

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Aina Tjosås	Arkivkode: N02 Q52
Arkivsaksnr.: 14/3785	JournalpostID: 14/34939

Saksnr: 97/2014	Utval: Os kommunestyre	Dato: 16.12.2014
---------------------------	----------------------------------	----------------------------

Strategi for innfartsparkering - høyringsuttale frå Os kommune**Administrasjonen sitt framlegg til vedtak:**

Os kommunestyre sluttar seg til vurderingane som er gjort i saka.

Os, den 03.12.2014

Knut Terje Rekve
Rådmann

Behandling:

Samrøystes vedtak som innstillinga.

OS KOMMUNESTYRE 16.12.2014, Sak 97/2014 -Vedtak:

Os kommunestyre sluttar seg til vurderingane som er gjort i saka.

Vedlegg

- Høyrings sak
- Strategi. Høyringsutkast
- Spørreundersøking
- Brukarbetaling
- Strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Fylkesutvalet gjorde i 2011 vedtak om å setje ned ei tverrpolitisk arbeidsgruppe, og utarbeide ein offensiv strategi for innfartsparkering. Det er på eit fagleg grunnlag utarbeidd eit forslag til strategidokument for innfartsparkering, sjå vedlegg.

Dette dokumentet vil bli følgt opp gjennom eigne prosessar med kommunane og dei årlege plan- og byggeprogramma, samt i handlingsprogrammet for kollektivstrategi for Hordaland frå 2016. Strategien skal og vere eit innspel til arbeidet med Regional areal- og transportplan

for Bergensområdet.

Forslaget til «*Strategi for innfartsparkering – fram mot 2030*» tek opp dei viktigaste elementa for å utvikle eit godt innfartsparkeringssystem i Bergensområdet. Ein grunnleggjande faktor for strategiarbeidet er at innfartsparkering må sjåast som ein del av kollektivtilbodet, og at fylkeskommunen sitt ansvarsområde gjeld det som vert omtala som dei overordna plassane. Strategien presenterer sentrale prinsipp som bør ligge til grunn for arbeidet med innfartsparkering, saman med forslag til vidare utvikling av tilbodet.

Strategien ønskjer å gjere tydeleg utfordringane knytt til innfartsparkering som verkemiddel, og kva for rammevilkår som ligg til grunn for fylkeskommunen sitt vidare utviklingsarbeid når det gjeld innfartsparkering. Sentrale prinsipp som vert handsama er geografisk plassering, parkeringskapasitet, sambruksanlegg, brukarbetaling, finansiering, eigedomsforhold for anlegg og for vegareal, samt innfartsparkering for sykkel. Spørsmåla kring tilrettelegging for el-bil og parkering for menneske med nedsett funksjonsevne er og drøfta.

Eit viktig prinsipp i strategien er at fylkeskommunen sitt ansvarsområde gjeld dei overordna plassane. Dette inneber at det vert satsa på færre, større anlegg, og ikkje mange små, geografisk spreidde plassar.

Strategien ser fram mot til 2030, og har med det same tidshorisont som Kollektivstrategien for Hordaland. Det blir presisert at innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet og at innfartsparkering må lokalisert opp mot kollektivtrafikk med høg frekvens. Måltala for vidare utvikling har teke utgangspunkt i 2001, og presenterer utviklinga fram til 2030.

Høyringsfristen er sett til 31. desember, og slutthandsaming vert i fylkestinget i mars

[Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift av leiar](#)

2015.

Kommentarar:

Os kommune har fått utkast til *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* på høyring. Innfartsparkering er ei aktuell problemstilling for Os og vi tykkjer derfor det er svært positivt at Hordaland fylkeskommune har sett i gang arbeid med å lage ein overordna strategi kring temaet. I samband med interne diskusjonar om og kvar vi skal ha innfartsparkering, vil strategien vere eit nyttig dokument.

Definisjoner og avgrensingar

Strategien omtalar kun overordna innfartsparkering som skal dekke større byområde og målgruppa for strategien er arbeidsreisande som har det sentrale byområdet i Bergen som sitt målpunkt. Dette er ei avgrensing som Os kommune støttar.

Vegeigarprinsippet

Vegeigarprinsippet gjer at det er fleire offentlege aktørar som er involvert i innfartsparkering. Per i dag har ikkje Statens vegvesen og fylkeskommunen ei felles tolking av dette prinsippet. Statens vegvesen blir gjennom denne strategien, og samferdselsdepartementet sin Handlingsplan for kollektivtransport (2014), tillagt eit større ansvar langs riksvegar enn kva som tidlegare har vore praktisert i vårt område.

Hordaland fylkeskommune legg til grunn i forslag til strategi at vegeigarprinsippet også gjeld for innfartsparkering. Dette betyr at fylkeskommunen har ansvar for innfartsparkering som ligg til fylkesveg og annan fylkeskommunal infrastruktur, medan Statens vegvesen har ansvaret langs riksvegane.

Innfartsparkering er tett knytt til kollektivtrafikken og må leggjast der det er mest tenleg, uavhengig av kven som eig vegen. For å sikre gode løysingar meiner Os kommune at det er naturleg at fylkeskommunen har det overordna ansvaret for koordinering, planlegging og drifting av parkeringsplassane, i tett samarbeid med den aktuelle kommunen og andre transportaktørar.

Grunngjeving og utfordringar

I kapittel 3 blir det gjort greie for grunngjevingar og utfordringar knytt til innfartsparkering. Dette er ei god oversikt over viktige moment som må takast omsyn til ved etablering av innfartsparkering.

Sentrale prinsipp og strategi og innfartsparkering.

Kapittel 4 understrekar at brukarar av innfartsparkering normalt ikkje er avhengig av fleksibiliteten/ rutetilbodet ein bussterminal kan tilby, då dei køyrer bil til bytepunktet. Det vert difor vurdert som tilstrekkeleg at innfartsparkeringa ligg til eit kollektivtilbod med god frekvens inn mot Bergen sentrum, og ikkje til ein kollektivterminal. Dersom innfartsparkering skal etablerast i sentrumsområde må det vere på grunn av høve til å inngå leigeavtaler/sambruk.

Dette er eitt av fleire viktige sentrale prinsipp som vil kunne få betydning for korleis Os

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift av leiar

kommune vel å organisere innfartsparkeringa lokalt i kommunen.

Innfartsparkering for sykkel

I forslag til strategi er det sagt at det parallelt med etablering av innfartsparkering for bil også bør leggjast til rette for sykkel. Os kommune meiner at dette bør vere eit skalkrav og at det også må planleggjast for el-syklar.

Mål og utviklingsplan for innfartsparkeringstilbodet

Os kommune støttar vurderinga om at innfartsparkeringplassar ikkje er eit mål i seg sjølv, men eitt av verkemidla for å auke talet på kollektivreiser og slik redusere biltrafikken. Det er derfor viktig å legge til rette for fleire innfartsparkeringsplassar enn vi har i dag.

I 2021 er ny E39 ferdig og køyretida Os-Bergen er kraftig redusert. Samstundes vil innkrevjing av bompengar starte. Dei siste åra har tal på ekspressbussar mellom Osøyro og Bergen auka og det er rimeleg å anta at dette er ei utvikling som vil halde fram, også etter at ny E39 er etablert.

I samband med pågåande reguleringsarbeid for Lyseparken, vil innfartsparkering vere eit sentralt tema vurdert opp mot ny kollektivterminal. Ein slik parkering vil kunne ta i mot køyrande frå Lysefjorden og kanskje på sikt frå Søfteland. Lyseparken må derfor inn som ein aktuell stad for innfartsparkering under punktet 5.3 om Os.

For andre stader i kommunen vil det vere lite føremålstenleg å samle all innfartsparkering i Lyseparken. Det må derfor etablerast innfartsparkeringsplassar også nærare Osøyro. Om Os kommune skal satse på området ved Tøsdal, Osøyro eller andre stader, vil bli nærare diskutert i samband med rullering av arealplanen.

Konklusjon:

Administrasjonen rår kommunestyret til å slutta seg til vurderingane som er gjort i saka og at dette vert Os kommune si høyringsuttale til Hordaland fylkeskommune sitt framlegg til *Strategi for innfartsparkering – fram mot 2030*.

Os, den 03.12.2014

Aina Tjosås
Plan- og utviklingssjef