

Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga

Vår ref:
2014/8395-2

Saksbehandler/Direkte Telefon:
Eva A.H. Herdlevær/56 15 81 17

Deres ref:

Dato:
23.01.2015

Høring - Strategi for innfartsparkering frem mot 2030

Det vises til høringsbrev vedrørende Strategi for innfartsparkering fram mot 2030.

Askøy kommune, ved Arbeidsgruppe samferdsel, har i møte 14.1.2015 vurdert høringsutkastet, og ønsker å komme med følgende uttale:

Askøy kommune synes det er positivt at Hordaland fylkeskommune har igangsatt arbeidet med å lage en overordnet strategi for innfartsparkering, og mener strategien vil være et viktig og nyttig dokument.

1. Høringsforslaget definerer innfartsparkeringen som en del av kollektivtilbudet, noe som er fylkeskommunen sitt ansvar. Strategien foreslår samtidig at vegeierprinsippet skal gjelde for innfartsparkering, og at fylkeskommunen således kun skal ha ansvar for innfartsparkeringer som ligger til fylkesveg og annen fylkeskommunal infrastruktur. Askøy kommune mener at innfartsparkeringsplasser må etableres der det er mest formålstjenlig. Uavhengig av vegeier må ansvaret tillegges fylkeskommunen. Strategien bør også definere hva som ligger i «ansvars»-begrepet.
2. Askøy kommune er enig i at sambruk av parkeringsplasser kan være en god strategi i sentrumsområder for å kunne utnytte plassene mest mulig effektivt, både i forhold til arealbruk og kostnader. Det er få eksempler og lite erfaring med sambruksanlegg, en utfordring er f eks samordning av betalingssystem for ulike brukergrupper. Askøy kommune vil være positive til, i samarbeid med Hordaland fylkeskommune, å etablere et pilotprosjekt for sambruksanlegg i Kleppstø sentrum. Det er ønskelig at fylkeskommunen inviterer Askøy kommune til et møte for å drøfte dette forslaget.
3. Askøy kommune slutter seg til at det er behov for å supplere innfartsparkeringen på Kleppstø med andre plasser i tilknytning til vegsystemet/Askøybroa, og foreslår Ravnanger og Storebotn som aktuelle lokaliteter.

Postadresse:
Postboks 323, 5323 Kleppstø

Besøksadresse:
Klampavikvegen 1, 5300
Kleppstø

Telefon:
56 15 80 00

Bank:
6515.06.05509

E-post:
postmottak@askoy.kommune.no

www.askoy.kommune.no

Telefaks:
56 15 83 90

Org.nr:
964 338 442

4. Høringsforslaget sier at brukere av innfartsparkering vanligvis kjører bil frem til omstigningspunktet, og at de dermed ikke er avhengige av den fleksibiliteten en bussterminal kan tilby. Askøy kommune mener at dersom en skal etterstrebe å nå nasjonale og regionale miljømål om at veksten i persontransporten skal skje gjennom økt andel gående, syklende og kollektivbrukere, så bør det også være en strategi å satse på ringbuss-systemer inn mot innfartsparkeringsplassene.
5. Høringsforslaget foreslår å videreutvikle teknologiske løsninger for brukerbetaling for innfartsparkering og kollektivreiser, og at dette blir koordinert med parkeringstilbudet i omlandet. Askøy kommune mener det er viktig at brukerbetalingen skjer på like vilkår på de ulike innfartsparkeringsplassene. Dette må være styrt av fylkeskommunen. Askøy kommune er positiv til oblatordninger.

Med hilsen

Knut Natlandsmyr
fagsjef, Areal og samfunn

Eva A.H. Herdlevær
Leder seksjon plan- og utvikling

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift



Hordaland Fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Deres ref.

Deres brev av:

Vår ref.

201400030-378

Emnekode

ESARK-03

Dato

09. januar 2015

MASR

Bergen kommunes høringsuttalelse til «Strategi for innfartsparkering»

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken om kommunens høringsuttalelse i møtet 080115 sak 38-15 og fattet følgende vedtak:

- 1. Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» i tråd med byrådets anbefaling.*
- 2. Utviklingen av innfartsparkering i Åsane er i strategien bundet tett opp til byggingen av bybane til denne bydelen. Bergen kommune mener at ettersom dette er utsatt må det nå både vurderes nye, permanente løsninger som kan betjene det økende behovet for innfartsparkering i Åsane, samtidig som det vurderes midlertidige løsninger som kan fungere frem til bybane til Åsane er realisert. Slike løsninger kan utvikles i samarbeid med andre interesserte aktører i område, både offentlige og private, dersom det er hensiktsmessig.*
- 3. Det er et viktig prinsipp at det skal lønne seg å velge miljøvennlige løsninger, herunder å reise kollektivt fremfor å bruke privatbil. Bergen kommune vil derfor understreke at en ev. innføring av brukerbetaling på innfartsparkering må ses i sammenheng med prisutviklingen på kollektivreiser. Dersom totalprisen for å reise kollektivt blir for høy, er kommunen bekymret for at flere bergensere vil velge privatbil fremfor å reise kollektiv. Brukerbetaling på innfartsparkering må være såpass lav at den ikke fjerner incentivet til å velge kollektive transportmidler.*

Til punkt 1 så inngikk følgende anbefalte høringsuttalelse i byrådssaken:

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 betalingsattsene 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 boligsoneordningen.

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.

Til Deres info vedlegges byrådets innstilling i sin helhet.

Med hilsen

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING, KLIMA OG MILJØ

Marit Sørstrøm - seksjonssjef

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg; Byrådssak 431/14



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 rushtidstoppe på innfartsårene mot Sentrum.

Dagens antall plasser for innfartsparkering framgår av tabellen nedenfor:

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

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 passasjergrunnet 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 betalingssatsene 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 infrastrukturtiltak 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



Til
Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

Deres ref.

Deres brev av:

Vår ref.

Emnekode

Dato

17.12.14

Referansenummer 2014/15627

Kommunalt råd for funksjonshemmede Bergen Kommune vil komme med følgende innspill til høring om innfartsparkering: **Oblatkrav på innfartsparkering frafalles på reserverte plasser for personer med nedsatt funksjonsevne.**

Begrunnelse:

Personer med nedsatt funksjonsevne ønsker å avgrense bruk av privatbil til Bergen sentrum. De ønsker i stedet å benytte tilrettelagt kollektivtransport.

Vårt ustabile klima med årstider: vind, regn, snø og is, gjør bruken av kollektivtransport mer sporadisk for personer med nedsatt funksjonsevne.

Rullestolbrukere og personer med gangvansker vil derfor store deler av året benytte «dør til dør» transport, og ikke kunne nyttiggjøre seg innfartsparkering med oblat/billettordning slik reglen er i dag.

«Fylkeskommunen har gjennom kollektivansvaret eit stort fokus på universell utforming av kollektivtrafikken (buss-og banemateriell, haldeplassar og terminalar), og det er brukt betydelege ressursar på dette. Dette talar for at også innfartsparkeringane vert lagt til rette gjennom reserverte plassar for reisande med nedsatt funksjonsevne. Erfaringane viser likevel at dei reserverte innfartsparkeringsplassane i liten grad vert nytta. «

Dette står i «høyringsdokumentet til Strategi for innfartsparkering» side 15. Frafall av oblatkrav på reserverte plasser for reisende med nedsatt funksjonsevne vil øke bruken av plassene. Ressursene som er lagt ned i universell utforming av kollektivtrafikken vil gi større avkastning.

Med hilsen

Kommunalt råd for funksjonshemmede v. rådssekretær Anita Nymark Scheie



FJELL KOMMUNE

Fjell kommune

Hordaland Fylkeskommune

hfk@hfk.no

Dykkar ref.

Vår ref.

Saksb. – tlf.

Dato

2014/2720 - 27003/2014 Willy Sørensen - 55 09 73 40

22.12.2014

Strategi for innfartsparkering - høyringsuttale frå Fjell kommune

Saksnr 2014/15627

Fjell formannskap gjorde i møte 08.12.2014 følgjande vedtak som uttale til Hordaland fylkeskommune sin «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030»:

1. Formannskapet tek Hordaland fylkeskommune sitt høyringsutkast om Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 til etterretning.
2. Formannskapet meiner dokumentet syner at fylkeskommunen er merksam på dei problemstillingane som gjeld innfartsparkering i Fjell kommune
3. Formanskapet krev at Hordaland fylkeskommune etablerar innfartsparkering på Straume, Ågotnes og Skogsvågsskiftet straks, med eit antal plassar som står i forhold til det antal reisande som til ein kvar tid har behov for dette.
4. Formannskapet vil be fylkeskommunen vurdere på nytt om ei satsing på 60% auke i talet overordna parkeringsplassar er i samsvar med dei høge og positive ambisjonane for ei samla satsing som dokumentet elles målber.

Med helsing

Willy Sørensen
spesialrådgjevar



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Torgeir Flo, 55 57 21 46

Vår dato
05.01.2015
Dykkar dato
21.11.2014

Vår referanse
2014/14207 421.6
Dykkar referanse
14/15627

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

Hordaland fylkeskommune - høyring - strategi for innfartsparkering

Vi viser til brev 21.11.2014 med høyring av strategi for innfartsparkering fram mot 2030.

Fylkesmannen finn det positivt at fylkeskommunen med eit slikt arbeid inviterar til ei drøfting av vidare satsing og innretning på innfartsparkering (ip) i Bergensregionen.

Høyringsdokumentet gjev eit godt grunnlag for ein brei vurdering av om innfartsparkering i seg sjølv er eit nyttig tiltak for å fremja auka bruk av kollektivtransport og mindre personbilbruk.

Statlege føringar for transportutviklinga i byane våre kor all framtidig auke i persontransporten skal dekkast av kollektivtransport, sykkel og gange står her sentralt.

Då kollektivtransportmidla er knappe, er det viktig å nytte desse midlane mest mogleg kostnadseffektivt. Som kollektivtransportstrategien frå SKYSS klårt signaliserar gjeld det å få høgast mogleg tal passasjerar for dei midlane som vert kanalisert til kollektivtransporten i dei sentrale stroka.

I prinsippet vil etablering av fleire parkeringsplassar i eit område stimulere til auka bilbruk alt anna likt. Undersøkingar som det blir referert til i strategien syner ein relativ stor grad av «feil» bruk av dagens innfartsparkeringsanlegg kring byregionen. Til dømes bur ein stor del av brukarane innanfor gangavstand til kollektivtransporttilbodet og såleis strengt tatt ikkje tilhøyrar målgruppa, må ein anta.

Det kan dels avbøtast m a med å legge avgift på ip-plassar. Ei avgift på ip-plassar er også eit virkemiddel som støttast i TØI-rapport om innfartsparkering (TØI 2014). Vi gjer i denne samanhengen merksam på utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringslova) som var sendt på høyring med høyringsfrist 15.09.2012. Vi har fått opplyst at utkastet framleis er under behandling i Samferdselsdepartementet.

I fylkeskommunens strategien er det nemnd fleire andre tiltak som må til for å sikre riktig bruk av innfartsparkering som tiltak for auka kollektivtransportbruk.

Desse utfordringane gjev ein peikepinn på at innfartsparkering kanskje ikkje er eit særleg treffsikkert og kostnadseffektivt virkemiddel når det gjeld å erstatta personbilreiser med kollektivtransport.

Vi rår difor til at fylkeskommunen stillar seg ekstra varsam til vidare satsting på innfartsparkering. Det bør utførast eigne analyser spesifikt for det enkelte innfartsparkeringsprosjekt med omsyn til kva slags effekt ein kan venta å oppnå.

Med helsing

Rune Fjeld
assisterande fylkesmann

Torgeir Flo
sakshandsamar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.



Notat

Dato: 09.12.2014
Arkivsak: 2014/558-108
Saksbehandlar: ingtakl

Til: Samferdselsavdelinga, samferdselsutvalet

Frå: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Uttale til Strategi for innfartsparkering - frå rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Rådet vil understreke viktigheten av at innfartsparkering blir godt tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Gode ledelinjer, lett tilgjengelige og brukervennlige betalingsterminaler, samt at HC parkering blir plassert nærmest mulig av- og påstigningsplass.

Rådet for menneske med nedsatt funksjonsevne vil også poengtere at innfartsparkering bør plasseres lengst mulig unna sentra slik at det blir mer attraktivt å benytte seg av kollektivtilbudene.



Att:

Deres ref.

Vår ref.
14/1160-8 /ELDA

Dato:
Bergen, 19.12.2014

Høringsvar "Strategi for innfartsparkering - fram mot 2030" (Saksnr. 2014/15627)

LO Hordaland støtter strategien om å lage kollektivknutepunkt knyttet til innfartsparkeringer.

LO mener at det ikke er riktig å innføre betaling på innfartsparkering for den som skal bruke og betale for kollektivtransport videre. Kollektivtilbudet bør prises så lavt som overhodet mulig, og ha hyppige avganger som gir passasjerene forutsigbarhet. Det er videre viktig å ha med i planlegging at busser sikres prioritet og flest mulig egne kollektivfelt. Dette for å sikre bussen høy gjennomsnittsfart fra knutepunkt til sentrum, også i rushtid. Tilbudene må først bygges ut hvor det er størst potensiale for å få flest mulig over på kollektive løsninger.

For brukerne er det viktig at det finnes et forutsigbart system, slik at den som planlegger å bruke tilbudet, vet at parkeringsplass finnes allerede når reisen starter i bil. En bruker som noen ganger opplever at parkeringsplassen er full, vil snart velge å bruke bilen til hele reisen. Forutsigbarhet for parkeringsplass, må kunne løses ved abonnementsløsning eller lignende, eller at det kan forhåndsbestilles en plass ved hjelp av tekniske løsninger, eksempelvis ved å utvikle en app. Vårt inntrykk er at det på flere av innfartsparkeringene rundt Bergen sentrum er svært fullt.

LO vil også understreke behovet for å sikre at det i forbindelse med innfartsparkeringer, planlegges sykkelveier, og at det finnes gode og sikre sykkelparkeringer. Dette vil for mange være et godt alternativ.

LO er enig i at for å øke kollektivandelen, kan virkemidler som restriksjoner på parkering i sentrum brukes. Det forutsetter imidlertid at det finnes reelle alternative tilbud.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE
LOs distriktskontor Hordaland

Roger Pilskog
(sign.)

Elise Dåvøy
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.

Fra: Randi Hilland (Randi.Hilland@meland.kommune.no)

Sendt: 22.01.2015 11:25:20

Til: Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

Kopi:

Emne: Høyringsuttale, Hordaland fylkeskommune - strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Vedlegg:

Hordaland Fylkeskommune
Regionalavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Referansar:

Dykkar:

Vår: 14/4445 - 15/1235

Saksbehandlar:

Randi Helene Hilland

randi.hilland@meland.kommune.no

Dato:

22.01.2015

Høyringsuttale, Hordaland fylkeskommune - strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Vedlagt følger vedtak.

Med helsing

Randi Helene Hilland
konsulent

Andre mottakarar:

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FA - Q52, FE - 120, TI - &13	14/4445

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
10/2015	Formannskapet	PS	21.01.2015

Høyringsuttale, Hordaland fylkeskommune - strategi for innfartsparkering fram mot 2030

Vedlegg:

Høyringssak - saksgang
Strategi. Høyringsutkast

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Hordaland Fylkeskommune v/Samferdselsavdelinga har ved brev datert 21.11.2014 sendt framlegg til strategi for innfartsparkering fram til 2030 på høyring, med høyringsfrist 31. desember. Høyringsfristen er utsett til 22. januar, på spørsmål frå administrasjonen.

Ei tverrpolitisk arbeidsgruppe frå samferdselsutvalet har arbeidd med strategien, i lag med representantar frå administrasjonen i fylkeskommunen (Samferdselsavdelinga, Regionalavdelinga og foretaket Skyss). Kommunane i Bergensområdet har deltatt gjennom seminar i september 2014.

Strategien vil vere eit innspel til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Innfartsparkering skal bygge opp under måla i Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP) og Regional transportplan 2013-2024 (RTP), om at veksten i persontransporten skal handterast med gange, sykling og kollektivtransport. Vidare gjeld målet i RTP om nullvekst i privatbilismen for Bergensområdet, og Kollektivstrategien for Hordaland legg til grunn at marknadsandelen for kollektivtrafikken skal aukast. Etablering av infartsparkeringsplassar er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit verkemiddel for å nå dei overordna måla.

Strategien slår fast at innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet, vel og merke lokalisert opp mot kollektivtrafikk med høg frekvens. Innfartsparkering er kobla til by- og regionstamvegnettet i Bergen og Bergensområdet. Den vedtekte Kollektivstrategien for Hordaland slår fast at kollektivtilbodet skal tilpassast dei store reisetraumane i fylket.

Målgruppa for innfartsparkering er dei arbeidsreisande som har det sentrale byområdet i Bergen som sitt målpunkt. Det er også sagt at potensialet for auka bruk av sykkel og gange inn til innfartsparkeringsplass er stort; etablering av sykkelparkering er eit rimeleg alternativ til bilparkering. Bruken av dei innfartsparkeringsplassane som fins i dag er kartlagt; kvar dei reisande kjem frå, kvar dei skal og belegg på plassane.

Kapittel 5, Mål og utviklingsplan, handlar om det overordna tilbodet som fylkeskommunen har ansvar for. Det står at utvikling av innfartsparkeringstilbodet skal baserast på observert etterspørsel og utvikling i folketalet. Det står også at «Vidareutvikling av innfartsparkeringstilbodet skal fokusere på færre, og større anlegg med høve til utviding». Såkalla «sambruksanlegg» kan etablerast i senterområde, under føresetnad av at behovet for innfartsparkering er reelt. Reine innfartsparkeringsanlegg skal etablerast utanfor lokalsentra. Det blir lansert avgift på parkering ved senterområde og ved arbeidsplassar, for å få ned biltrafikken.

Vurdering

Målet om nullvekst i privatbilismen i Bergensområdet er eit sær s ambisiøst mål. Ikkje minst

utfordrande er det når strategien påpeiker at utbygging av innfartsparkeringsplassar er ressurskrevjande og må balanseras mot nytte og andre tiltak for å auke kollektivandelen. Når det samstundes manglar ei større satsing på kollektivtiltak og trafikksikringstiltak utanom bysentrum/bynære strøk, kan måla synast noko urealistiske. Med mindre det er arealpolitikken i omlandskommunane til Bergen som skal redde situasjonen; i fleire av dei regionale planane og strategiane som enten er vedtekne eller under utarbeiding, lagar det seg eit inntrykk av nettopp dette.

For så vidt er det fleire gode prinsipp som er lagt til grunn for framlegg til strategi for innfartsparkering (og den vedtekne Kollektivstrategien) for Bergensområdet. Administrasjonen ser likevel store problem i at utfordringane i sentrale deler av Bergen / byområdet blir overført og lagt til grunn for nabokommunane. Det manglar ei vurdering av kva for strategiar som er eigna for nabokommunar, som ikkje er like tett utbygd som Bergen; her manglar vi god kollektivdekning og eit trafikksikkert hovudvegnett. Gang- og sykkelvegnettet langs fylkesvegane er omtrent ikkje utbygd, det er få regulerte fotgjengarkryssingar og dei skilta fartsgrensene er høge.

Vegeigar vil då heller ikkje ta ansvar for trafikksikringa, men ber innbyggjarane finansiere trafikksikringstiltak gjennom bompengefinansierte vegpakker. Å byggje fleire sykkelparkeringsplassar ved kollektivknutepunkt utanfor Bergen er lite eigna som strategi når gang- og sykkelvegnettet langs einfelts fylkesvegane manglar. Å styrke kollektivtilbodet i regionane kunne vore ein strategi i staden, men i følgje Kollektivstrategien for Hordaland er det ikkje aktuelt for fylkeskommunen å styrke kollektivtilbodet utanom regionstamlinene. Så lenge Kollektivstrategien slår fast at Meland ikkje står for dei store reisestraumane, satsar fylkeskommunen heller ikkje på eit godt kollektivtilbod i kommunen. Innfartsparkeringsstrategien er prega av dette. For Meland sin del blir då ikkje kollektivtransport eit betre alternativ enn i dag. Det tyder at kommunen ikkje kan bidra til å skape nullvekst i biltrafikken.

Dette i kontrast til innleiinga til strategien, der det står at arbeidsgruppa skal «utarbeide ein offensiv strategi». Det er vanskeleg å finne spor av denne offensive satsinga i den strategien som er sendt på høyring. Administrasjonen meiner at strategien dels låser fast dagens situasjon, dels gjer tilbakesteg. Den er perspektivlaus i høve til arealutviklinga og veksten som kjem i Meland. Det mest alvorlege i dette er at innfartsparkeringa på Flatøy ikkje blir vurdert som aktuell for andre enn Meland, og den er ikkje nemnt i kommentarane for Nordhordland (Kap. 5, Mål og utviklingsplan). Strategien inneheld heller ingen tilrettelegging for snøggbåt. Eit godt utbygd snøggbåtnett er utan sidestykke når det gjeld effektiv persontransport og avlastning på vegnettet, og må vere ei sær framtidretta satsing. Ny teknologi som er under utprøving og utvikling vil kunne gjere båttransport like «miljøvenleg» som buss- og banetransport.

Strategien kunne vore eit verkemiddel for gode løysingar også i nabokommunane til Bergen. Men då må den innehalde grep som sikrar ei mogeleg seinare tilrettelegging av innfartsparkering / kollektivtilbod i tråd med framtidig arealutvikling i kommunane, i tillegg til å løyse status quo for byområdet. Miljøverne departementet («Den moderne bærekraftige byen» August 2013) har peika på at by og land er gjensidig avhengig av kvarandre; at Norge har ein bypolitikk tyder ikkje at alle skal bu i byar. Vekstkraftige distrikt er ikkje ei motsetning til gode vilkår for byane. Velfungerande byar og tettstader er nødvendige for livskraftige omland både i sentrale område og i utkantane.

Folkehelse: Strategien for innfartsparkering er utforma slik at den ikkje styrker folkehelsa i vesentleg grad.

Miljø: Strategien for innfartsparkering er utforma slik at den ikkje bidrar til meir miljøvenleg transport for Meland kommune sin del.

Økonomi: Strategien for innfartsparkering er utforma slik at innbyggjarane og utbyggjarane må finansiere tiltak som regional vegeigar og anleggseigar normalt burde ha ansvar for, då gang- og sykkelveg langs fylkesveg er ein føresetnad for all utbygging. Bompengar og rekkefølgjekrav ved utbygging av bustad- og næringsområde er meint å løyse finansieringa. Dette fører likevel ikkje til betre kollektivdekning då overordna innfartsparkering og kollektivknutepunkt ikkje tek omsyn til utviklinga i Meland kommune.

Konklusjon

Meland kommune har teke del i dei fleste samarbeidsfora som har vore etablert ved utarbeiding av ulike planar og strategiar for Hordaland og Bergensområdet, både politisk og administrativt.

Kommunen har søkt å påverke planleggjarane og regional planmynde til å lytte til problemstillingar utanfor Bergen sentrum, både i møta og ved høyringsuttaler. Det har ikkje lukkast. Det er ingen ting som tyder på at måla i klimaplanen for Hordaland vil bli innfridd.

Framlegg til vedtak:

Meland kommune meiner at strategien for innfartsparkering fram mot 2030 ikkje oppfyller måla om klimavenleg utvikling. Strategien er eit forsvar for knappe satsingar på kollektivtiltak.

Formannskapet - 10/2015

FS - behandling:

Ordfører orienterte frå møte med Skyss.

Framlegg til tilleggspunkt i møte:

Flatøy er det trafikale knutepunktet i Nordhordland, og det må sikrast god kapasitet for innfartsparkering og kollektivterminaler der for å dempe privatbilismen mot Bergen. Det bør også vurderast mindre innfartsparkeringar nord og aust i Meland.

-

-

-

Avrøysting:

Framlegg til vedtak og tilleggspunkt i møte vart samrøystes vedteke.

FS - vedtak:

Meland kommune meiner at strategien for innfartsparkering fram mot 2030 ikkje oppfyller måla om klimavenleg utvikling. Strategien er eit forsvar for knappe satsingar på kollektivtiltak.

Flatøy er det trafikale knutepunktet i Nordhordland, og det må sikrast god kapasitet for innfartsparkering og kollektivterminaler der for å dempe privatbilismen mot Bergen. Det bør også vurderast mindre innfartsparkeringar nord og aust i Meland.

Fra: Samferdselavdelinga - Postmottak (samferdsel@hfk.no)
Sendt: 30.12.2014 09:45:46
Til: Lise Ådlandsvik
Kopi:

Emne: VS: høyring - strategi for innfartsparkering 2014-15627/lisadlaareri
Vedlegg:

-----Opprinnelig melding-----

Fra: hoyring@hfk.no [<mailto:hoyring@hfk.no>]

Sendt: 29. desember 2014 16:31

Til: Samferdselavdelinga - Postmottak

Emne: høyring - strategi for innfartsparkering 2014-15627/lisadlaareri

Fra: Norges Handikapforbund Bergen

Adresse: Postboks 93 Nesttun

Postnr: 5852 Bergen

Namn: NHF Bergen v/Egil Hope

Epost: nhfbergen@gmail.com

Uttale: NHF Bergen ber om at oblatkrav fjernes fra HC-parkeringsplassene på innfartsparkering. Dette fordi personer med nedsatt funksjonsevne ikke har det faste daglige behov for å benytte disse plassene, men gjerne mere sporadisk. Sporadisk utifra arbeidssituasjon, fritid, helsevurdering og vårt skiftende vær. NHF Bergen får henvendelser fra medlemmer som gjerne ville benyttet buss, eller bane, og parkert på HC-plass på innfartsparkering når forholdene tilsier det, men oblatkravet gjør at bil blir benyttet til sentrum. For å øke bruken av HC-plassene på innfartsparkering ber NHF Bergen HFK fjerne oblatkrav. D.v.s. gyldig parkeringskort for forflytningshemmet er tilstrekkelig for å benytte HC-plass på innfartsparkering.

Hordand fylkeskommune

Saksnr.	Arkivkode	Saksh.	Dykkar ref.	Dato
14/3785 - 3	/ No2/	Aina Tjosås - 56575043		18.12.2014

Høyringsuttale frå Os kommune - Strategi for innfartsparkering

Viser til høyringsutkast til *Strategi for innfartsparkering*.

Forslag til høyringsuttale har vore til politisk handsaming og blei samrøystes vedteke i Os kommunestyre 16. desember 2014.

Saka ligg vedlagt.

Med helsing

Aina Tjosås
Plan- og utviklingssjef

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:
Strategi for innfartsparkering - høyringsuttale frå Os kommune

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 innfartsparkeringsplassar 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



Lise Ådlandsvik, samferdselsavdelinga Hordaland fylkeskommune

Referanser:

Dykkar:

Vår: 14/3345 - 14/14103

Saksbehandlar:

Arthur Kleiveland

arthur.kleiveland@radoy.kommune.no

Dato:

30.12.2014

Høyringsuttale til Strategi for innfartsparkering i bergensområdet

Radøy kommune har gjeve høyringsuttale til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030». Følgjande høyringsuttale vart vedteken i formannskapet 18. desember 2014:

«Radøy kommune har merknadar til framlegg til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» og vil koma med følgjande uttale:

Hordaland fylkeskommune sitt framlegg til strategi ser ut til å vera eit gjennomarbeidd dokument tufta på konkrete opplysningar og statistikk om trafikk og val av trafikkløysing for dei reisande.

Radøy kommune har mange arbeidspendlande inn mot bergensområdet og ser dette som eit viktig arbeid.

Radøy kommune vil be om at området vert utvida slik at Radøy vert teken med. For å få fleire til å nytta kollektivtransport bør det etablerast parkering langs hovudvegen over Radøy rv 565, gjerne ved Austmarka eller Storheimstø, og ved kollektivknutepunktet på Manger.»

Med helsing

Arthur Kleiveland

konsulent kultur- og sørvistorget

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur.

Vedlegg:

Strategi for innfartsparkering i Bergensområdet - høyringssvar til Hordaland fylkeskommune (L)(31374)

Mottakarar:

Lise Ådlandsvik,

samferdselsavdelinga Hordaland

fylkeskommune

Hordaland Fylkeskommune - Plan

og Miljøseksjonen

Postboks 7900

5020

BERGEN

Radøy kommune

Saksframlegg

Saknr	Utval	Type	Dato
096/2014	Formannskapet i Radøy	PS	18.12.2014

Sakshandsamar	Arkivsaknr.:	Dokumentnr.:
Kjersti Flatråker	14/3345	14/13479

Strategi for innfartsparkering i Bergensområdet - høyringsvar til Hordaland fylkeskommune

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Radøy kommune har merknadar til framlegg til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» og vil komme med følgjande uttale:

Hordaland fylkeskommune sitt framlegg til strategi ser ut til å vere eit gjennomarbeidd dokument tufta på konkrete opplysningar og statistikk om trafikk og val av trafikkløysing for dei reisande. Radøy kommune har mange arbeidspendlande inn mot Bergensområdet og ser dette som eit viktig arbeid.

Radøy kommune vil be om at området vert utvida slik at Radøy vert teken med. For å få fleire til å nytte kollektivtransport bør det etablerast parkering langs hovudvegen over Radøy rv 565, gjerne ved Austmarka eller Storheimstø, og ved kollektivknutepunktet på Manger.

Saksopplysingar:

Bakgrunn

Radøy kommune har fått framlegg til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» på høyring frå samferdsleavdelinga i Hordaland fylkeskommune. Høyringsfrist er satt til 31.12.2014.

Me er beden om særleg å komme med innspel til dei sentrale prinsippa:

- Overordna plassar
- Geografisk plassering
- Sambrukanlegg
- Brukarbetaling
- Leige eller eige

Vurdering

Sentralt for arbeidet har vore deltaking i Transnova sitt prosjekt i regi av Transportøkonomisk Institutt (TØI): *Optimalisering av innfartsparkering som klimatiltak*, som har resultert i ein eigen rapport om innfartsparkering for Hordaland.

Fylkesutvalet gjorde i 2011 vedtak om å setje ned ei tverrpolitisk arbeidsgruppe for innfartsparkering, og utarbeide ein offensiv strategi for innfartsparkering. Det er på eit fagleg

grunnlag utarbeidd eit forslag til strategidokument for innfartsparkering. 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.

Innfartsparkering er eitt av fleire tiltak som skal bidra til å auke talet på kollektivreisande og vil vere med på å nå dei felles overordna måla om at veksten i persontransporten skal handterast med gange, sykling og kollektivtransport som er nedfelt i Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP) og Regional transportplan 2013 – 2024 (RTP). I tillegg er det i RTP sett som eit mål at det skal vere nullvekst i privatbilismen for Bergensområdet (12 kommunar).

Samla sett er det i dag omlag 2500 innfartsparkeringsplassar i Bergensområdet fordelt på 19 overordna innfartsparkingsanlegg.



Figur 1. Innfartsparkering dagens situasjon (kjelde: TØI)

Parkeringsplassane i Kvarvik har høgt belegg slik at det her kan vere rom for ein auke i tal

plassar.

Hordaland fylkeskommune ser innfartsparkering i samanheng med tilbod om kollektivtransport. Kommunesenteret Manger er kollektivknutepunkt i fylket og burde ha vore med i vurderingane. Det er ei ulempe at folk frå Radøy må køyre til Knarvik for å reise vidare kollektivt. Mange kunne ha gått på bussen lenger ute. På Manger er det rom for etablering av parkeringsplassar både for bil og sykkel. Det bur i overkant av 1000 menneske på Manger, her er handelsverksemd, legetilbod, kyrkje, skular, folkehøgskule, symjehall, idrettsanlegg og fritidsaktivitetar.



Det er regulert ny hovudveg over Radøy der det er lagt inn små «park-and-ride»-plassar. Mens ein ventar på ferdigstilling av ny rv 565 kan det enkelt etablerast små parkeringsplassar. Rådmannen ser at fylkeskommunen ikkje vil gå inn for å etablere mange nye små plassar, men slik rådmannen vurderer det burde det i alle fall ha vore 1 på Manger og 1 langs hovudvegen, kan hende ved Austmarka eller Storheim. Dette og for å avlaste trafikken i Alversund-Knarvik-området.

Hovudvegen over Radøy går vidare til Austrheim og Fedje og mange nyttar denne dagleg til og frå arbeid eller for andre gjeremål.

Parkeringsplassar på Manger vil styrke handel og bruk av tenester og kulturtilbod. Austmarka-Storheim kan ha nytte av parkeringsplassar og i samband med utøving av friluftsliv.

Som finansiering av parkeringsplassane har fylkekommunen vurdert mange alternativ; brukarbetaling koplta til bruk av kollektivtransport, brukarbetaling per faktisk bruk, differensiert kostnad etter sentral beliggenhet og etter «rusetid» eller ikkje. Det vert peika på at det mange stader er naturleg å inngå spleiselag med lokale aktørar og kommunane der fleire vil ha gevinst ved å få utvida parkeringstalet.

Hordaland fylkeskommune legg til grunn at vegeigarprinsippet og gjeld for innfartsparkering. Dette betyr at fylkeskommunen har ansvar for innfartsparkering som ligg til fylkesveg og annan fylkeskommunal infrastruktur. Innfartsparkeringane vil i stor grad ligge i tilknytning til fylkesveg, men det må takast med i vurderinga kva veg innfartsparkering reelt er meint å avlaste.

5.1 Mål for innfartsparkering

Fylkeskommunen sitt ansvarsområde for innfartsparkering omhandlar overordna plassar, som inngår i ein samla transportstrategi for Bergensområdet, der parkering sjåast i samanheng med overordna rutestruktur og hovudvegnettet i regionen:

- Vidare utvikling av innfartsparkeringstilbodet vert basert på observert etterspurnad og utvikling i folketalet.
- Overordna plassar er hovudsakeleg retta mot rushtidsbaserte arbeidsreiser med bil mot Bergen.
- Reine innfartsparkeringsanlegg skal etablerast utanfor lokalsentra, køstrekingar og bomsnitt.
- Innfartsparkering skal ikkje fortrenge framtidig byutvikling.
- Kollektivtilbodet må ha høg frekvens inn mot byområdet. Frekvensen vil variere etter kvar i byområdet ein er.
- Vidareutvikling av innfartsparkeringstilbodet skal fokusere på færre, og større anlegg med høve til utviding.

- Sambruksanlegg må hovudsakeleg etablerast i sentrområder, men må samstundes vere basert på eit reelt behov for innfartsparkeringsplassar.
- Brukarbetaling kan sikre betre balanse mellom tilbod og etterspurnad, og i tillegg bidra til delfinansiering av ei satsing på innfartsparkering.
- God kapasitet på sykkelparkering.



Fylkeskommunen peikar på at det skal planleggjast for ny kollektivterminal og innfartsparkering på Flatøy. Det er satt av areal i Isdalstø i samband med planlegging av ny tunnell og det kan vere aktuelt å leggje parkering i nytt p-hus i Knarvik sentrum.

Rådmannen i Radøy vurderer satsinga som lite framtidsretta då Knarvik sentrum per i dag har mykje trafikk og få parkeringsplassar og det er uheldig å nytte sentrumsareal til parkering for pendlarar som berre skal vidare. For å veie opp bør Radøy vere med og aktuelle tiltak kan gjerast lokalt og langs tilførselsveg til Knarvik.

Konklusjon

Hordaland fylkeskommune sitt framlegg til strategi ser ut til å vere eit gjennomarbeidd dokument tufta på konkrete opplysningar og statisikk om trafikk og val av trafikkløysing for dei reisande. Radøy kommune har mange arbeidspendlande inn mot Bergensområdet og ser dette som eit viktig arbeid.

Slik rådmannen vurderer det bør Radøy kommune be om at området vert utvida slik at Radøy vert teken med i arbeidet og får del i ei positiv satsing på auka bruk av kollektivtransport. For å få fleire til å nytte kollektivtransport bør det etablerast parkering langs hovudvegen over Radøy rv 565, gjerne ved Austmarka eller Storheimstø, og ved

kollektivknutepunktet på Manger.

Formannskapet i Radøy - 096/2014

FS - handsaming:

Formannskapet vedtok samrøystes rådmannen sitt framlegg.

FS - vedtak:

Radøy kommune har merknadar til framlegg til «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» og vil koma med følgjande uttale:

Hordaland fylkeskommune sitt framlegg til strategi ser ut til å vera eit gjennomarbeidd dokument tufta på konkrete opplysningar og statistikk om trafikk og val av trafikkløysing for dei reisande. Radøy kommune har mange arbeidspendlande inn mot bergensområdet og ser dette som eit viktig arbeid.

Radøy kommune vil be om at området vert utvida slik at Radøy vert teken med. For å få fleire til å nytta kollektivtransport bør det etablerast parkering langs hovudvegen over Radøy rv 565, gjerne ved Austmarka eller Storheimstø, og ved kollektivknutepunktet på Manger.

Vedlegg:

Høyrings sak - Strategi for innfartsparkering - frist 31.12.2014

GetDoc

Høyrings sak

Strategi. Høyringsutkast

Vedlegg 1. Spørreundersøking

Vedlegg 2. Brukarbetaling

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

Fra: Samferdselavdelinga - Postmottak (samferdsel@hfk.no)
Sendt: 18.12.2014 15:33:11
Til: Lise Ådlandsvik
Kopi:

Emne: VS: 2014/15627 Uttale til "Strategi for innfartsparkering"

Vedlegg: image001.png

Fra: Ragnhild Lønningdal [mailto:Ragnhild.Lonningdal@samnanger.kommune.no]

Sendt: 18. desember 2014 15:01

Til: Samferdselavdelinga - Postmottak

Emne: 2014/15627 Uttale til "Strategi for innfartsparkering"

Samnanger kommune har følgjande uttale til "Strategi for innfartsparkering":

Som ein pendlarkommune betyr kollektivtransport og innfartsparkering mykje for Samnanger. Meir enn 50 % av innbyggjarane pendlar ut av kommunen kvar dag, dei aller fleste til ein jobb i Bergen. Mange av desse nyttar innfartsparkeringa i Arna, for å ta toget vidare. Dersom kapasiteten i Arna blir for liten, kan det vera eit godt alternativ å etablera ei innfartsparkering på Trengereid i tillegg.

Vidare meiner me det er viktig å satsa på god kollektivdekning i distrikta, framfor å bruka veldig mykje ressursar på innfartsparkering. Dersom ein må prioritera er det viktig å gjera grundige avveingar av kva som vil gje flest kollektivreisande.

Samnanger kommune er i gong med å rullera kommuneplanens arealdel, og vurderer lokalisering av lokale innfartsparkeringsplassar gjennom denne planprosessen.

Med helsing
Ragnhild Lønningdal
Planleggjar, plan og miljø/Konstituert teknisk sjef
56 58 74 44 / 56 58 74 00

Denne epost har blitt kontrollert for virus av [Comendo Norge AS](#)
This e-mail has been scanned for viruses by [Comendo Norge AS](#)



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalnsnr:
Olav Terje Hove - 57655802

Vår referanse:
2015/011969-002

Dykkar referanse:

Vår dato:
28.01.2015

Strategi for innfartsparkering - høyringsuttale

Viser til oversending av Strategi for innfartsparkering fram mot 2030, motteke pr mail 09.01.2015.

Statens vegvesen merkar seg formuleringa i innleiinga:

«Etablering av innfartsparkeringsplassar er såleis ikkje eit mål i seg sjølv, men i større grad eit av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla for kollektivtrafikken. Utbygging av innfartsparkeringsanlegg er ressurskrevjande, og må balanserast mot nytte og andre tiltak for å auka kollektivandelen.»

Statens vegvesen er samd i denne formuleringa og vil poengtere at innfartsparkering er eitt av mange tiltak som må prioriterast opp mot kvarandre for redusere privatbilbruken og overføra reisene til gange, sykkel, kollektiv og samkøyring.

Vi viser her også til formuleringa i kap. 4 under Parkeringskapasitet:

«Innfartsparkering vil ikkje ha større innverknad på årsdøgntrafikk (ÅDT) og miljøutfordringar.»

Dette er også eit argument som må vektleggjast når tiltak skal prioriterast, jfr. også kap. 3: Innfartsparkering er ein «kostbar måte å oppnå fleire kollektivreisande. Kvar p-plass i til dømes p-hus kostar 300 – 400.000 kr å etablere».

I kap. 2 Definisjonar og avgrensingar er det poengtert at innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet, og at ei sentral utfordring med å etablere innfartsparkering er å

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

få heilt nye reisande – ikkje berre kollektivreisande som byter ut deler av kollektivreisa med ei bilreise.

Statens vegvesen støttar dette synspunktet, og vil også peika på faren for at det kan gå på bekostning av gange og sykkel.

Sjølv om innfartsparkering vert sett på som ein del av kollektivtilbodet, bør innfartsparkeringsplassar også kunne nyttast av dei som deltek i organisert samkøyring.

Staten vegvesen merkar seg også at det i dette kapittelet er sagt at det er eit stort potensiale for sykkel i Bergensområdet og at etablering av sykkelparkering tek liten plass og er eit rimeleg alternativ i forhold til parkeringsplassar for bil.

Statens vegvesen støttar fullt ut dei vurderingane som er gjort om behovet for sikre sykkelparkeringsplassar ved terminalar/ knutepunkt. Statens vegvesen støttar også konklusjonen i kap. 4 om at sjølv om kartlegging viser relativt låg etterspurnad etter innfartsparkeringsplassar for sykkel, må sikker sykkelparkering må prøvast ut i større skala. Innfartsparkeringsplassar for sykkel må også sjåast i samanheng med korleis framkomsten for sykkel er i området. Framkomsten må eventuelt betrast.

I kap. 4 Sentrale prinsipp og strategi for innfartsparkering, vert m.a teke opp brukarbetaling. Statens vegvesen merkar seg at fylkeskommunen vil vidareutvikle teknologiske løysingar for brukarbetaling – felles for innfartsparkering og kollektivreiser. Statens vegvesen ser det som viktig å finna gode løysingar for brukarbetaling som ligg på eit nivå som ikkje stimulerer til å erstatta gange og sykkel med bil til innfartsparkeringsplassen samstundes som det ikkje er avvisande overfor dei som er avhengige av bil for å nå kollektivt reisemiddel eller delta i samkøyring.

Det heiter i planen at midlar til innfartsparkering bør vera ein del av aktuelle bompengepakkar der det kan vera aktuelt å etablere/utvida eit slikt tilbod. Statens vegvesen har ikkje merknader til dette, dersom innfartsparkering er det tiltaket som gir best effekt. Innfartsparkering må vurderast opp mot andre tiltak som kan vera aktuelle i området. Vi vil likevel peika på at for gjeldande bompengepakkar ligg det føringar for bruk av bompengane som må fylgjast.

Det heiter vidare at Hordaland fylkeskommune legg til grunn at vegeigarprinsippet også skal gjelda for innfartsparkering. I dette ligg at staten vil ha ansvaret for innfartsparkeringsplassar som ligg til riksveg.

Statens vegvesen har ikkje merknader til prinsippet (det er i samsvar med Handlingsplan for kollektivtransport, Samferdsledepartementet 2014), men vil igjen

peika på at ulike tiltak innanfor kollektivsektoren må prioriterast og innarbeidast i NTP-prosessane.

Til slutt i kapittelet er det sagt noko om erfaring knytt til bruken av plassar reservert for reisande med nedsett funksjonsevne. Vegvesenet vil peika på at det er spesielt viktig med tilstrekkeleg plassar for denne gruppa og at lovpålagt tilbod vil verta gitt.

I kap 5 Mål og utviklingsplan for innfartsparkeringsstilbodet, er det m.a sett på plassering av overordna innfartsparkeringsplassar. Det heiter og at reine innfartsparkeringsplassar skal etablerast utanfor lokalsentra, køstrekningar og bomsnitt.

Statens vegvesen vil peika på at intensjonen med innfartsparkeringsplassar for bil bør vera å gje eit tilbod til reisande som ikkje når høgfrekvent kollektivtilbod med sykkel, gange eller anna kollektivtilbod. Ut frå dette vil vegvesenet peika på Sotra (Straume-området), Kleppestø (både buss og båt), Knarvik/ Flatøy, Indre Arna og Os som dei mes aktuelle stadene for å vurdere innfartsparkering. Statens vegvesen er samde i hovudlokasjonane for etablering av innfartsparkering. Det pågår planprosessar i samband med overordna riksvegnett som vert retningsgivande. Planprosessar i vest med bybane, KDP kollektivtransport og nytt samband til Sotra er nemnde. Det er viktig at lokalisering og dimensjonering av innfartsparkering vert tilpassa framtidens behov.

Med helsing

Grethe Vikane
Seksjonsleiar

Olav Terje Hove

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



SUND KOMMUNE

Rådmannen

Hordaland Fylkeskommune
Samferdselavdelinga
p.b 7900
5020 BERGEN

Sakshands.: OSH
Direktetlf.: 56327554

Vår ref.: 14/2385-3
Arkiv: N-751

Dykkar ref.:

Dato:17.12.2014

STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING - HØYRINGSUTTALE

Vi viser til brev av 21.11.2014.

Sund kommunestyre har gjeve høyringsuttale i saka slik det går fram av vedlagt utskrift av møtebok, sak K-118/14.

Med helsing

Oddlaug S Hansen
leiar politisk sekretariat

**SAKSPAPIR**

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sbh
Formannskapet	02.12.2014	095/14	GIS
Kommunestyret	16.12.2014	118/14	GIS

Saksansvarleg Liv Margareth Østervold	Arkiv: N-751 Objekt:	ArkivsakID 14/2385
---	---------------------------------------	------------------------------

STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING FRAM MOT 2030 - HØYRING**Dokumentliste:**

Nr	T	Jp.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	21.11.2014	Hordaland Fylkeskommune	HØYRING. STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING - FRAM MOT 2030
3	U	17.12.2014	Hordaland Fylkeskommune	STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING - HØYRINGSUTTALE

Saksutgreiing:

Hordaland Fylkeskommune har sendt ut «Strategi for innfartsparkering – fram mot 2030» ut på høyring. Høyringsfristen er 31.12.2014. Ei tverrpolitisk arbeidsgruppe har vore med i arbeidet med strategidokumentet.

Utgreiinga byggjer på røynsler med innfartsparkering i Bergensområdet frå dei siste åra. Det er ei rekkje anlegg som skal gje høve til å parkera privatbilen for å reisa vidare med kollektivtransport som inngår i vurderingsgrunnlaget.

Utgangspunktet er at etablering av innfartsparkering ikkje er eit mål i seg sjølv, men at tilrettelegging for slik parkering vil vera eit verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla for kollektivtrafikken – å auka talet på kollektivreiser og å redusera biltrafikken – særleg i rushtida.

Eit utgangspunkt er og at det er ressurskrevjande å byggja innfartsparkeringsanlegg og at slik utbygging må vurderast mot nytte og mot andre tiltak for å auka kollektivtrafikken.

I strategien er dei ulike hovudferdselsårene inn mot Bergen vurdert. Sotra (Sotra og Øygarden) er sett på som eit eige område. Innfartsparkering på Straume vert drøfta – og fylkeskommunen ynskjer leiga plassar på Straume.

I samband med vidare arbeid med Sotrasambandet og nytt vegsamband nord/sør på Sotra vil vidare utvikling av innfartsparkering verta vurdert.

Vurdering:

Det er ein del innfartsparkering i området rundt bussterminalen i Skogsskiftet. Med ei vidare positiv utvikling av busstilbodet frå denne terminalen og betre tilrettelegging for parkering for dei som ynskjer ta bussen, er potensialet for å auka talet på kollektivreiser til stades.

Storparten av innfartsparkeringa i Skogsskiftet er knytt til arbeidsreiser i rush-tida. Det ligg difor ikkje til rette for sambruk av desse plassane på dagtid – og det er det offentlege som må sikra tilgang på slik parkering. Me har lite kunnskap om i kva grad avgiftsbetaling ville påverka omfanget av innfartsparkeringa. Med eit kollektivtilbod som var sikra betre framkome enn i dag, ville sikkert interessa for innfartsparkering vore større – og då ville det gjerne og vera større vilje til å betala.

Nedtrapping av rutetilbodet på lokalrutene i kommunen, tilseier at det vert satsa på innfartsparkering i Skogsskiftet.

Økonomiske konsekvensar:

Ved terminalen i Skogsskiftet eig det offentlege opparbeidd parkeringsareal. Dette vert i stor grad disponert av bussane som trafikkerer terminalen. I arbeidet med rullering av kommunedelplanen for Skogsskiftet må framtidig plassering av terminal og parkeringsanlegg vurderast på nytt. Sykkelparkering kan takast inn i denne planlegginga.

Sund kommune og Hordaland Fylkeskommune bør i fellesskap sikra større kapasitet på innfartsparkeringa. Kostnader vil vera avhengig av omfanget på aktuelle tiltak.

Nytt vegsamband nord/sør på Sotra må finansierast med bompengar. Nye bom-stasjonar vil auka interessa for å reisa kollektivt. Det bør planlegginga av kapasitet på innfartsparkeringa ta omsyn til.

Tilråding til vedtak:

1. Sund kommunestyre er positiv til at Hordaland fylkeskommune har utarbeidd ein strategi – og ynskjer å satsa på tilrettelegging for innfartsparkering.
2. Sund kommunestyre meiner at styrking av tilbodet om innfartsparkering nær bussterminalen i Skogsskiftet har eit potensiale for å få fleire til å reisa kollektivt – og eit slikt tilbod bør byggjast ut nær terminalen. Kommunen ynskjer å samarbeida med fylkeskommunen om planar for slik utbygging.

02.12.2014 FORMANNSKAPET

F-095/14 Framlegg frå formannskapet (samr.):

Tilrådinga vert vedteken.

16.12.2014 KOMMUNESTYRET

K-118/14 Vedtak:

Tilrådinga vart vedteken samrøystes.

Rett utskrift	
Dato:	Kopi til:
	Hordaland Fylkeskommune
	Storebø, Gerhard Inge
	Østervold, Liv Margareth