



## Notat

Dato: 21.12.2016  
Arkivsak: 2016/412-38  
Saksbehandlar: knudjuv

---

**Til:** Utval for miljø og samferdsel

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

### Svar på spørsmål om bruk av innfartsparkering

I møteprotokollen for Utval for miljø og samferdsel 1. desember 2016 er det vist til følgjande spørsmål om innfartsparkering:

**Marthe Hammer (SV)** hadde sendt inn slikt spørsmål (b):

**«Innfartsparkering**

*Viser til innsendt spørsmål i fylkesutvalet frå Aud Karin Oen (SV) :*

*«Nye krav til oblat på fylket sine innfartsparkeringar hindrar no sykkelpendlarar frå Sotra frå å setja frå seg bilen på Storavatnet og Straume og sykla vidare til jobb i Bergen.*

*Fylkeskommunen har fjerna høvet for pendlarar frå bygdene på Sotra til å parkera på Straume og sykla vidare til byn. Frå 1. november av tok dei og vekk det alternativet ein hadde på Storavatnet.*

*Alle planar og vedtak både nasjonale, fylkeskommunale og kommunale seier at veksten i reiser skal takast med kollektiv, sykkel og gange. (NTP, klimaplan, RTP, osv.)*

*Kva er årsaka til dette? Når og korleis kan dette ordnast opp i?*

*<http://www.vestnytt.no/aktuelt/Jobbsyklistar-stengd-ute-fra-pendlarparkering-531383.html>»*

**Fylkesordføraren** svarte slik:

*«11. mars 2015 vedtok fylkestinget i Hordaland strategi for innfartsparkering, der det heiter at etablering av innfartsparkeringsplassar er «eit av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla for kollektivtrafikken.» Målet med å tilby slik parkering er å auke talet på kollektivreisande.*

*For å ivareta dette målet er dei mest populære plassane for innfartsparkering berre opne for reisande med periodebillett og parkeringsoblat.*

*På Storavatnet vart det grunna utfordringar med kapasiteten innført oblatordning frå og me 1. november 2016, denne parkeringsplassen er såleis ikkje lenger tilgjengeleg for dei som vil parkere og sykle vidare.»*

**Nytt spørsmål til samferdsledirektøren:**

*Det ser ut som at ein her har lagt seg på ei veldig streng og lite fleksibel linje. Kva for muligheter finnes for å kunne gjere innfartsparkeringa tilgjengeleg for syklistar?»*

**SPØRSMÅL LAGT FRAM I MØTET**

**Stein Inge Ryssdal (H)** stilte slikt spørsmål:

**«Innfartsparkering**

*Mange innfartsparkeringsplasser står ubenyttet gjennom dagen. For å bedre utnyttelsen kunne det tenkes at andre fikk benytte disse plassene. Samtidig er det et viktig prinsipp at reisende med periodekort har prioritet.*

*Kan det være formålstjenlig om oblatkrav bare gjelder i en kortere periode, før f.eks. 12.00 på hverdager? Kan dette evt. gjennomføres som forsøk på noen steder?»*

**Gustav Bahus (Frp)** stilte slikt spørsmål:

**«Innfartsparkering**

*Ber om en status på innfartsparkeringsframdriften og Hordaland fylkeskommune sitt arbeid opp mot omegnskommunene.»*

Det vart stilt fleire spørsmål om innfartsparkering i Utval for miljø og samferdsel 1. desember 2016. Spørsmåla frå representanten Marthe Hammer vert handsama under punkt 2, Stein Inge Ryssdal under punkt 3 og spørsmålet frå representanten Gustav Bahus under punkt 4.

**1. Generelt**

*Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* legg grunnlaget for fylkeskommunen sitt arbeid med innfartsparkering (IP). Her vert det mellom anna lagt opp til at IP primært skal vere retta mot sentrumsretta arbeidsreiser i rushtida.

**Det er innført oblatordning på følgjande innfartsparkeringsplassar:**

Birkelandsskiftet terminal	Lagunen (Steinsvikvegen)	Lagunen senter
Nestun	Oasen	Os
Skjold	Skjoldskiftet	Skjold kirke
Straume på Sotra	Straume, Kystbygarasjen	Åsane
Åsane ved Horisont	Storavatnet terminal	

**2. Storavatnet og oblatkrav**

Storavatnet IP vart utvida frå ca. 45 plassar til 150 i 2012, samstundes med oppgradering av bussterminalen. Plassen har gradvis blitt fullt utnytta. Teljingar vår og haust 2016 viser at Storavatnet var tilnærma fullt utnytta. Teljing desember 2016 (etter innføring av oblatkrav) viser at det førebels er ledige plassar ved Storavatnet (82 av 150 plassar i bruk på teljingstidspunktet).

Oblatordninga har vore valt som løysing for plassar der kapasiteten har vore fullt utnytta, og/eller der det har vore mykje framandparkering. Fokus har vore på at løysinga skal vere lett å nytte og forstå for brukarane, og å prioritere dei faste kollektivreisande.

Fylkeskommunen har mottatte fleire førespurnader frå brukarane av Storavatnet IP:

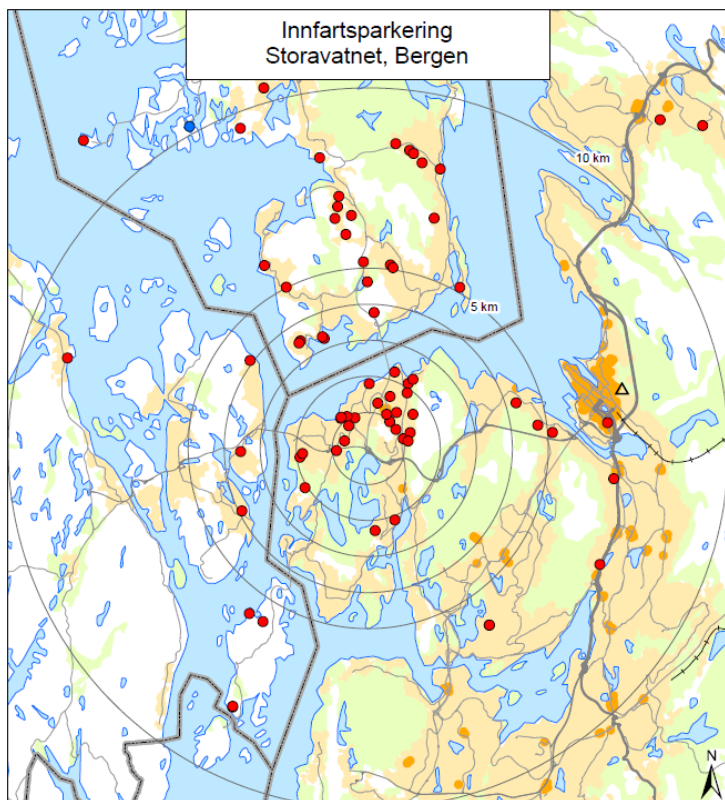
- I perioden p-plassen var fullt utnytta: Klagar frå faste kollektivreisande som ikkje kunne finne ledig plass, med spørsmål om prioritering av nettopp faste kollektivreisande.
- Etter innføring av oblatkrav: Førespurnad frå sykkistar som tidlegare nytta bil til innfartsparkeringsplassen, med spørsmål om å gi tilgjenge til reisande som nyttar sykkel på deler av reisa.

Basert på talet på førespurnader vert sykkistane ikkje vurdert som ei stor gruppe, men det må understreka at det ikkje er mogleg å si dette sikkert. Tidlegare teljingar på IP Storavatnet har vist at det har vore ein betydeleg del framandparkering. Dette gjeld til dømes næringskøyretøy, oppbevaring av ikkje køyrbare køyretøy, langtidsparkering og samkøyring/ Statoilbuss mot mellom anna CCB på Ågotnes.

Dersom ein fjernar oblatkravet ved Storavatnet (gi sykkistar høve til å parkere her) vil plassen måtte vere open for alle. Det er ikkje etablert eit system som kan kontrollere at brukarane faktisk nyttar sykkel vidare, og det har heller ikkje vore vurdert som ønskjeleg å etablere eit system som kontrollerer kva brukarane gjer etter at dei har parkert. Det bør og nemnast at det framleis er mogleg å parkere langs til dømes kommunal veg i området.

Kartlegging (gjennomført før oblatkrav vart innført) av bruken av innfartsparkeringsplassane i samband med strategiarbeidet for IP viste at det var fleire brukarar som kom frå Åsane, Indre Laksevåg og Bergensdalen enn frå Sotra, jf. Fig 1. I tillegg er det mange brukarar frå nærområdet.

Avslutningsvis bør det nemnast at det er venta å ta noko tid for at reisande skal ha høve til å endre åtfærd. Det vert derfor ikkje føreslått å endre praksis med oblatparkering ved Storavatnet.



**Fig 1:** Kartlegging av heimeadresse til bil på innfartsparkeringsplass ved Storavatnet. Minste sirkel på kartet viser 1 km avstand i luftlinje frå innfartsparkeringsplassen.

### 3. Avgrensing av tidskrav om oblat

Når det gjeld spørsmålet om å avgrense oblattida til kl. 12. kvardagar, så vil det i utgangspunktet gi fleire høve til å parkere ved dei plassane som ikkje er fullt utnytta. Slik det går fram av Figur 2 vil dette gjelde eit fåtal plassar, då grunngjevinga for å innføre oblat har vore basert på at plassane har vore, og er, fullt utnytta. Det er derfor grunn til å forvente at ei slik endring vil ha avgrensa effekt, og arbeidsreisande med sykkel (som omtala over) vil ikkje kunne dra nytte av ei slik ordning (dersom plassen ikkje er open for alle før kl. 12).

Fylkeskommunen har inngått leigeavtalar med ulike aktørar. Til dømes på Straume er det stilt krav om oblatordning og at denne skal gjelde heile døgeret, for å avgrense anna parkering på innfartsparkeringsarealet. Dette er eit aktuelt spørsmål ved alle plassane som fylkeskommunen leiger av andre aktørar.

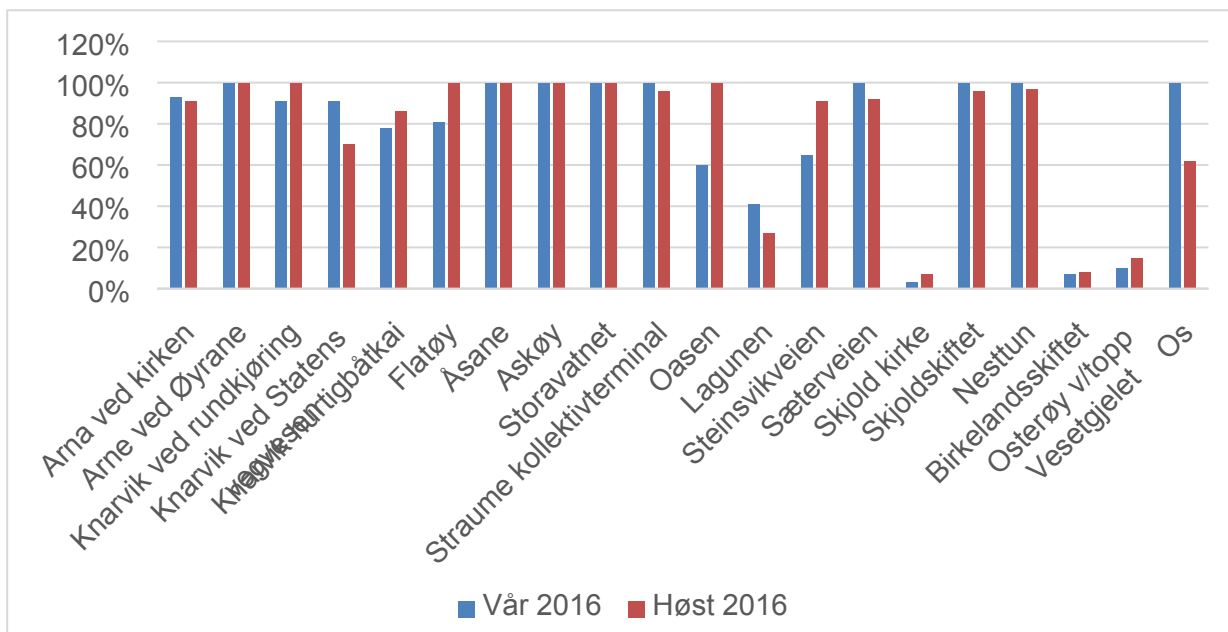
Det har vidare vore eit ønske frå fylkeskommunen om å standardisere skilting og reglar for bruk av innfartsparkeringsplassane, for at reisande skal oppfatte IP som lett å bruke. Dersom ein vil gå bort frå denne ordninga er det grunn til å forvente meir uvisse blant brukarane, i tillegg til at ein vil vente ein betydeleg del av framandparkering på plassane som ligg i senterområde etter kl. 12.

Intensjonen med IP er at fleire skal reise kollektivt. Dersom situasjonen vert slik at det er ledige kapasitet ved innfartsparkeringsplassar vil dette også kunne tolkast slik at det kan invitere fleire potensielle brukarar til å nytte plassen dersom dei ser at det faktisk er ledig kapasitet.

Det bør avslutningsvis nemnast at heller ikkje oblatkrav garanterer at dei reisande faktisk skal reise kollektivt. Det er tilstrekkeleg at ein person i husstanden eller andre har eit periodekort for å få ut oblat. Denne utfordringa er mest aktuell for IP som ligger i senterområde.

### 4. Status innfartsparkeringsarbeidet

Figur 2 viser oppdaterte teljingar av bruken av innfartsparkeringsplassane. Det går fram av figuren at det berre er små endringar i fyllingsgraden mellom våren og hausten 2016.



Figur 2: Teljing innfartsparkering vår og haust 2016.

Status i arbeidet med innfartsparkering er at det vert arbeidd saman med Fjell kommune og Statens vegvesen om å finne areal som kan realiserast i nærmare framtid til innfartsparkering. Det vert sett på konkrete areal basert på innspel frå Fjell kommune.

Mellombels innfartsparkering ved Åsane VGS skal i utgangspunktet bestå ut 2017, avhengig av oppstart for ny Åsane VGS. Fylkeskommunen er også i dialog med Bergen kommune gjennom Bergensprogrammet om moglege prosjekt for innfartsparkering som kan erstatte plassane ved Åsane VGS fram til Bybanen vert bygd til bydelen.

Statens vegvesen har i 2016 etablert 50 nye innfartsparkeringsplassar på Flatøy, som er bygd som ein del av midtdelarprosjektet på E 39 (ved NorBetong). Prosjektet vart mogleg å få på plass etter at kurvaturen på E 39 vart endra noko.

For organisering av det vidare arbeidet med innfartsparkering vert det vist til melding i Fylkestinget 14. desember 2016, PS 90/16 Interpellasjonar/spørsmål, og svar på spørsmål frå Nils Marton Ådland. Av svaret går mellom anna følgjande fram:

*«Det vert teke sikte på å utarbeide eit handlingsprogram for gjennomføring av strategien i 2017. Dette er og teke opp i budsjettforslaget til fylkesrådmannen for 2017. I budsjettforslaget er det og lagt opp til å tilsetje ein medarbeidar i ei to-årig prosjektstilling som skal utarbeide handlingsprogrammet for innfartsparkering.*

*I handlingsprogrammet til kollektivstrategi for Hordaland som er på sakskartet på fylkestinget no er det varsla at det kjem ei eige sak om oppfølging av strategi for innfartsparkering til politisk handsaming i løpet av første halvår 2017.»*