



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
04/2018	Formannskap/plan- og økonomiutvalet	PS	29.01.2018

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Gjertrud Karevoll		17/1453

HØYRINGSSVAR TIL BYUTREDNING FOR BERGEN

Vedlegg:

16_161711-3Byutredningen for Bergen med vedlegg

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Sett i lys av komande satsing på ny E16 og jernbane Voss-Arna, er det viktig å peike på den åpenbare positive utviklinga langs traseen *Bergensbaneregionen*. Særleg er det viktig å nytte potensialet i transportkapasitet, og eit klima/miljøvenleg kollektivtilbod med destinasjon svært sentralt i Bergen sentrum. Dette potensialet vil på dei fleste område stø opp under måla i ein byvekstavtale, og slik også vere med i eit grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vaksdal kommune ynskjer å bidra til dette.

Formannskap/plan- og økonomiutvalet - Sak 04/2018

FPØ - Behandling:

Samrøystes vedtak.

FPØ - Vedtak:

Sett i lys av komande satsing på ny E16 og jernbane Voss-Arna, er det viktig å peike på den åpenbare positive utviklinga langs traseen *Bergensbaneregionen*. Særleg er det viktig å nytte potensialet i transportkapasitet, og eit klima/miljøvenleg kollektivtilbod med destinasjon svært sentralt i Bergen sentrum. Dette potensialet vil på dei fleste område stø opp under måla i ein byvekstavtale, og slik også vere med i eit grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vaksdal kommune ynskjer å bidra til dette.

Saksopplysningar:

Kort samandrag og mandat/målsettingar for Byutredningen:

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å gjennomføre byutredninger i samarbeid med Jernbanedirektoratet, berørte fylkeskommuner og kommuner. Arbeidet gjennomføres i to trinn, der trinn 1 skal være et av de faglige grunnlagene for forhandlinger om byvekstavgifter. Trinn 2 av byutredningen skal danne et grunnlag for arbeidet med

Nasjonal transportplan 2022-2033, og vil bli gjennomført i 2018.

Hovedformålet med trinn 1 av byutredningen er å vise hvilke utfordringer og muligheter det er for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Byutredningen skal ikke foreslå hvilke løsninger som skal velges. Dette skal avgjøres i forhandlingene om byvekstavtale.

Byutredningen for Bergen, trinn 1 er nå ferdig utarbeidet og sendes nå for uttalelse til berørte fylkeskommuner og kommuner. Hensikten med dette er først og fremst å gi mulighet til å komme med kommentarer på det faglige innholdet i rapporten og gi synspunkter på det videre arbeidet i trinn 2.

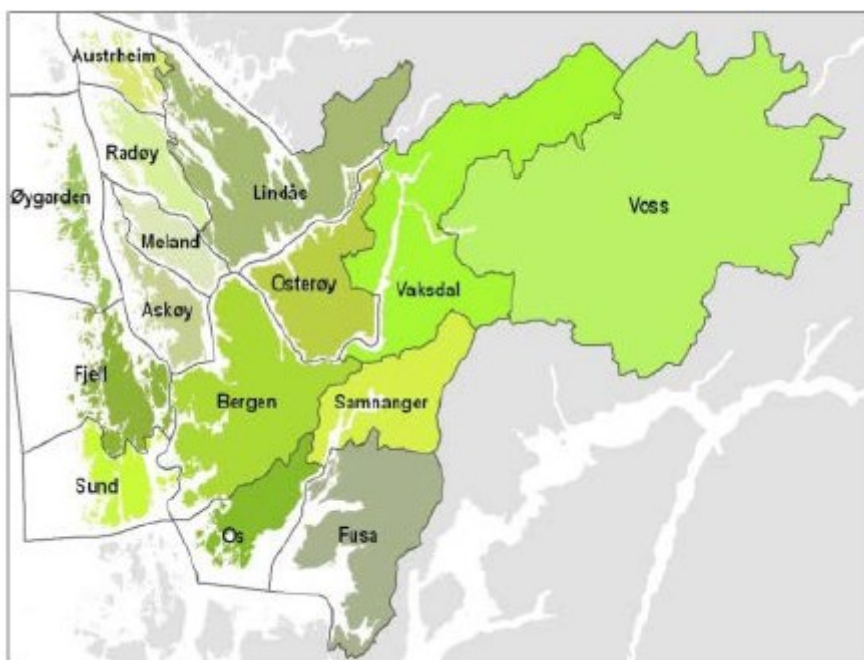
Tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet har effekt på klima og lokal luftkvalitet, men det er også viktig at de bidrar til god framkommelighet og utnyttelse av transportkapasitet, effektiv arealutnyttelse og god byutvikling. Byvekstavtaler er det viktigste verktøyet for å nå målet om nullvekst i persontrafikk med bil i de største byene i landet. Avtalene er basert på et langsiktig og forpliktende samarbeid om finansiering av miljøvennlig transport mellom stat, fylkeskommune og kommune. Byvekstavtalen for Bergen ble inngått 28. juni 2017. Avtalen avløser Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø som styrende for transportutviklingen i Bergen.

Analyser og beskrivelser i utredningen tar så langt som mulig utgangspunkt i eksisterende data og virkemidler. Det er vedtatt at føringene fra Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet, 2011, fortsatt skal være gjeldende. KVU'en vurderte nødvendige transporttiltak og finansiering av disse som må til for å møte økt befolkning og økt transportetterspørsel. I brev fra Samferdselsdepartementet av 4.4.2013 blir Regjeringen sine prinsipper for videre prosess slått fast. På det tidspunktet var nullvekst i persontrafikk med bil ikke et spesifikt tema, men i regjeringsbehandlingen heter det m.a.:

Økt bruk av tiltak som virker begrensende på biltrafikken samt satsing på kollektivtransport, vil være en forutsetning for evt. tildeling av statlige midler gjennom belønningsordningen og bymiljøavtalen.

Dette understøtter dagens mål i gjeldende NTP som innebærer at veksten i persontrafikk skaltas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette skal være en klar premiss for både lokal, regional og statlig planlegging.

Byutredningen for Bergen gjelder for Bergen kommune. For å kunne vurdere/beregne trafikken i Bergen, må en imidlertid også ta hensyn til trafikken til og fra omegnskommunene. Med Bergensområdet forstår vi i den sammenhengen kommunene Bergen, Os, Fusa, Lindås, Askøy, Fjell, Sund, Øygarden, Meland, Radøy, Osterøy, Austrheim, Samnanger, Vaksdal og Voss.



Det er persontrafikken med bil internt i Bergen kommune og inn/ut av kommunen som skal ha nullvekst i samband med byvekstavtalen for Bergen. I mandatet for utredningen framgår det to primære hensikter med byutredningen:

Den er et krav for å inngå bymiljøavtaler som er basert på NTP 2018-2029, men den skal også være et bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022- 2033).

Bymiljøavtalene som senere fikk navnet byvekstavtaler, skal bygge opp under nullvekstmålet for persontrafikk med bil i Bergen. Det er presisert i mandatet at behovsanalysen skal knyttes til nullvekstmålet. Samtidig er det en rekke forhold knyttet til utvikling og transport i et byområde. Nasjonale, regionale og lokale mål, vedtak og føringer legger rammer for utvikling i byområdene. Dessuten har innbyggere og næringsliv sine mobilitets- og transportbehov. Kompleksiteten i et byområde er stor, og nasjonale mål kan i enkelte situasjoner være i motstrid med hverandre. I Byutredningen for Bergen gjør vi rede for de viktigste behovene og knytter mål og effekter opp mot disse. Hovedmålet er nullvekst i persontrafikk med bil i Bergen, men effekter også i forhold til andre sentrale mål og behov er belyst i rapporten.

Nasjonal transportplan (NTP)

De nasjonale målene for transportsektoren er innarbeidet som mål i Nasjonal transportplan. Det overordnede målet i Nasjonal transportplan (2018-29) lyder:

*Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning
og bidrar til omstillinga til lavutslippsamfunnet.*

Hovedmålet er videre spesifisert gjennom tre delmål:

- *Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.*
- *Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.*
- *Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøpåvirkninger.*

I NTP er også definert egne strategier for gods- og kollektivtransport samt gang- og sykkeltrafikk. Viktige strategier er:

- Persontransportveksten i byområdet skal tas av kollektivtransport, gange og sykkel.
- Kollektivtrafikk, sykkel og gåing i byene: Nullvekstmålet i de store og mellomstore byene skal nås. Det skal legges til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet, samtidig som mobiliteten opprettholdes.
- Ang. godstrafikk: Det forventes at omfanget av nærings- og nyttetransporten vil auke framover. Tiltak mot miljø-, trafikksikkerhets- og framkommelighetsproblemer som følge av denne trafikken må fortløpende vurderes. Transportetatene anbefaler et mål om utslippsfri varedistribusjon i bysentra innen 2030, i tråd med EUs ambisjon i «White paper on Transport». Det er en målsetting at nye lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy etter 2025. Virkemidler som bidrar til at det transporteres større mengder gods per kjøretøykilometer må prioriteres.
- Sykkelandelen som i dag ligger på 4-6 % skal økes i planperioden gjennom bygging av sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikken. I Bergen skal det bygges sykkelspressveg fra Rådal til Bergen sentrum.
- Gange: Korte avstander mellom viktige målpunkter, etablering av snarveger samt trygge og attraktive omgivelser, er viktig for gående. Eksempler på tiltak for gående er fjerning av barriærer, opprusting av snarveger, bedre skilting og stedsinformasjon.
- Gods: Legge til rette for overføring av gods til sjø og bane på de lange transportene ved å sikre et godt samspill mellom transportformene. Å legge til rette for effektive terminaler og knutepunkt gjennom gode sammenkoblinger i infrastrukturen vil være særlig viktig.

Det er en rekke andre statlige føringer som gir premisser for planlegging i byer og tettsteder. Nasjonal transportplan tar opp i seg målene til en del av disse retningslinjene, men målene som særlig berører er:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (høsten 2014)

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
- Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.

Samferdselsdepartementet 2014: Handlingsplan for kollektivtransport

Meir samordning av areal- og transportplanlegging er ein viktig del av bymiljøavtalane. Ei slik samordning har som mål at arealbruk og utbygging av bustad- og næringsområde skal skje

på ein måte som legg til rette for meir kollektivtransport. Avtalane skal mellom anna omfatte forpliktingar om framtidig effektiv arealdisponering, prioritering av viktige knutepunkt og parkeringspolitikk.

St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder

- Gode steder bør inneholde de viktigste tjenestene folk trenger til daglig. Det bør derfor tilrettelegges for varierte tilbud av handel, skoler, kultur- og idrettsaktiviteter og andre tjenester. En konsentrert by- og tettstedsstruktur med effektiv arealutnytting og korte avstander mellom daglige gjøremål, vil kunne bidra positivt til utvikling av mangfoldige og funksjonelle steder.
- Et sterkt bysentrum er viktig som kjerne i en miljøvennlig bystruktur og det mest tilgjengelige område for kollektivtransporten.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Kgl. res. 12.06.2015)

- Areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes.
- Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges.
- Gode og effektive planprosesser.
- Bærekraftig areal og samfunnsutvikling:
 - Samordnet bolig, areal og samfunnsutvikling
 - Et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem
 - Levende by- og tettstedssentre

Målene kan være i konflikt med hverandre. Det er viktig å finne en balanse mellom målet om god mobilitet for befolkning og næringsliv i områder med sterk befolkningsøkning, samtidig som en sikrer seg nullvekst i persontrafikk med bil og reduserte utslipp av lokal forurensing og klimagasser i byområdet.

Regionale og lokale mål og rammer

Regionale og lokale myndigheter legger rammer for utvikling gjennom regionale og lokale planer. Sentrale planer i denne sammenhengen er:

Klimaplan for Hordaland 2014-2030:

Transportsektoren er den største kjelda for CO₂-utslepp i Noreg i dag (31 %). Klimaplan for Hordaland har som mål å redusere Hordaland sine klimagassutslepp frå vegtrafikken med 50 % innan 2030. Klimaplan for Hordaland har fire strategiar for å nå dette målet: · Klimavenleg utbyggingsmønster · Meir gange, sykkel og kollektivtransport · Avgrense biltrafikken · Overgang til transportmidlar med lågare eller null utslepp.

Regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tenester og handel (2014)

Planen understreker at Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvenleg transport. I dette ligger at sentra skal være tilrettelagt for effektiv og miljøvennlig transport både i og til/fra sentrum. For Bergen vil dette gjelde både for Bergen sentrum og bydelssentrene.

Regional plan for folkehelse – Fleire gode leveår for alle 2014 -2025 (2014) og Klimaplan for Hordaland 2014-2030 (2014) legger vekt på tilrettelegging av godt lokalt klima og fysisk aktivitet som viktige faktorer for god helse. Klimaplanen setter en nedgang i utslipp av klimagasser på 40 % innen

2030 som et konkret mål. Videre skal energibruken i Hordaland reduseres med 30 % innen 2030.

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 (2017)

Transportplanen følger opp KVV for Bergensområdet og legger i tillegg strenge føringer for reduksjon av transport med personbil og overgang til kollektiv, sykkel og gange. Planen stemmer godt sammen med nasjonale føringer for nullvekst i persontrafikk med bil:

Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvenleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (2017)

Planen inneholder tre overordnede mål:

- Bergensområdet skal vere ein berekraftig og konkurransedyktig vekstregion.
- Utbyggingsmønster og transportsystem skal gje effektiv utnytting av samfunnsressursar og infrastruktur. Samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal leggje til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønstuktur og kulturminneverdiar vert bevart.
- Det skal vere ein balansert fordeling av bustader og arbeidsplassar i Bergensområdet. En viktig føring i planen er at hovedtyngden av vekst i arbeidsplasser og boliger i hovudsak bør komme i regionale vekstsoner. I transportkapittelet i planen er følgende strategier framhevet:
 - Tiltaksområde for nullvekst
 - Samordnet areal- og transportplanlegging
 - Styrke miljøvennlige transportformer
 - Redusere sårbarheten i transportsystemet
 - Avgrense personbiltransporten
 - Satsing på lav- og nullutslippsteknologi

Vurdering

Sett i lys av komande satsing på ny E16 og jernbane Voss-Arna, er det viktig å peike på den openbare positive utviklingen langs traseen *Bergensbaneregionen*. Dette potensialet vil på dei fleste område stø opp under måla i ein byvekstavtale, og slik også vere med i eit grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vaksdal kommune ynskjer å bidra til dette.

Særleg viktig er det å utnytte potensialet i transportkapasitet, og eit klima/miljøvenleg kollektivtilbod med destinasjon svært sentralt i Bergen sentrum.