



## Høring - strategi for innfartsparkering

NIHO ESARK-03-201400030-365

### Hva saken gjelder:

Hordaland fylkeskommune har ved epost 21. november 2014 sendt på høring rapporten «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030». I rapporten utredes grunnlaget for å utvikle et godt system for innfartsparkering i Bergensområdet, og fylkeskommunen påpeker i oversendelsen at det er grunnleggende viktig å se på innfartsparkering som en integrert del av kollektivtilbudet. Strategien omtaler viktige prinsipper for arbeidet med innfartsparkering, og presenterer forslag til hvordan parkeringstilbudet kan utvikles videre.

Bystyret behandlet den 26. mai 2008 sak om innfartsparkering, sak 94-08, og fattet følgende vedtak:

1. *Det etableres anlegg for innfartsparkering for bil i tråd med tabell 5 i fagnotatet og vedtakspunkt 6 (Arna stasjon), på kort sikt ca. 600 nye plasser. Anlegg langs bybanen prioriteres.*
  - a. *Det må arbeides for å finansiere opp tiltak utover tiltak Bergen kommune i dag har finansiering til.*
2. *Det er et mål å øke andelen som sykler i Bergen. Sykkelparkering er et av flere virkemidler for å flere til å reise mer miljøvennlig, og utgjør rimelige og lite arealkrevende tiltak. Alle større holdeplasser, kollektivknutepunkt og innfartsparkeringsanlegg bør være tilrettelagt for sikker sykkelparkering.*
3. *For sykkelparkering avsettes på kort sikt 4,6 millioner kroner - av rammen på 40 millioner kr. - til 740 nye plasser, slik det fremkommer i saken. Langs bybanen etableres sykkelparkering som del av bybanens holdeplasser.*
4. *Alle utvidelser og nyanlegg evalueres fortløpende som grunnlag for videre utvikling.*
5. *Byrådet gis fullmakt til å inngå avtaler og lignende for kortsiktige løsninger for innfartsparkering i forbindelse med bybanens anleggsperiode.*
6. *Parkeringskapasiteten ved Arna stasjon er sprengt fra formiddag til tidlig ettermiddag og må utbedres. Et kortsiktig, men effektivt tiltak er oppmerking av plassen i henhold til dagens parkeringsnorm. Bystyret ber også byrådet vurdere og igangsette tiltak som kan forbedre sikkerheten og forhindre/begrense hærverk, som for eksempel belysning og overvåkning over plassen. Et langsiktig tiltak vil være å sette i gang regulering av P-hus/anlegg snarest mulig, slik at man sikrer tilstrekkelig areal også med tanke på en eventuell utvidelse av plassen. Bystyret ber byrådet om å vurdere igangsetting av en slik reguleringsplan (som vil ivareta det fremtidige parkeringsbehovet ved innfartsparkeringen). Det vises for øvrig til Arna bydelsstyre sin uttalelse.*
7. *Bergen bystyre ber byrådet sørge for et godt samarbeid med omegnskommunene og fylket slik at det etableres velfungerende innfartsparkering i alle omegnskommunene. Uten gode muligheter for innfartsparkering i omegnskommunene, vil trafikanter herfra i stedet belaste innfartsparkeringen*

*innad i Bergen kommune. Det må vurderes ulike tiltak som stimulerer reisende til å bruke innfartsparkering i egen kommune primært.*

8. *Bergen bystyre viser til høringsuttalelser fra bydelsstyrene og ungdommens bystyre, og ber om at disse innspillene vurderes i det videre arbeidet med innfartsparkering i Bergen.*

I strategien for innfartsparkering som ble vedtatt i 2008, anbefales det at parkeringsanleggene for bil som et hovedprinsipp lokaliseres til bydelssentrene. Dette medfører at de viktigste anleggene plasseres i eller nær Åsane sentrum, Nesttun, Rådal (Lagunen), Fyllingsdalen (Oasen), Loddefjord (Vestkanten) og Indre Arna (Arna stasjon). Innenfor dette området er kollektivtilbudet godt og de fleste har korte avstander til holdeplasser med høy frekvens. Parkeringsanlegg nærmere Sentrum bør prioriteres for sykkel.

Strategien for innfartsparkering omfattet i 2008 Bergensområdet, og det nye forslaget til strategi omfatter i tillegg til Bergen også Sotra, Os og Askøy. Innenfor Bergen er prioriteringene i den nye strategien i hovedsak sammenfallende med strategien som ble vedtatt i 2008. I rapporten vises det til at innfartsparkering ikke er et trafikkregulerende tiltak som i vesentlig grad vil kunne påvirke trafikkmengdene eller luftkvaliteten. Det er likevel et mål at gode og funksjonelle anlegg for innfartsparkering skal kunne bidra til å redusere rushtidstoppene på innfartsårene mot Sentrum.

Dagens antall plasser for innfartsparkering framgår av tabellen nedenfor:

<b>Parkeringsanlegg</b>	<b>Antall parkeringsplasser</b>
Åsane	188
Indre Arna	453
Nesttun	176
Skjoldskiftet	56
Skjold kirke	29
Sætervegen	26
Steinsvikvegen	186
Lagunen	150
Birkelandsskiftet	108
Oasen	135
Storavatnet	150
<b>Sum Bergen</b>	<b>1657</b>
Flatøy	69
Knarvik	306
Os	50
Straume	132
Kleppestø	465
<b>Sum nabokommuner</b>	<b>1022</b>

I rapporten som nå er sendt på høring, er det utarbeidet en evaluering av hvordan de enkelte parkeringsanleggene fungerer, og det framgår at det er betydelige variasjoner mellom de ulike anleggene. I høringsrapporten har fylkeskommunen definert sitt ansvarsområde for innfartsparkering til å omfatte overordnede parkeringsplasser. Dette er parkeringsplasser som inngår i en overordnet transportstrategi for Bergensområdet, og som i hovedsak er rettet mot rushtidsbaserte arbeidsreiser med bil mot Bergen sentrum. For anleggene i Bergen er de viktigste erfaringene oppsummert i kapittel 5 i høringsrapporten.

Det omtales også hvilke anlegg som regnes som overordnede og dermed faller inn under fylkeskommunens ansvarsområde.

I Åsane er anlegget for innfartsparkering plassert nær kollektivterminalen, og alle plassene blir tatt i bruk tidlig på morgenen. Mange brukere bor nærmere enn 2 km fra terminalen, i tillegg til at mange bor nær stamlinjene for buss til Støbotn og Flaktveit. Det anbefales at videre utvikling av parkeringstilbudet i Åsane, kobles til arbeidet med Bybanen.

Langs Bybanen mot sør har det skjedd en betydelig bedring i parkeringstilbudet med nytt parkeringshus på Nesttun i tillegg til to mindre plasser på Skjold. Fylkeskommunen har inngått leieavtale med Lagunen om parkeringsplasser. Som en del av Bybanens byggetrinn 3, blir det bygget et nytt parkeringshus med 280 plasser under Birkelandsskiftet terminal. Fylkeskommunen definerer parkeringsanleggene på Nesttun, i Rådal (Lagunen og Steinsvikvegen) og Birkelandsskiftet som overordnede anlegg.

I Bergen vest ble kapasiteten ved Storavatnet økt i 2012, mens kapasiteten ved Oasen ble litt redusert i forbindelse med utbygging av kjøpesenteret. Det var tidligere planlagt en utvidelse av kapasiteten ved Skarphaugen i Fyllingsdalen, jf. bystyrets vedtak i 2008. Fylkeskommunen definerer ikke parkeringsanleggene i Fyllingsdalen som overordnede, siden de ligger nær Sentrum og «innenfor det overordnede hovedvegnettet». I vest er Storavatnet definert som et overordnet parkeringsanlegg.

Anlegget for innfartsparkering i Indre Arna er Jernbaneverkets eiendom, og fylkeskommunen definerer dette anlegget som overordnet. Parkeringsanleggene på Sotra, i Nordhordland, Os og Askøy er alle definerte som overordnede anlegg. Statens vegvesen blir i strategi for innfartsparkering og Samferdselsdepartementets Handlingsplan for kollektivtransport (2014), tillagt et større ansvar enn det som tidligere har vært praktisert. Dette gjelder i første rekke parkeringsplasser som ligger til riksveg. Departementet har lagt til grunn at Jernbaneverket har samme ansvar knyttet til parkering langs jernbanen. I tillegg til andre offentlige etater, legger strategien også opp til samarbeid med private aktører i form av leieavtaler.

Strategien legger for øvrig opp til kommunal deltagelse både som planmyndighet, finansiering og videre utvikling av tilbudet. Det vises også til at kommunene er myndighet for all annen form for parkering i kommunene.

**Trafikketaten** viser til at det er ønskelig med mindre biltrafikk til Bergen sentrum. Antall parkeringsplasser på gateplan i sentrum er derfor redusert til et minimum. Det meste av parkeringen fra innfartstrafikken foregår i dag parkeringshusene Bygarasjen og Klostergatasjen – i tillegg til en del private P-anlegg.

God innfartsparkering understøtter målet om færre biler inn til sentrum – og legger til rette for økt bruk av kollektivtilbud fra innfartsparkeringen til sentrum. Ved riktig plassering av innfartsparkeringsanleggene, gir dette sannsynligvis bedre framkommelighet for annen trafikk i vegnettet, f. eksempel busser. Samtidig kan dette gi en økning i passasjergrunlaget for kollektiv-trafikken fra innfartsparkeringen til sentrum. Rutetilbudet på disse strekningene kan da i noen tilfeller bedres, noe som kan skape en god sirkel med ytterligere økning av brukere som benytter kollektivtilbudet.

Trafikketaten får en del meldinger om uønsket parkering i boligområder og ellers langs hovedtraseer for kollektivtrafikken. Det bør være et tydeligere mål i planen om å ha løsning for innfartsparkering som gjør at dette ikke skjer. Vi kan i liten grad detaljregulere oss bort fra denne type parkering uten at det blir unødige strengt for beboere og andre med et legitimt parkeringsbehov.

Når det kommer til brukerbetaling, er det et kjent fenomen at dette ofte fører til at bileierne søker til steder i nærheten hvor man kan parkere gratis. Dette er veldig vanlig langs randsonene i boligsonene.

Dette fører til økning i fremmedparkeringen, og gir ofte dårligere framkommelighet langs lokalvegnettet. Trafikketaten mener derfor at det er viktig å avveie hensynet for brukerbetaling mot faren for fremmedparkering og dårligere framkommelighet på lokalvegnettet i nærheten når betalingsstatsene skal fastsettes.

Tilbud om god innfartsparkering sammen med boligsoneutvidelser, kan også bedre framkommeligheten på det lokale vegnettet – særlig ved en samtidig utbygging av kollektivtilbudet mellom innfartsparkeringen og store arbeidsplasser i umiddelbar nærhet til sentrum som f.eks Høgskolen i Bergen og Haukeland sykehus.

Trafikketaten understreker viktigheten av at innfartsparkeringsplasser må etableres utenfor lokalsentre, køstrekninger og bomsnitt for å hindre at mange velger å kjøre hele strekningen mot reisemålet. Det må også være tydelig at innfartsparkering ikke skal betjenes via boligveger slik at det ikke skapes situasjoner der tiltaket skaper nye utrygghetsstrekninger og utrygghetspunkter for myke trafikkanter.

I forhold til bygging, drift og vedlikehold er Trafikketaten enig i at vegeierprinsippet legges til grunn for innfartsparkeringsanlegget. Vi legger da til grunn at størrelsen på anlegget ikke skal ha betydning for hvem som har ansvaret for anlegget, og at fylkeskommunen har ansvar for etablering, drift og vedlikehold av innfartsparkering som ligger til fylkesveg og annen fylkeskommunal infrastruktur. Innfartsparkeringen bør som nevnt ikke legges i tilknytning til lokalt vegnett da dette lett fører til uholdbare situasjoner for myke trafikkanter.

#### **Byrådets forslag til høringsuttalelse:**

Bergen kommune vil innledningsvis påpeke at prioritering av midler til innfartsparkering i byområder må til enhver tid vurderes i forhold til bruk av andre transportpolitiske virkemidler. De offentlige midlene må brukes der de gir størst nytte for samfunnet i forhold til kostnaden.

Bergen kommune mener at ansvaret for alle innfartsparkeringsanlegg bør legges til fylkeskommunen, siden fylkeskommunen er ansvarlig myndighet både for fylkesveger og kollektivtrafikken. Dette innebærer at fylkeskommunen får et formelt ansvar for leieavtaler, bygging, drift og vedlikehold av alle anlegg for innfartsparkering, og ikke bare anleggene med status som overordnede parkeringsanlegg. Størrelse og funksjon bør ikke være avgjørende for hvilken myndighet som skal ha ansvar for det enkelte anlegg.

Bergen kommune mener parkeringsanlegget i Fyllingsdalen (Oasen) må regnes som et overordnet parkeringsanlegg. Sentrumsområdet rundt Oasen har status som bydelssenter i kommuneplanen, og kollektivterminalen fungerer allerede i dag som et viktig knutepunkt for mange kollektivreisende. Denne funksjonen vil bli styrket i årene som kommer når videre utbygging av sentrumsområdet i Fyllingsdalen gjennomføres. Når Bybanen om noen år ferdigstilles til Fyllingsdalen, vil dette ytterligere styrke Oasen som et viktig knutepunkt for kollektivtransport.

Bergen kommune mener alle anleggene som i 2008 hadde status som overordnede anlegg, fortsatt bør ha slik status. I 2008 var også Skjoldskiftet definert som et overordnet anlegg, og bør derfor etter Bergen kommunes oppfatning fortsatt ha overordnet status. Dersom det blir bygget et parkeringsanlegg ved Sandeidet, eventuelt til erstatning for det regulerte anlegget ved Foto-Knudsen, bør også anlegget ved Sandeidet få status som et overordnet anlegg. Det framgår av høringsrapporten at fylkeskommunen ikke vurderer dette anlegget som så viktig at det bør få status som overordnet.

Som påpekt i høringsrapporten, kan det være mange fordeler med å bygge anlegg for sambruk, for eksempel sambruk mellom kjøpesentre, idrettsanlegg og anlegg til kulturformål. Dette vil gi bedre utnyttelse av parkeringsanleggene og redusere kostnadene med å etablere parkeringsanlegg.

Bergen kommune vil for øvrig slutte seg til hovedprinsippene for lokalisering av parkeringsanlegg slik det framgår av høringsrapporten. Anlegg for innfartsparkering bør plasseres utenfor bomringen og nærmest mulig kollektivterminaler eller bybanestopp. I Bergen kommune er det allerede etablert et mønster for plassering av parkeringsanlegg, i all hovedsak i samsvar med bystyrets vedtak om innfartsparkering i 2008. Bergen kommune er enig i at retningslinjene for lokalisering av innfartsparkering videreføres i tråd med prinsippene som ble vedtatt i 2008.

I fylkeskommunens forslag til strategi, blir det anbefalt å styrke prinsippet om brukerbetaling i anleggene for innfartsparkering. Bergen kommune forstår behovet for å styrke finansieringen av slike anlegg og oppfatter det som rimelig at plasser som ligger på svært attraktive tomter har en pris. Trafikketaten i Bergen kommune påpeker at brukerbetaling kan medføre at bileierne søker til gater og veger med gratis parkering. Bergen kommune mener derfor at nivået på betalingssettsene i noen tilfeller bør veies mot faren for fremmedparkering.

Bergen kommune ser positivt på at fylkeskommunen vil videreutvikle teknologiske løsninger for brukerbetaling og felles løsninger for innfartsparkering og kollektivreiser. Det er viktig å hindre misbruk ved at bilister bare benytter seg av parkeringstilbudet uten å kombinere parkering med en kollektivreise. Bergen kommune vil på prinsipielt grunnlag slutte seg til forslaget om brukerbetaling, og ser positivt på fylkeskommunens initiativ til å arbeide videre med nye teknologiske løsninger for blant annet å knytte parkering og kollektivreisen tettere sammen.

Fylkeskommunen anbefaler at innfartsparkering som infrastrukturiltak skal høre inn under Bergensprogrammet, og at innfartsparkering skal kunne inngå i andre aktuelle bompengepakker i Bergensområdet. Bergen kommune er enig i at det kan bli vanskelig å prioritere innfartsparkering over ordinære budsjetter, og kan derfor slutte seg til et prinsipp om å åpne opp for å finansiere parkeringsanlegg i Bergen gjennom Bergensprogrammet. Spørsmålet om finansiering må likevel vurderes fra gang til gang, og må tas opp på ordinær måte gjennom Bergensprogrammets handlingsprogram og årsbudsjett. Bergen kommune vil også understreke at brukerbetaling og finansiering av nye parkeringsanlegg må sees i sammenheng, slik Bergen kommune har vedtatt når det gjelder nye anlegg for boligsoneparkering.

Bergen kommune er enig i at det kan være hensiktsmessig å inngå langsiktige avtaler om leie av parkeringsanlegg, dersom kriteriene for innfartsparkering er oppfylt på en tilfredsstillende måte. Det må i så fall legges opp til et balansert forhold mellom leide og egne plasser. Leie av plasser bør være knyttet til sambruk med annen form for parkering (kjøpesentre, idrettsanlegg, osv.).

Bergen kommune får en del meldinger om uønsket parkering i boligområder og langs kollektivtraseer. Det bør være et tydeligere mål i strategien å etablere løsninger for innfartsparkering som hindrer dette, samtidig som det ikke blir unødvendig strengt for beboere og andre med et legitimt parkeringsbehov. Bergen kommune arbeider nå med planer for utvidelse av boligsonerordningen.

Bergen kommune merker seg at fylkeskommunen ser for seg videreutvikling av parkeringstilbudet ved utbygging av bybanen til Åsane. De aktuelle stedene for å etablere et tilbud, er Tertneskrysset og Vågsbotn.

#### **Vedtakskompetanse:**

I henhold til byrådets fullmakter § 7, vedtatt av bystyret i sak 294/13 avgir byrådet selv høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune. Høringsuttalelser i prinsipielle saker med politiske avveininger, avgis av bystyret. Forretningsutvalget besluttet i møte 2.12.2014 at KMBY avgir høringsuttalelse.

**Byrådet innstiller til Komite for miljø og byutvikling å fatte følgende vedtak:**

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

Dato: 16. desember 2014

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

Martin Smith-Sivertsen  
byrådsleder

Henning Warloe  
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Fagnotat fra Trafikketaten 3.12.2014

Epost 21. november 2014 fra Hordaland fylkeskommune

Sak fylkesutvalget 19. november 2014

Strategi for innfartsparkering, Hordaland fylkeskommune