

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:

Høyrings sak - 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 vedtekne 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 reeelt. 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 særst 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 fylkesvegar 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, satser 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 særst 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. Miljøvernepartementet («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 rekkefølgekrav ved utbygging av bustad- og næringsområde er meint å løyse finansieringa. Dette fører likevel ikkje til betre kollektivdekning då overordna innfartsparkering og kollektivknutpunkt 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:

Ordførar 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.