

Møtereferat

Dato: 28.10.2014

| | | | |
|-------------|---|------------------------------------|-------------------|
| Emne: | Møtereferat tverrpolitisk arbeidsgruppe 13. okt 2014 | | |
| Til stades: | Gustav Bahus Atle Kvåle | FRP A | |
| Forfall: | Eli Årdal Berland Alf Helge Greaker Tom Skauge | H V FL SV/R | Sak: 2014/15627-6 |
| Møtetid: | 09:30-11:00 | Møtestad: Møterom 826, fylkeshuset | |

Møteleiar: Gustav Bahus**Referent: Lise Ådlandsvik/Erlend Iversen**

Saker:

1. Godkjenning av innkalling og sakliste
Innkalling og sakliste vart godkjent. Merknad om at medlemmane seint melder inn/manglande melding om forfall møte.
2. Godkjenning av møteref.(10/09-14)
Godkjent.
3. Gjennomgang av utsendt utkast til Strategi – og handlingsprogram for innfartsparkering
Utkastet vart gjennomgått, med hovudvekt på kapittel 6. Særlege merknader, tilleggspunkt og presiseringar var det til fire av punkta:

«Geografisk plassering av innfartsparkering»

Presisering om at det er dei «overordna plassane» som er ein del av strategien. På mindre anlegg bør ein ha fokus på sykkelparkering, og at dei er utan etableringskostnader. Den enkelte kommune har eit eige ansvar for dei mindre plassane.

Strategien bør presisere fylkeskommunen sitt ansvar for overordna plassar. Dersom Bergen kommune ønskjer å etablere plassar på til dømes Sandeide (Statens vegvesen sitt prosjektkontor for Ringveg vest) fell ikkje dette under fylkeskommunen sin definisjon av overordna plassar. Utreiingane frå TØI viser at fokus bør vere på at nye innfartsparkeringsplassar ikkje vert etablert inne i byen/ kollektivbyen. Eit unntak her vil likevel vere Åsane, knytt til Bybanen BT4.

Når det gjeld presisjonsnivået for strategien så kan dette todelast. Det bør ha ei noko generelt omtale av lokalisering, men i tillegg og innehalde eit grovt estimat på plassar.

I strategien må det verte ei større omtale av dei regionale stamlinjene og kva dette inneber, samt kva som kan reknast som eit godt og tilfredsstillande kollektivtilbodet.

«Brukarbetaling»

Brukarbetalinga må vere enkel. Det skal og gjelde for dei som ikkje nyttar plassen kvar dag. Ønskje om eit eins system for kollektivbillett og betaling for innfartsparkering, at betaling for innfartsparkering er ein integrert del av kollektivbilletten.

Skyss ser behovet for fleire, ulike teknologiske løysingar knytt til billettering. Brukarbetaling kan vere aktuelt å kople til mobilløysingane til Skyss, meir enn billettsystemet i seg sjølv. Målsetnaden vil vere den same, enkelt å bruke.

Eit anna alternativ kan vere dagens månadskort med tillegg for parkering, men fangar då i mindre grad opp dei sporadiske brukarane.

Vidare er det eit spørsmål om korleis leigeplassane/sambruksanlegga skal ha brukarbetaling, og kva for krav ein skal setje då.

Strategien må gå meir inn på takstsonesystemet, og kva verkander dette har på innfartsparkering. Det same gjeld tidsdifferensierte bompengar. Etablering av nye bomsnitt kan auke betalingsvilje for innfartsparkering.

Den geografiske plasseringa av plassen har innverknad på om det skal vere brukarbetaling eller ikkje. Nærare sentrum bør det vere brukarbetaling, men ikkje i distrikta.

«Leige eller eige»

Flyttast lenger fram i dokumentet. Viktig at leigeplassar er knytt nært opp til kollektivknutepunkt, med god tilgang og bra tilrettelegging. Dette har og samanheng med sonestruktur og bompenganeanlegg. Det vert presisert at kostnadane for leige er betydelege.

«Vegeigarprinsippet»

Presisering av det som står i den nasjonale handlingsplanen for kollektiv, jf ansvar for innfartsparkeringsplassar. Samferdselsdepartementet legg i *Handlingsplan for kollektivtransport (2014)* til grunn følgjande ansvarsfordeling:

Ansvaret for etablering av innfartsparkeringsplassar er i dag fordelt på ulike partar. I hovudsak har Jernbaneverket ansvaret for innfartsparkeringsplassar ved jernbanestasjonar, fylkeskommunen langs fylkesvegane og annan fylkeskommunal infrastruktur, Statens vegvesen langs riksvegar og kommunen langs kommunale vegar.

Om handlingsplanen

Dimensjonering: Dagens behov vert i stor grad definert av observert etterspurnad. Strategien viser samstundes til at dimensjonering i stor grad er avhengig av andre faktorar, til dømes eventuell brukarbetaling, bompengar, kollektivtilbod og generell parkeringstilgang.

Det bør derfor sjåast på høve til å utvide plassane i det dei vert etablert, dvs. legge til rette for utvidingsmoglegheiter frå starten av.