

Hordaland fylkeskommune
hfk@hfk.no

Vår ref: Jan Arne Kragset

Deres ref: 2014/15627-8

Dato: Oslo, 22.12.2014

HORDALAND FYLKESKOMMUNE: STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING – FRAM MOT 2030 – HØRINGSUTTALELSE

ROM Eiendom AS er et heleid datterselskap i NSB-konsernet, som igjen er eid av Samferdselsdepartementet. Her ligger eierskapet og ansvaret for forvaltning og utvikling av eiendomsmassen som tidligere tilhørte NSB. ROM Eiendom koordinerer og besvarer også høringsuttalelser til plansaker etter plan- og bygningsloven, på vegne av NSB AS som statseid transportselskap og hjemmelshaver til grunn.

Utvikling av sentrale tomter rundt jernbanestasjoner (knutepunktsutvikling) og tomter frigitt fra jernbaneformål inngår i vårt ansvarsområde. Som en av landets største eiendomsaktører har selskapet som mål å være ledende på byutvikling ved kollektivknutepunktene gjennom vår visjon ”å skape bedre byrom der mennesker møtes”. Utvikling av våre eiendommer skal bidra til at flere velger å reise kollektivt.

Vi viser til Deres brev av 21. november 2014 med svarfrist 31. desember.

Det foreliggende dokumentet tar for seg kun de overordnede parkeringsanleggene i Bergensregionen, 19 i tallet, dvs i/nær de større bydelssentra og tettsted-konsentrasjoner. Til sammen rommer disse i dag 2500 bilplasser. Sykkelparkering skal være en viktig del av strategien for innfartsparkering. Målgruppen for strategien er de som pendler inn og ut av det sentrale byområdet i Bergen.

ROM Eiendom vil gi følgende uttalelse:

Generelt

Høringsutkastet gir en konsis og samtidig dekkende redegjørelse for problematikken rundt innfartsparkering. NSB/ROM Eiendom er enig i at innfartsparkeringen ikke er et mål i seg selv, men må sees på som en del av kollektivstrategien, og et middel for å oppnå omforente miljømål om at transportveksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Sambruksplasser bør tilstrebes der hvor det er mulig, for eksempel der hvor større kultur- eller idrettsanlegg, som hovedsakelig er i bruk kvelder og helger, er lokalisert i nærheten.

ROM Eiendom er opptatt av de parkeringsanleggene som betjener jernbanestasjonene. Som kjent er det Jernbaneverket som har planleggings- og driftsansvar for disse. Grunnarealene er som oftest eid av oss, men disponeres av Jernbaneverket gjennom et sett privatrettslige eiendomsavtaler mellom JBV og ROM Eiendom. Innenfor det aktuelle geografiske området er det kun ett anlegg som betjener togstasjon. Det er Indre Arna med 453 plasser (iflg. kart side 6).

Indre Arna

Innfartsparkering bør i første rekke være et virkemiddel for å kompensere for manglende kollektiv flatedekning. Jo mer tettbygd strøk, desto bedre og mer fullstendig dekkende bør matebusstilbudet være. Restriksjoner på innfartsparkering må kobles med forbedret matebusstilbud.

Valg av løsning for innfartsparkering må avveie arealbrukshensyn, øvrig kollektivtilbud, og prisingspolicy. Den foreslåtte strategien for å redusere arealkonflikter, nemlig å legge innfartsparkeringene langs kollektivstrengene inn mot Bergen sentrum, men utenfor bydels-senterdannelsene, er interessant. Bergen kommune har igangsatt områdereguleringsplanlegging for sentrale Arna. Her er det viktig å få høy utnyttelse av bolig- og næringsarealer, i tillegg til god handels- og senterdanning. Det er derfor viktig at ikke innfartsparkering i stor skala reduserer mulighetene for senterutvikling.

I sentra med arealknapphet bør man prinsipielt prioritere utbygging/knutepunktsutvikling ved kollektivknutepunktene. Det er da bedre å legge innfartsparkeringen litt mindre sentralt, men etablere et godt matebusstilbud som samtidig dekker eksisterende bolig- eller næringsområder. Alternativt kan man anlegge rasjonelle flerplansløsninger for parkeringer for å erstatte flateparkering, og de parkerende må kanskje akseptere en parkeringsavgift på (tilnærmet) markedsnivå. Tall fra tilsvarende planarbeid i Oslo-Akershusregionen viser at 400 parkeringsplasser på mark i by kan tilsvare 150 boliger eller 1.000 arbeidsplasser i arealforbruk.

En styrking av Bergens nære bydelssentra gjennom by- og næringsutvikling vil også på lengre sikt bidra til å spre trafikkmønsteret, minske det ensrettede rushtidspresset og gi en bedre og jevnere utnyttelse av vei- og busskapasitet.

Vi vil også vise til en fersk rapport fra Transportøkonomisk Institutt (TØI-rapport 1366/2014), der det påvises at ikke alle innfartsparkeringer nødvendigvis er miljøvennlige eller reduserer klimagassutslippene. Noen ganger blir resultatet økt biltrafikk totalt sett, og ut fra et bærekraftperspektiv ville utbygging av parkeringsarealene i mange tilfeller gitt en større klimagevinst.

Vennlig hilsen
Rom Eiendom AS

Jan Arne Kragset
prosjektsjef