

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga

Postboks 7900
5020 Bergen

30.12.14

Ref 2014/15627

STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING I BERGENSOMRÅDET.

HØRINGSUTALELSE.

Da vi anser parkering som et viktig element i vårt prosjekt *Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi i Bergensområdet* ønsker også vi å komme med våre kommentarer. Som kjent har prosjektgruppe med medlemmer fra bl.a Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen. Vårt prosjektet er også delfinansiert av fylkeskommunen.

Som nevnt i hovedrapporten er hovedhensikten med å satse på innfartsparkering i Bergensområdet det samme som for andre byområder, et ønske om å redusere presset på innfartsårene ved at flere parkerer utenfor sentrum til fordel for en bedre flyt i rushene morgen- og ettermiddag. På disse tidspunkt er kollektivtilbudet inn mot selve sentrumskjernen i Bergen meget bra både fra sør – nord og vest. Det er også som kjent slik at biltrafikken til/fra sentrumskjernen i praksis har hatt nullvekst de siste 20 –25 år. Trafikken som vokser på innfartsårene er den som går mellom områdene utenom/forbi sentrum. For mange av de trafikanter som bor i et av de ytre områdene/omlandskommunene og samtidig jobber i et annet, er naturlig nok kollektivtilbudet ikke så godt at bilen byttes ut med buss. En fortsatt til dels større vekst i bosetningen i omlandskommunene enn i de sentrale deler av Bergen kommune, tilsier at kollektivtrafikken står overfor store utfordringer skal den kunne øke sin andel av persontransporten i Bergensområdet. Bergensområdet inkl. omlandskommunene har anslagsvis 1800 bussholdeplasser hvorav bare et mindre antall ligger langs de viktigste innfartsårene. Av hensyn til både kostnader og miljø vil det fra mange av disse busslommene neppe være riktig å satse på en vesentlig satsing på kollektivtransport med 50-seters busser. Til det er og blir nok passasjergrunnlaget altfor lite.

I denne situasjon er det interessant at Hordaland fylkeskommune vil se på hvordan bruk av innfartsparkering kan være med på å effektivisere satsingen på å utnytte kollektivtransport fordeler på en enda bedre måte. Imidlertid: En klassisk innfartsparkeringsplass blir vel i dag brukt av sjåfører som kan parkere gratis i arbeidstiden samtidig som de reiser kollektivt til/fra sentrum på en tur som til dels også er subsidiert av det offentlige. Antar de fleste sjåfører som i rushtrafikken for øvrig, kommer og returnerer fra innfartsparkeringsplassen alene i bilen. I tillegg er det selvsagt betenkelig at et stort antall av sjåførene kommer fra

nærområdet som beskrevet i utredningen. I rushet over indre bomring (begge veger) i Bergen går det anslagsvis 70 – 80.000 biler. De anslagsvis 2000 innfartsparkeringsplasser vi har i dag langs innfartsårene har derfor neppe noen stor innflytelse på rushtrafikken på disse hovedvegene og heller ikke på det totale trafikkbilde i Bergensområdet.

Her er det ny teknologi kan komme oss som trafikanter og kollektivselskapene til hjelp gjennom bruk av smarttelefonen. Kombineres de nevnte bussholdeplasser og andre samlingspunkt i områdene med ledige bilseter ved satsing på samkjøring til fra innfartsparkering og andre knutepunkt langs innfartsårene, vil effekten av innfartsparkeringsanleggene kunne økes. Satses det samtidig på at parkeringsplassene i stor grad forbeholdes de som samkjører, såkalt 2+ parkering, bør effekten av plassene kunne bli enda større. Ved bruk av dagens samkjøringsapplikasjoner ville det da bli langt enklere å skaffe seg skyss til innfartsparkeringen om morgenen og tilsvarende fra parkeringen om ettermiddagen. Dette gjelder ikke minst til områder der grunnlaget for kollektivtransport er lite.

De fleste rutetilbud i de sentrale strøk går i stor grad til/fra sentrum og i mindre grad mellom områdene rundt sentrum. Det kan også tenkes at innfartsparkeringsplassene burde kunne forbeholdes de som samkjører «på tvers» mellom byområdene, der «omvegen» om sentrum er et mindre gunstig tilbud for trafikantene samtidig som de påfører kollektivtransporten en ekstra stor belastning.

Gjennom bruk av samkjøringsapper hvor også sjåførens bilnummer inngår, er det om man får tillatelse til det, lett å kontrollere om forutsetningen for 2+ parkering er oppfylt eller ikke. Det samme gjelder også om differensiert parkeringsavgift blir en del av løsningen på de større offentlige anlegg. Kanskje kan det også om ønskelig, være med på å «luke vekk» de sjåfører som har kort reise mellom parkeringen og hjemmet. Lignende spørsmål i tilknytning til parkering, blir nå tatt opp med Datatilsynet i det prosjekt vi har under utvikling.

Kanskje er det en idè å vurdere om det ikke under den videre utvikling av innfartsparkeringskonseptet, blir lagt opp til et samarbeid med vårt prosjekt for «samkjøring med bil, buss/bane og taxi». Vi i vår prosjektgruppen kan ikke se annet enn at dette vil være positivt.

På vegne av prosjektgruppen

Arild Eggen /92749206/arild,eggen@vegvesen.no
Prosjektleder.

Kopi: Gunhild Raddum HFK
Olav Finne SVV

