



Statens Vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Hordaland Fylkeskommune

- 4 JUN 2015

Deres ref.	Deres brev av:	Vår ref.	Emnekode	Dato
		201500990-110 NIHO	ESARK-03	29. mai 2015

### Høringsuttalelse fra Bergen kommune - Indikatorer for arealbruk og parkering for oppfølging av bymiljøavtaler

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 19. mai 2015, sak 181-15, og fattet følgende vedtak:

«Bergen kommune avgir høringsuttalelse slik det framgår av byrådets forslag.»

#### Bergen kommunes høringsuttalelse:

##### *Generelt*

Bergen kommune slutter seg i hovedsak til arbeidsgruppens anbefalinger, slik de framgår av brev datert 24. februar 2015 fra Statens vegvesen. Bergen kommune vil også vise til høringsuttalelsen fra januar 2014, og mener det er positivt at det nå foreslås indikatorer som er enklere å håndtere ved oppfølging av bymiljøavtalene. Det er viktig at prinsippet om lokalt selvstyre legges til grunn for avtalene, og at indikatorer knyttet til innsatsområdene ikke svekker det enkelte byområde sitt handlingsrom med hensyn til selv å velge tiltak og virkemidler for å nå målene i bymiljøavtalene.

Generelt bør det legges til grunn som et prinsipp at all rapportering legges til det forvaltningsnivået som har ansvar for saksområdet. Dette medfører at Statens vegvesen bør rapportere på indikatorer knyttet til bygging, drift og vedlikehold av fylkes- og riksveger, fylkeskommunen bør rapportere på drift av kollektivtrafikken, mens kommunene bør rapportere på arealpolitikk, parkering og byutvikling. Det vil være nyttig om indikatorene suppleres med årlige dialogmøter som gir muligheter for å rapportere om forhold som ikke fanges opp i et indikatorsystem. Bergen kommune forutsetter at endelig utforming av indikatorer for Bergen fastsettes i avtaleteksten.

##### *Indikatorer for arealbruk*

Bergen kommune har i Kommuneplanens arealdel vedtatt strategier som forutsetter at Sentrum (bysentrum) skal være det dominerende tyngdepunktet i byen og regionen. Det er fastlagt en fysisk senterstruktur bestående av Sentrum, bydelssentre, lokalsentre og nye bybanestopp. Innenfor dette «senterhierarkiet» er det definert hvilke hovedfunksjoner de ulike sentrene bør dekke. Målet er å utvikle attraktive samlingspunkt med god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Bybanen og annen kollektivtransport skal knytte sammen knutepunktene til en ryggrad i bystrukturen. 80 % av boligbyggingen skal skje som

fortetting, og innenfor senterområdene er tillatt utnyttingsgrad 200-250 % BRA, mens BRA utenfor senterområdene er maksimalt 60 %.

Bergen kommune vil ellers vise til hovedstrategiene for areal- og transportplanlegging som legger opp til økt fortetting og fornyelse innenfor eksisterende byggesone, kombinert med sterkere satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, samt videre utbygging av ringvegsystemet. De prioriterte fortetningsområdene inkluderer det sentrale byområdet, bydelssentrene, lokalsentrene og områdene rundt bybanestoppene. Videre legges det til rette for ny utvikling og omforming i en rekke næringsområder som i dag er for lavt utnyttet. Bergen kommune vil på denne bakgrunn presisere at indikatorene for bymiljøavtalene må harmoniseres med vedtatte strategier for byutvikling i Bergen, og at dette blir innarbeidet i avtaleteksten.

#### *Indikatorer for parkering*

Gratis parkering ved arbeidsplassen betyr svært mye for hvor mange som velger å kjøre egen bil til og fra arbeidstedet, og dette er derfor en god indikator på hvor mange som bruker egen personbil til dette formålet. Bergen kommune er likevel i tvil om hvorvidt dette er en hensiktsmessig indikator, siden kommunen i et kortsiktig perspektiv har få eller ingen virkemidler til å kunne påvirke antall private, eksisterende parkeringsplasser knyttet til et arbeidsted.

Bergen kommune vil også påpeke at det er en svært komplisert oppgave å holde oversikt over hvordan antall private parkeringsplasser utvikler seg over tid. Dessuten er et av de viktigste virkemidlene for å påvirke bruken av private parkeringsplasser, å innføre skatteregler for gratis parkering på arbeidsplassen. Det er et statlig ansvar å utrede og sette i verk slike tiltak.

Den andre indikatoren omfatter tallet på parkeringsplasser ved etablering av nye bygg og anlegg. Tallet på slike parkeringsplasser er regulert i Bergen kommunes parkeringsnorm som er inntatt i Kommuneplanens arealdel. Bergen kommune vil derfor anbefale at denne indikatoren tas i bruk. Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks – og arbeidsintensive virksomheter, har stor betydning for bilbruk i et byområde.

Bergen kommune er usikker på om den tredje indikatoren er håndterbar rent praktisk, og om indikatoren vil kreve urimelig store ressurser å følge opp. Det er svært viktig at det legges vekt på å begrense indikatorene for parkering til områder som kan påvirkes eller rapporteres uten å bruke store ressurser.

#### *Andre indikatorer som bør vurderes*

Forslaget har ikke en indikator for tidsdifferensierte bompengetakster, og indikatorsettet bør derfor suppleres med takster i bomringen i og utenfor rush. Det forventes at de økte takstene i bomringen i Bergen i rushtiden får betydning for antall biler på veiene inn mot Sentrum. Det bør derfor etter Bergen kommunes oppfatning lages en indikator for bomtakst i rush og for bomtakst utenom rush.

Med hilsen

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING, KLIMA OG MILJØ

*Nils Høysæter - spesialrådgiver*

*Marit Sørstrøm - seksjonssjef*

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

Kopi til: Hordaland fylkeskommune