og eigne plassar. Leigeplassar skal primært vere knytt til sambruk og der det er reell etterspurnad etter innfartsparkering.

Det er knytt betydelege kostnader til leige av sentralt plasserte plassar i private p-hus. Når det gjeld eigne, permanente plassar, så gir dette normalt eit meir føreseieleg tilbod, og høgare etableringskostnad.

Vegeigarprinsippet

Dei offentlege transportaktørane i Hordaland som er involvert i innfartsparkering er Jernbaneverket, fylkeskommunen, kommunane og Statens vegvesen. Hordaland fylkeskommune legg til grunn at vegeigarprinsippet og gjeld for innfartsparkering. Dette betyr at fylkeskommunen har ansvar for innfartsparkering som ligg til fylkesveg og annan fylkeskommunal infrastruktur som terminalar. Innfartsparkeringane vil i stor grad ligge i tilknytning til fylkesveg, men det må takast med i vurderinga kva veg innfartsparkering reelt er meint å avlaste.

Innfartsparkering for sykkel

Kartlegginga viser relativt låg etterspurnad etter innfartsparkering for sykkel. I samband med at det mellom anna i brukarbetalingdiskusjonen vert nemnt at fleire kan gå og sykle, vil det vere eit behov for at dette vert følgt opp i form av tilrettelegging for sykkelparkering. Det bør derfor parallelt med etablering av innfartsparkering for bil også leggast til rette for sykkel. Sikker sykkelparkering bør først prøvast ut ved utvalde anlegg med størst potensial for auka sykkelbruk.

Tilrettelegging for el-bil og menneske med nedsett funksjonsevne

Erfaring knytt til bruken av plassar reservert for reisande med nedsett funksjonsevne taler for ei avgrensa auke av HC-plassar. Dersom etterspurnaden skulle endre seg, er det lite ressurskrevjande å auke prioriteringa av HC-plassar ved innfartsparkeringa.

Det same gjeld plassar reservert for el-bil, men for sistnemnde bør det i samband med nybygg leggast til rette for framføring av straum for framtidig utviding av talet på el-bilplassar.

1.5 Mål og utviklingsplan for innfartsparkeringstilbodet

Det finst ingen allmenne erfaringstal eller normtal for kor mange innfartsparkeringsplassar for bil det bør leggast til rette for. Utbyggingstakt og målsetnad for utvikling av innfartsparkeringstilbodet i framtida kan styrast etter fleire ulike prinsipp:

- Dagens observerte etterspurnad, med eller utan brukarbetaling.
- Større koordinering med planlagde restriksjonar på biltrafikken
 - Avgift på parkering i senterområde og ved arbeidsplassar.
 - Innføring av nye bompengepakkar.
- Utvikling av innfartsparkeringstilbodet i takt med forventa vekst i folketalet og målsetnad for vekst i kollektivtrafikken.

Med dagens datagrunnlag må observert etterspurnad leggast til grunn, kombinert med kunnskap om mellom anna framtidig plassering av bomsnitt. Eventuell etablering av brukarbetaling vil påverke observert etterspurnad.

Strategien viser 3 ulike utviklingsbanar:

Utviklingsbane 1 inneheld ingen vidare utvikling i talet på plassar, og har derfor ikkje vore vurdert som aktuell.

Utviklingsbane 2 viser jamn utbygging av innfartsparkeringstilbodet langs middelaksen, frå dagens ca. 2 500 plassar opp til 4 000, med ein raskare utviklingstakt enn det som har lagt til grunn for perioden 2001 til 2014. Dette vil medføre ein auke på 60 pst i talet på plassar (i 2014) fram mot 2030.

Utviklingsbane 3 viser ei jamn utvikling fram mot eit ambisiøst mål om å doble talet på overordna innfartsparkeringsplassar dei neste 15 åra. Dette medfører eit betydeleg taktskifte i forhold til førre periode.

For å sikre samordna handsaming av kollektivtiltak vil innfartsparkering inkluderast som ein del av rullering av handlingsprogrammet for Kollektivstrategi for Hordaland.

Basert på forslag til innfartsparkeringsstrategi vert følgjande utviklingsplanar presentert:

Innfartsparkeringsplass	Utviklingsplanar
Sotra	HFK er i forhandlingar om leige av plassar i Kystbygrasjen på Straume. I samband med nytt Sotrasamband og nytt vegsamband nord/ sør på Sotra vil innfartsparkering bli vurdert.
Åsane	I samband med Bybanen til Åsane vil det bli planlagt innfartsparkering.
Nordhordland	Det skal starte opp planarbeid for ny kollektivterminal og innfartsparkering på Flatøy. På Knarvik kai er det i dag ledig kapasitet og areal for utviding. Det er sett av areal til innfartsparkering i Isdalstø i samband med planar om ny tunnel på Fv 57. Det kan vere aktuelt å leige plassar i eit framtidig p-hus i Knarvik sentrum.
Os	Os kommune arbeider med etablering av p-hus på Osøyro. Det kan vere aktuelt å leige plassar i dette anlegget. På sikt kan det vere aktuelt med eit nytt innfartsparkeringsanlegg i Tøsdalskiftet.
Askøy	Askøy kommune planlegger å flytte dagens innfartsparkering til eit fjellanlegg på Kleppestø.
Bergen sør (Bybanen)	Innfartsparkering i Birkelandsskiftet er venta ferdigstilt i 2016.
Bergen vest	I samband med nytt Sotrasamband vert nytt kollektivknutepunkt med innfartsparkering planlagt ved Storavatnet.
Arna	Det må avklarast om fylkeskommunen skal inkludere innfartsparkering Arna stasjon som ein del av det operative driftsansvaret for innfartsparkering.

2. Høyringsuttalar – Strategi for innfartsparkering

Det er totalt 15 innkomne uttaler til *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*. Under vil kvar uttale blir presentert og kort kommentert :

- 2.1 Kommunalt råd for funksjonshemmede, Bergen kommune
- 2.2 Fjell kommune
- 2.3 Fylkesmannen i Hordaland
- 2.4 Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
- 2.5 Landsorganisasjonen i Norge – LO distriktskontor Hordaland
- 2.6 Norges Handikapforbund Bergen
- 2.7 Os kommune
- 2.8 Radøy kommune
- 2.9 ROM Eiendom AS
- 2.10 Samnanger kommune
- 2.11 Sund kommune
- 2.12 Prosjektgruppa for Spontan samkøyring med bil – ved prosjektleiar Arild Eggen
- 2.13 Bergen kommune
- 2.14 Meland kommune
- 2.15 Askøy kommune
- 2.16 Statens vegvesen

2.1 Kommunalt råd for funksjonshemmede, Bergen kommune

Hovudpunkt i uttalen

Oblatkrav på innfartsparkering bør fjernast frå plassar som er reservert for personar med nedsett funksjonsevne. Eit klima med regn, snø og is gjer at bruken av innfartsparkering meir sporadisk for personar med nedsett funksjonsevne. Rullestolbrukarar og personar med gangvanskar vil derfor i deler av året berre nytte «dør til dør» transport, og ikkje kunne nytte innfartsparkering.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Dei reserverte plassane for personar med nedsett funksjonsevne er i dag lite brukt. Oblat for innfartsparkering vert berre utdelt til kollektivreisande med månadskort.

Fylkesrådmannen rår til at merknaden vert teke til følgje, og at det vert etablert ei prøveordning der oblatkrav ikkje gjeld plassar merka med HC-symbol.

2.2 Fjell kommune

Hovudpunkt i uttalen

Formannskap i Fjell kommune handsama saka i møte 8. desember 2014, og gjorde mellom anna slikt vedtak:

3. *«Formannskapet krev at Hordaland fylkeskommune etablerar innfartsparkering på Straume, Ågotnes og Skogsvågsskiftet straks, med eit antal plassar som står i forhold til det antal reisande som til ein kvar tid har behov for dette.*
4. *Formannskapet vil be fylkeskommunen vurdere på nytt om ei satsing på 60% auke i talet overordna parkeringsplassar er i samsvar med dei høge og positive ambisjonane for ei samla satsing som dokumentet elles målber.»*

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Fylkeskommunen er i dialog med Fjell kommune om innfartsparkering på Straume. Strategiforslaget legg opp til at fleire plasseringar enn Straume skal vurderast. Samstundes har strategien som målsetnad at færrest mogleg anlegg skal fange opp flest mogleg bilar. Plassering av innfartsparkering må og vurderast opp mot framtidige bomsnitt for nytt Sotrasamband.

Strategi for innfartsparkering viser mellom anna at det er utfordrande å nøyaktig ta stilling til behov for innfartsparkeringsplassar basert på observert etterspurnad, men at ambisjonsnivået i staden må basere seg på fleire faktorar, til dømes brukarbetaling, etablering av bomsnitt, kollektivtilbod med meir.

Når det gjeld finansiering, så legg strategien opp til at dette må skje i eit samarbeid mellom kommune og fylkeskommune.

Innfartsparkering er eitt av fleire kollektivtiltak. Strategi for innfartsparkering viser 3 ulike utviklingsbaner, der fylkesrådmannen rår til at utviklingsbane 2 vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*.

2.3 Fylkesmannen i Hordaland

Hovudpunkt i uttalen

Fylkesmannen meiner høyringsdokumentet gir eit godt grunnlag for ei brei vurdering av om innfartsparkering i seg sjølv er eit nyttig tiltak for å fremja auka bruk av kollektivtransport og mindre personbilbruk. Statlege føringar for transportutviklinga i byane står her sentralt.

Fylkesmannen viser til at etablering av fleire parkeringsplassar i eit område vil stimulere til auka bilbruk. Til dømes bur ein stor del av brukarane innanfor gangavstand til kollektivtransporttilbodet og såleis strengt tatt ikkje tilhøyrar målgruppa for innfartsparkering. Dette kan dels avbøtast med å legge avgift på innfartsparkering, og støttast i TØI-rapport om innfartsparkering (TØI 2014). Fylkesmannen peiker på at utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringslova) som var sendt på høyring i 2012 framleis er til handsaming i Samferdselsdepartementet.

I fylkeskommunen sin strategi er det nemnt fleire andre tiltak som må til for å sikre riktig bruk av innfartsparkering som tiltak for auka kollektivtransportbruk. Desse utfordringane gjev ein peikepinn på at innfartsparkering kanskje ikkje er eit særleg treffsikkert og kostnadseffektivt verkemiddel når det gjeld å erstatta personbilreiser med kollektivtransport.

Fylkesmannen rår derfor til at fylkeskommunen stillar seg ekstra varsam til vidare satsting på innfartsparkering. Det bør utførast egne analyser spesifikt for det enkelte innfartsparkeringsprosjekt med omsyn til kva slags effekt ein kan venta å oppnå.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Uttalen frå fylkesmannen i Hordaland peiker på fleire, sentrale utfordringar med utbygging av innfartsparkeringstilbodet. Dette gjeld primært fire forhold, som alle heng saman og som er diskutert i strategiforslaget:

- a) å sikre riktig bruk av plassen og dermed definere reell etterspurnad (som igjen er avgjerande for dimensjonering)
- b) å hindre at innfartsparkering (som kollektivtiltak) faktisk fører til meir bilkøyring
- c) brukarbetaling for parkering
- d) å vekte innfartsparkering mot andre kollektivtiltak

Kartlegginga gjennomført av TØI har vist mange av brukarane bur innanfor 1 – 2 km frå innfartsparkeringsplassane, samt at fleire som nyttar innfartsparkering er busett langs sentrale busslinjer (Åsane er eit døme her). Dette er relevant for vurderinga av punkt a – c, der brukarbetaling kan bidra til at tiltaket i større grad treffer målgruppa betre, jf. kapittel 3.1 i strategiforslaget – *Grunngjeving for innfartsparkering*.

I tillegg til brukarbetaling vil også geografisk plassering av innfartsparkeringsplassen verke inn på kven som nyttar den. Strategiforslaget legg derfor opp til overordna plassar utanfor knutepunkt, der det gjerne kan vere ein lågare del av brukarane som bur innanfor gang- og sykkelavstand til parkeringsplassen.

Fylkesmannen sin uttale viser kor samansette utfordringane med utbygging av innfartsparkering kan vere, sjølv om dette vil variere frå stad til stad. Dette talar for at kvar einskild innfartsparkeringsplass må vurderast for seg, men basert på dei kriteria som er nemnt i strategiforslaget.

2.4 Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Hovudpunkt i uttalen

Rådet finn det viktig at innfartsparkering vert godt tilrettelagt for menneske med nedsett funksjonsevne, gjennom etablering av ledelinjer, brukarvennlige betalingsterminalar og sentral plassering av HC-plassar.

Innfartsparkering bør også plasserast lengst mogleg unna sentra slik at det vert meir attraktivt å bruke kollektivtilbodet.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Det har i fleire år vore arbeid med universell utforming av kollektivtilbodet, inkludert oppgradering av terminalar og haldeplassar. Innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet, og det bør såleis leggjast til rette for universell utforming også her.

2.5 Landsorganisasjonen i Norge – LO distriktskontor Hordaland

Hovudpunkt i uttalen:

LO ønskjer ikkje at det vert innført brukarbetaling på innfartsparkeringsplassane. Det bør vidare satsast på føreseieleg parkering, til dømes ved at det er mogleg å tinge plass på innfartsparkeringa på førehand. Bussane må sikrast prioritet frå p-plassane og inn til sentrum også i rush gjennom etablering av fleire kollektivfelt.

Sikker sykkeltrase til og sykkelparkering på innfartsparkeringa vil vere eit godt alternativ for mange. For å auke talet på kollektivreisande kan p-plassar i sentrum fjernast dersom det eksisterer alternativ.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Brukarbetaling er føreslått som ein del av innfartsparkeringsstrategien for å balansere etterspurnad med tilbod, og mellom anna redusere etterspurnad frå brukarar som bur innanfor gangavstand til innfartsparkeringsplassen og/ eller eit godt kollektivtilbod. Kartlegginga av bruk av innfartsparkeringsplassane viste at dimensjonering ikkje kan baserast på observert etterspurnad aleine.

Som ein del av innfartsparkeringsstrategien vert det og føreslått lagt til rette for større grad av sikker sykkelparkering.

Når det gjeld spørsmålet om framkomst for kollektivtrafikken, så er det ein sentral del av Kollektivstrategi for Hordaland at det vert lagt til rette for betre og meir føreseieleg framkomst for kollektivtrafikken.

2.6 Norges Handikapforbund Bergen

Sjå uttale frå *Kommunalt råd for funksjonshemmede, Bergen kommune*, punkt 2.1

2.7 Os kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Høyringsuttale frå Os kommune vart handsama i kommunestyret 16. desember 2014. Kommunen vil nytte strategien i sitt arbeid med innfartsparkering i Os kommune.

Os kommune finn at innfartsparkering må etablerast der det er mest tenleg, uavhengig av kven som eig vegen (jf. diskusjon av vegeigarprinsippet). Det er naturleg at fylkeskommunen har det overordna ansvaret for koordinering, planlegging og drift av innfartsparkering, i samarbeid med den aktuelle kommunen og andre transportaktørar.

Kommunen peiker på at tilrettelegging for sykkel (inkludert el-sykkel) på innfartsparkeringsplassane må gjennomførast.

I 2021 er ny E39 ferdig og bompengeneinkrevjing vil ta til. I samband med regulering av Lyseparken vil innfartsparkering vere eit sentralt tema, og må derfor inn som aktuell plassering for innfartsparkering i strategidokumentet.

Det må også etablerast innfartsparkering nærare Osøyro, kommunen vil diskutere plassering ved Tøsdal, Osøyro eller andre stader i samband med rullering av arealplanen.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Forslaget til strategi for innfartsparkering legg opp til at fylkeskommunen tar ansvar for overordna innfartsparkeringsplassar. Overordna plassar betyr at det vert satsa på færre, større anlegg, og at innfartsparkeringsansvaret til fylkeskommunen ikkje resulterer i mange små, geografisk spreidde plassar. Dette betyr igjen at det vil vere eit strategisk mål for fylkeskommunen å unngå fragmentering i fleire, mindre anlegg – også i Os – og at det i staden vert fokusert på å oppnå eitt overordna anlegg i tilknytning til eit godt kollektivsystem. Vidare handsaming i fylkeskommunen i samarbeid med Os kommune må avklare kva slags plassering som kan vere mest gunstig.

Det er naturleg at det ved etablering av sikker sykkelparkering vert lagt til rette for lading av el-syklar.

2.8 Radøy kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Formannskapet i Radøy kommune handsama Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 18. desember 2014.

Radøy kommune ber om at området vert utvida slik at Radøy vert inkludert i innfartsparkeringsstrategien. For å få fleire til å nytta kollektivtransport bør det etablerast parkering langs hovudvegen over Radøy (Fv 565), gjerne ved Austmarka eller Storheimstø, og ved kollektivknutepunktet på Manger.

Kommunen ser det som ei ulempe at reisande frå Radøy må køyre til Knarvik for å reise vidare kollektivt, innfartsparkeringsplass på Manger og Austmarka/ Storheim vil kunne avlaste Knarvikområdet, og er såleis ei meir framtidretta løysing.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Fokus på overordna plassar betyr at det vert satsa på færre og større anlegg som kan fange opp mange brukarar, der parkering sjåast i samheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnettet i regionen. Dette har gjort at det har vore vurdert som lite aktuelt med innfartsparkering i fylkeskommunal regi lenger nord enn Flatøy og Knarvik/ Isdalstø.

2.9 ROM Eiendom AS

Hovudpunkt i uttalen:

ROM Eiendom AS eig grunnareala der innfartsparkeringa i Arna er etablert, men arealet vert disponert av Jernbaneverket. I uttalen fokuserer ROM Eiendom AS på at innfartsparkering bør etablerast utanfor lokalsenterområde, eventuelt i senterområde i form av p-hus med avgift. Det vert vist til at 400 p-plassar (flateparkering) i lokalsentrum kan tilsvare 150 bustader eller 1 000 arbeidsplassar målt i arealbruk. Innfartsparkering kan derfor plasserast utanfor lokalsentra, med matebuss til bytepunkt for reiser mot sentrum.

ROM Eiendom AS støttar seg til TØI-rapport 1366/2014, som viser at ikkje alle innfartsparkeringsplassane er miljøvenlege, men i staden fører til auka bilbruk. Det kan ha større, positiv miljøeffekt i staden å bygge parkeringsareala til bustad og næring.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Forslag til strategi for innfartsparkering legg opp til at den bør plasserast utanfor lokalsentra, og at det er tilstrekkeleg at innfartsparkeringa ligg i tilknytning til eit godt kollektivtilbod. Det har likevel ikkje vore vurdert som aktuelt å plassere innfartsparkering på ein slik måte at det vil vere naudsynt med matebuss for å knyte parkeringa til kollektivtilbodet til sentrum. Grunngevinga for dette er å oppnå konkurransedyktig plassering av innfartsparkeringstilbodet direkte ved jernbana, og at driftskostnader og talet på byter i reisekjeda aukar ved ei mindre sentral plassering.

2.10 Samnanger kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Innfartsparkering i Arna er viktig for pendlarar frå Samnanger til Bergen. Dersom kapasiteten i Arna vert for liten bør det vurderast å etablere innfartsparkering på Trengereid i tillegg. Kommunen vil peike på at det er viktig å satse på eit kollektivtilbod i distrikta, framfor å bruke mykje ressursar på innfartsparkering.

Samnanger kommune er i gang med å rullere kommuneplanens arealdel, og vurderer plassering av lokal innfartsparkering gjennom denne planprosessen.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Forslaget til strategi for innfartsparkering er ikkje til hinder for at det vert arbeidd med lokale innfartsparkeringsplassar, men strategien avgrensar det fylkeskommunale ansvaret til å gjelde overordna innfartsparkeringsplassar.

Det har tidlegare vore vurdert innfartsparkering på Trengereid, men ut frå behov for å satse på færre, større anlegg, og høgare kollektivfrekvens i Arna enn på Trengereid, er forslaget til strategi avgrensa til Arna i aust. I tillegg viser Samferdselsdepartementet sin *Handlingsplan for kollektivtransport* (2014) til at Jernbaneverket har ansvaret for innfartsparkering ved jernbanestasjonar. Fylkesrådmannen er samd i at etablering av innfartsparkering må balanserast mot andre kollektivtiltak.

2.11 Sund kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Sund kommunestyre handsama *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* 16. desember 2014. Kommunen ser behov for å utvikle innfartsparkeringa i Skogsskiftet vidare, gjennom eit samarbeid mellom Sund kommune og Hordaland fylkeskommune. Det er venta nye bomstasjonar på Sotra vil kunne auke etterspurnaden etter innfartsparkering.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Strategiforslaget viser til at plassering av innfartsparkering i tillegg til Straume må vurderast i samband med arbeidet med nytt Sotrasamband og nytt vegsamband nord – sør på Sotra. Fylkesrådmannen er positiv til at kommunen ønskjer at eventuell vidareutvikling av innfartsparkeringstilbodet på Sotra skal skje i eit samarbeid mellom kommune og fylkeskommune.

2.12 Prosjektgruppa for Spontan samkøyring med bil – ved prosjektleiar Arild Eggen

Hovudpunkt i uttalen:

Prosjektgruppa har deltaking frå Statens vegvesen, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Gruppa ønskjer ei tettare koordinering med innfartsparkeringsprosjektet. Forslaget til strategi for innfartsparkering viser at over 80 pst av brukarane (av innfartsparkering) berre har ein person i bilen når de parkerer.

Samkøyringsprosjektet arbeider med utvikling av ny teknologi (mobilapp), og ønskjer å bruke denne for å legge til rette for større grad av samkøyring til innfartsparkeringsplassane, mot at ein del av plassane ved innfartsparkeringane vert reservert for samkøyring. Det er ein målsetnad at samkøyringsappen skal kunne kontrollere om dei reisande faktisk samkøyrer eller ikkje.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Strategien legg ikkje opp til at det skal reserverast plassar ved innfartsparkering for samkøyring. Det vil like fullt vere positivt om det vert ein større grad av samkøyring til innfartsparkeringsplassane. Strategien legg heller ikkje opp til at det kan kontrollerast om folk faktisk samkøyrer til innfartsparkeringane. Det er utfordringar knytt både til administrasjon og personvern/ tekniske løysingar for å kunne gjennomføre denne type kontroll. Det vert derfor førebels ikkje føreslått å reservere plassar for samkøyring ved innfartsparkeringsplassane omfatta av strategien.

2.13 Bergen kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Komité for miljø og byutvikling handsama forslag til strategi for innfartsparkering i møte 8. januar 2015, og gjorde slikt vedtak:

«1. Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» i tråd med byrådets anbefaling.

2. Utviklingen av innfartsparkering i Åsane er i strategien bundet tett opp til byggingen av bybane til denne bydelen. Bergen kommune mener at ettersom dette er utsatt må det nå både vurderes nye, permanente løsninger som kan betjene det økende behovet for innfartsparkering i Åsane, samtidig som det vurderes midlertidige løsninger som kan fungere frem til bybane til Åsane er realisert. Slike løsninger kan utvikles i samarbeid med andre interesserte aktører i område, både offentlige og private, dersom det er hensiktsmessig.

3. Det er et viktig prinsipp at det skal lønne seg å velge miljøvennlige løsninger, herunder å reise kollektivt fremfor å bruke privatbil. Bergen kommune vil derfor understreke at en ev. innføring av brukerbetaling på innfartsparkering må ses i sammenheng med prisutviklingen på kollektivreiser. Dersom totalprisen for å reise kollektivt blir for høy, er kommunen bekymret for at flere bergensere vil velge privatbil fremfor å reise kollektiv. Brukerbetaling på innfartsparkering må være såpass lav at den ikke fjerner incentivet til å velge kollektive transportmidler.»

Trafikketaten har utarbeidd eit fagnotat, der det vert vist til at Trafikketaten f r ein del meldingar om uønskt parkering i bustadområde og langs hovudtrasear for kollektivtrafikken. Strategi for innfartsparkering bør ha eit tydelegare mål om å hindre at dette skjer. Trafikketaten finn at dei i liten grad kan detaljregulere seg bort frå denne type parkering utan at det blir unødig strengt for bebuarar og andre med et legitimt parkeringsbehov.

Trafikketaten legg til grunn at brukarbetaling må vegast mot faren for framandparkering og dårlegare framkomst på lokalvegnettet i nærleiken n r betalingsssatsane skal fastsetjast.

Trafikketaten streker under at innfartsparkeringsplasser må etablerast utanfor lokalsentre, køstrekningar og bomsnitt for å hindre at mange vel å køyre heile strekninga.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

TØI har utarbeidd ei grunnlagsdokument som er lagt ved strategiforslaget – *Innfartsparkering og brukerbetaling* (TØI: 1364/2014). Dette notatet viser døme på at brukarbetaling på innfartsparkering kan gi overføring av parkering til bustadgater og liknande i området. Bergen kommune er parkeringsstyresmakt i Bergen, og det er behov for koordinering mellom fylkeskommunen sitt ansvar for overordna innfartsparkering og meir lokal gateparkering. Utvida bustadsoneparkering, eller ein form for tidsavgrensa parkering (enten til tider på d geret eller makstid for parkering) kan vere aktuelle verkemidlar.

Fagnotatet legg vekt på å balansere brukarbetaling mot framandparkering i bustadområde. På den eine sida viser strategiforslaget at brukarbetaling kan gi en slik overføring (dersom kapasitetsmangel ikkje allereie har gjort det), på den andre sida viser dømet fr  vegdirektoratet at brukarbetaling kan redusere innfartsparkering blant dei som bur i gangavstand til innfartsparkering eller langs eit godt kollektivtilbod lenger ute.

Det bør presiserast at fylkeskommunen sitt ansvar omhandlar dei overordna innfartsparkeringsplassane. Dette betyr at det førebels ikkje har vore vurdert å etablere ny innfartsparkering innanfor «kollektivbyen», til dømes innanfor Nesttun, Storavatnet og Åsane.

Komité for miljø og byutvikling har gjort vedtak om at det må vurderast mellombelse løysingar i Åsane inntil Bybanen er på plass, på grunn av stadig aukande behov. Kartlegginga viser at det er riktig at innfartsparkeringsplassen i Åsane er full, men viser samstundes at det er mange brukarar som bur innanfor gangavstand til enten innfartsparkeringsplassen eller stamlinje for buss.   basere seg berre på observert etterspurnad kan resultere både i store utbyggingskostnader og auka bilkøyring lokalt i Åsane, dette er hovudgrunnen til at brukarbetaling vert vurdert som ein del av strategien.

Eventuell investering i permanente innfartsparkeringsanlegg i Åsane bør ikkje skje før Bybanen sin trase er fastlagt, for å sikre kontakt mellom parkering og kollektivtransport. Både eventuelt arbeid med mellombels og permanente løysing i Åsane må skje i tett samarbeid med Bergen kommune, som planstyresmakt.

Når det gjeld storleik på ein eventuell p-avgift på innfartsparkering, så må den fastsetjast gjennom ein eigen prosess.

2.14 Meland kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Uttale til Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 vart handsama av formannskapet i Meland kommune 21. januar 2015, med følgjande vedtak:

«Meland kommune meiner at strategien for innfartsparkering fram mot 2030 ikkje oppfyller måla om klimavenleg utvikling. Strategien er eit forsvar for knappe satsingar på kollektivtiltak.»

Flatøy er det trafikale knutepunktet i Nordhordland, og det må sikrast god kapasitet for innfartsparkering og kollektivterminaler der for å dempe privatbilismen mot Bergen. Det bør også vurderast mindre innfartsparkeringsanlegg nord og aust i Meland.»

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Utvikling av eit nytt kollektivknutepunkt med innfartsparkering på Flatøy er vist som ein del av utviklingsplan for innfartsparkering i strategiforslaget.

Når det gjeld mål om klimavenleg utvikling så bør det peikast på at innfartsparkering er eitt av fleire kollektivtiltak. Nivået for satsing på kollektivtiltak vert handsama i samband med det årlege budsjettarbeidet.

2.15 Askøy kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Arbeidsgruppe samferdsel i Askøy kommune har handsama *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*. Askøy kommune meiner at ansvaret for innfartsparkering må plasserast hos fylkeskommunen, uavhengig av kven som eig vegen inntil parkeringa. Kommunen er positiv til å etablere eit sambruksanlegg i Kleppestø sentrum, og ber fylkeskommunen ta initiativ til eit møte om saken.

Storebotn og Ravnanger vert av kommunen føreslått som aktuelle suppleringsplassar til innfartsparkeringsanlegga i Kleppestø sentrum.

Når det gjeld brukarbetaling, så finn kommunen det sentralt at eventuell brukarbetaling skjer på like vilkår på dei ulike innfartsparkeringsplassane.

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Dagens plassering av innfartsparkering gir god kontakt med båt og buss mot Bergen, og det er positivt at Askøy kommune vil samarbeide med fylkeskommunen om vidareutvikling av tilbodet.

Vidare legg forslaget til innfartsparkeringsstrategi til grunn at det kan etablerast innfartsparkering andre stader, der kontakt med kollektivnettet kan sikrast. Eventuelle andre plasseringar for innfartsparkering må vurderast i det vidare arbeidet. Fylkesrådmannen legg til grunn at vidare utvikling av innfartsparkering på Askøy vert vurdert i Askøypakken.

Når det gjeld spørsmålet om standardisering av brukarbetaling så er det ulike prinsipp som kan leggst til grunn. Eitt prinsipp legg til dømes opp til differensiering i betaling etter kor sentralt anlegget er plassert, mens eit anna kan vere flat takst for alle p-plassar. Dette må avklarast i det vidare arbeidet med spørsmålet om brukarbetaling.

2.16 Statens vegvesen

Hovudpunkt i uttalen:

Statens vegvesen er samd i at innfartsparkering ikkje er eit mål i seg sjølv – det er eitt av fleire tiltak som prioriterast opp mot kvarandre. Innfartsparkering er ei kostbar måte å oppnå fleire kollektivreisande, og kan risikere å gi fleire byter som bort kollektiv, gange eller sykkel på deler av reisa.

Vegvesenet er positiv til at sykkel får meir plass ved terminalar og innfartsparkering. Sikker sykkelparkering er derfor eit tiltak som bør prøvast ut.

Statens vegvesen ser det som viktig at brukarbetaling ikkje ligg på eit så lågt nivå at den stimulerer til å erstatte gange og sykkel med bil, samstundes som betalinga ikkje ligg på et så høgt nivå at den avviser dei som er avhengig av å bruke innfartsparkering.

Bompengar kan nyttast til innfartsparkering der det ligg føre pakkar som opnar for dette, dersom innfartsparkering er det riktige tiltaket. Vegvesenet har vidare ikkje innvendingar til vegeigarprinsippet, men minner om at ulike riksvegtiltak innanfor kollektivsektoren må prioriterast og innarbeidast i NTP-prosessane.

Statens vegvesen peiker på at det også med innfartsparkering må leggest til rette for universell utforming, for å ivareta menneske med nedsett funksjonsevne.

Uttalen vert oppsummert med at intensjonen med innfartsparkering er å gi eit tilbod til dei som ikkje når eit høgfrekvent kollektivtilbod med sykkel, gange eller kollektiv. SVV vil derfor peike på følgjande stader som mest aktuelle for innfartsparkering :

- Sotra (Straumeområdet)
- Kleppestø
- Knarvik/ Flatøy
- Indre Arna
- Os

Fylkesrådmannen sin kommentar:

Statens vegvesen sin uttale er i all hovudsak i tråd med dei prinsipp som er føreslått å ligge til grunn for strategien. Det bør og peikast på at vegvesenet legg til grunn den same tolkinga av vegeigarprinsippet som strategiforslaget.

Når det gjeld spørsmålet om nivå på eventuell brukarbetaling, så peiker Statens vegvesen at det er sentralt å finne riktig nivå. Dette må avklarast i det vidare arbeidet med spørsmålet.

3. Fylkesrådmannen si samla vurdering

Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 vart sendt på høyring av fylkesutvalet 19. november 2014. Det har vore over 40 pst vekst i talet på innfartsparkeringsplassar frå 2007 til i dag. Strategien legg opp til ca. 60 pst vekst fram mot 2030, og følgjande prinsipp står sentralt i strategien:

- Fylkeskommunen sitt ansvar gjeld overordna plassar, altså færre og større anlegg der parkering vurderast i samanheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnett
- Nye, reine innfartsparkeringsanlegg skal etablerast utanfor lokalsentra, køstrekingar og bomsnitt
- Sambruksanlegg kan etablerast der det er reelt behov for innfartsparkering, og ikkje berre senterparkering
- Brukarbetaling kan nyttast til å redusere etterspurnaden etter innfartsparkering, spesielt blant dei som har gang- eller sykkelavstand til innfartsparkering eller eit busstilbod av god kvalitet
- Når det ikkje ligg føre bompengepakkar der innfartsparkering kan vere ein naturleg del er det naudsynt at fylkeskommunen samarbeider med kommunane om økonomisk grunnlag
- Det må sikrast eit balansert forhold mellom leigeplassar og egne, permanente plassar
- Vegeigarprinsippet – fylkeskommunen har primært ansvar for innfartsparkeringsanlegg som ligg til fylkesveg
- Sikker sykkelparkering skal prøvast ut ved utvalde anlegg for innfartsparkering

Fylkesrådmannen finn at uttalene i hovudsak støtter opp om strategiforslaget. Uttalane til høyringsutkast for Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 kan summerast opp i 3 deler:

- 1) Lokale/ kommunale innspel om etablering av fleire innfartsparkeringsanlegg og fleire innfartsparkeringsplassar samla sett. Innspela er basert på dagens observerte etterspurnad.
- 2) Innspel knytt til brukarbetaling
- 3) Fylkeskommunen må ha det overordna ansvaret for innfartsparkering – og samarbeide med den einskilde kommune om etablering

I tillegg kjem Fylkesmannen i Hordaland sin uttale, som på et meir generelt nivå stiller spørsmål knytt til innfartsparkering som verkemiddel. Fylkesrådmannen vil gjennomgå denne til sist.

1) *Lokale/ kommunale innspel om etablering av fleire innfartsparkeringsanlegg og –plassar.*

Basert på dagens etterspurnad etterlyser både omlandskommunane og Bergen ei større satsing på innfartsparkering. Den auka satsinga vert grunngitt med observert etterspurnad, det vil i praksis si at nokre plassar er fulle tidleg på morgonen. Dette bør i følgje dei innkomne uttalane resultere i større kapasitet ved den einskilde plass, samt fleire anlegg.

Fylkesrådmannen vil her vise til strategiforslaget for innfartsparkering som peiker på at innfartsparkering ikkje bør baserast berre på observert etterspurnad. Dette synet vert støtta av Transportøkonomisk institutt, mellom anna gjennom kartlegginga av bruken av innfartsparkeringsplassar i Bergensområdet.

Kartlegginga viste at det er mange brukarar som bur innanfor 1 – 2 km frå enten innfartsparkering eller eit busstilbod med god frekvens. Dersom ein tar utgangspunkt i grunngjevinga for innfartsparkering (kap. 3.1 i strategiforslaget) kjem desse brukarane i utgangspunktet ikkje inn under målgruppa for innfartsparkering, og over halvparten av dei heller ikkje utfører ærend på veg til eller frå. Det må likevel minnast om at dette ikkje gjeld alle plassane, og at kartlegginga og viser at nokre plassar gir ei større flatedekning for kollektivtrafikken, kombinert med fleksibilitet i reisekjeda.

Strategien viser til fylkeskommunen sitt ansvar for overordna innfartsparkering, altså færre, større plassar, som vert sett i samanheng med overordna rutestruktur for kollektivtrafikken og hovudvegnettet i regionen. Uttalane viser til fylkeskommunen sitt ansvar for overordna plassar, men peiker samstundes på behov for etablering av fleire anlegg i kvar einskild kommune.

For å få ein effektiv utnytting av innfartsparkering som verkemiddel, som er kopla opp mot og støttar under eit kollektivtilbod av god kvalitet, finn fylkesrådmannen det sentralt at ein ikkje får fragmentering av innfartsparkeringsstilbodet i mange, mindre plassar med eit høgt kostnadsnivå og avgrensa kollektivtilbod.

Når det gjeld behovet for fleire innfartsparkeringsplassar (ikkje fleire anlegg), så legg strategien opp til ein større auke i talet på plassar fram mot 2030 enn det som har vore tilfelle fram mot 2015. Dette er i tråd med størsteparten av innspela frå høyringsrunden, og bør vegast mot eventuell effekt av brukarbetaling og investeringsnivå for andre kollektivtiltak i same periode.

Fylkesrådmannen vil derfor tilrå at forslaget til strategi for innfartsparkering, når det gjeld kommunale innspel om auka tal på plassar og anlegg, framleis har som mål at det skal satsast på færre, overordna anlegg. Fylkesrådmannen rår og til at utviklingsbane 2 i strategiforslaget vert lagt til grunn for det vidare arbeid.

2) *Brukarbetaling*

Dei fleste uttalane er positive til brukarbetaling, men er samstundes uroleg for effekten av slik betaling. Innspela peiker på at kollektivreisen samla sett (parkering + kollektivbillett) ikkje må bli for dyr, og at brukarbetaling kan gi overføring av trafikk og parkerte bilar til bustadområde og langs veg.

Fylkesrådmannen er samd i at brukarbetaling kan reise utfordringar som gjer det naudsynt med god koordinering med lokale parkeringsstyresmaktar. Samstundes er det då grunn til å forvente at brukarbetaling vil redusere etterspurnaden etter innfartsparkering, spesielt blant dei som har gang- eller sykkelavstand til innfartsparkering eller eit busstilbod av god kvalitet. Kartlegginga gjennom TØI har vist at

ein stor del av brukarane av innfartsparkering i Bergensområdet på denne måten ikkje kjem inn under målgruppa for innfartsparkering.

Eksempellet frå Vegdirektoratet i Oslo har vist at sjølv ein moderat brukarbetaling kan ha stor innverknad på etterspurnaden og behov for å utbygging av innfartsparkeringstilbodet. Fylkesrådmannen til derfor tilrå at det vert arbeidd vidare med brukarbetaling for innfartsparkering.

3) Fylkeskommunen sitt ansvar for innfartsparkering

Strategien legg opp til å vidareføre fylkeskommunen sitt overordna ansvar for innfartsparkering, og dette er i tråd med innspela frå høyringsrunden. Fylkesrådmannen vil her likevel minne om kommunane sitt ansvar som planstyresmakt, og at vidare utvikling av innfartsparkeringstilbodet må skje i samarbeid med kommunane.

Dette medansvaret gjeld også finansiering. Der det ikkje ligg føre relevante bompengepakkar som også omfattar innfartsparkering er det avgjerande at også kommunane bidrar økonomisk til gjennomføring dersom det skal vere mogleg å auke talet på innfartsparkeringsplassar i tråd med strategien (jf. sak om innfartsparkering handsama av fylkesutvalet 23. juni 2011).

4) Særskilt om Fylkesmannen i Hordaland sin uttale

Fylkesmannen i Hordaland sin uttale skil seg frå dei andre ved å opne for ein meir generell og kritisk diskusjon av innfartsparkering som verkemiddel for å fremje auka bruk av kollektivtransport.

Fylkesmannen legg til grunn at fleire innfartsparkeringsplassar i eit område vil kunne føre til meir bilkøyring, både ut frå tilgang til parkering og ut frå at reisande heller vel bil enn lokalbuss på første del av reisa. Fylkesrådmannen er samd i dette, men meiner samstundes at det må vurderast om meir bilkøyring ved innfartsparkeringsplassen samstundes kan redusere bilkøyring på innfartsåranene. Dette vil vere eit sentralt argument for strategien sitt forslag om å plassere innfartsparkering utanfor lokalsentra og køstrekningar.

Kartlegginga har vist at mange brukarar bur nært innfartsparkering eller eit godt kollektivtilbod, desse meiner fylkesmannen ikkje er i målgruppa for innfartsparkering. Fylkesrådmannen vil her vise til dømet frå Vegdirektoratet, og finn at det kan vere føremålstenleg å prøve om brukarbetaling kan redusere bruk blant dei som bur nærast.

Fylkesmannen stiller spørsmål om innfartsparkering faktisk er eit treffsikkert og kostnadseffektivt verkemiddel for å erstatte personbilreiser med kollektivtrafikk, og at ein derfor stiller seg varsam til vidare satsing.

Fylkesrådmannen er samd i bygging av p-hus til innfartsparkering har høge kostnadar (normalt 3 – 400 000 kr per bilplass, jf. p-hus i Birkelandsskiftet). Strategien legg derfor opp til at nye plassar bør etablerast utanfor lokalsentra der det er rimelegare å bygge. Fylkesrådmannen vil vise til at dersom ein klarar å oppfylle fleire av dei kriteria som er nemnt under *Grunngjeving for innfartsparkering* (kap. 3.1 i strategiforslaget), mellom anna:

- Avlasting av hovudvegssystemet
- Betre flatedekning for kollektivtrafikken
- Legge til rette for mindre parkering i sentrum,

samstundes som det kan vere mogleg å unngå fleire av dei *Utfordringar knytt til innfartsparkering som verkemiddel* som er nemnt i kap. 3.2, mellom anna at:

- Privatbilen utkonkurrerer lokalbusstilbodet
- Innfartsparkering gir auka bilbruk i området
- Bygging av innfartsparkering gjer at det ikkje er mogleg å satse på andre kollektivtiltak i området

Fylkesrådmannen vil peike på at dette talar for at kvar einiskild innfartsparkeringsplass må vurderast for seg. Innfartsparkering som kollektivtiltak bør kombinerast med brukarbetaling slik at ein betre kan treffe målgruppa for innfartsparkering og ein reduserer subsidieringa av dei som vel bil og ikkje buss til bytepunktet.

Når det gjeld innfartsparkering for sykkel, så finn fylkesrådmannen at dette er lite ressurskrevjande tiltak som kan få stor effekt på sikt. Fylkesrådmannen arbeidar med å sikre betre løysingar for sykkelparkering både ved innfartsparkeringar og kollektivknutepunkt. Dette er og eit tiltak i handlingsprogrammet til *Klimaplan for Hordaland*.

Fylkesrådmannen ser det som at arbeidet til den tverrpolitiske arbeidsgruppa med dette er fullført, og rår derfor til at gruppa vert avslutta. Det vidare arbeidet med *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* vil bli følgd opp gjennom arbeidet med handlingsprogram for *Kollektivstrategi for Hordaland* og dei årlege plan- og byggeprogramma.