



Statens vegvesen Region vest
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Referansar:
Dykkar:
Vår: 17/3099 - 18/2071

Saksbehandlar:
Randi Helene Hilland
randi.hilland@meland.kommune.no

Dato:
02.02.2018

Høyringsuttale, Byutredningen for Bergen

Vedlagt følgjer vedtak.

Med helsing

Randi Helene Hilland
konsulent

Andre mottakarar:

Statens vegvesen Region vest

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FE - 144	17/3099

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
11/2018	Formannskapet	PS	31.01.2018

Høyringsuttale, Byutredningen for Bergen

Vedlegg:

Byutredningen for Bergen med vedlegg

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Statens vegvesen Region vest v/Styring og strategistab har ved skriv datert 20.12.2017 sendt Byutredningen for Bergen ut på høyring. Høyringsfristen er 15. februar 2018.

Byutredningen er bestilt av Samferdselsdepartementet. Trinn 1, som no er på høyring, skal legge grunnlaget for forhandlingar om byvekstavtalar. Trinn 2, som skal gjennomførast i 2018, skal føre fram til eit grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 – 2033.

Byutredningen for Bergen handlar først og fremst om Bergen kommune, men med eit blikk på heile Bergensområdet. Nabokommunane er derfor invitert til å kome med høyringsuttale til utgreiinga.

I sammendraget står det m.a. følgjande:

«Utredningen legger til grunn at det primære behovet for transportsystemet i Bergen er å tilfredsstillere transportbehovet for befolkning og næringsliv, samtidig som en opprettholder en trivelig by med et minimum av forurensning, støy og utslipp av klimagasser.

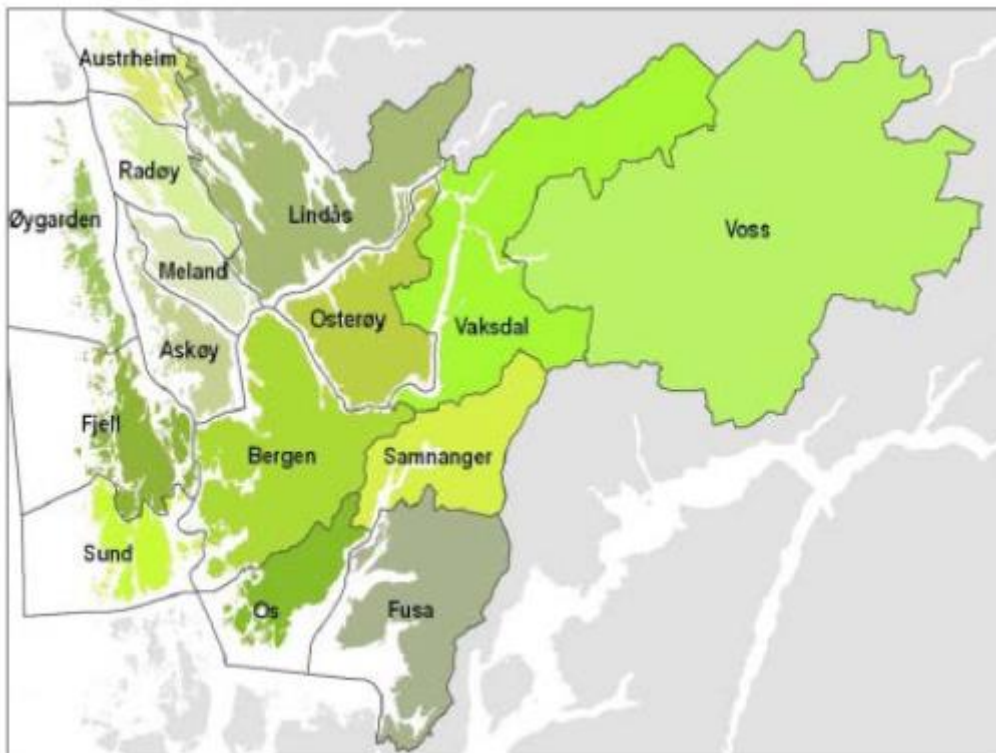
Målet for utredningen er:

- *Veksten i persontransporten i Bergen skal tas av kollektivtransport, gange og sykkel*
- *Mobiliteten for personer og varetransport i Bergen, skal ikke være dårligere enn den er i dag.*

- *Det skal ikke være større framkommelighetsproblem for noen trafikantgrupper.»*

Byvekstavtalen for Bergen vart inngått 28.06.2017. Avtalen erstatter Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø.

Det er persontrafikken med bil internt i Bergen kommune og inn/ut av kommunen som skal ha nullvekst i samband med byvekstavtalen for Bergen. Utviklinga i kommunar med regionsenter blir rekna for å ha særleg stor verknad for trafikken i Bergen.



Vurdering

Den prosentvise folkeveksten i nabokommunane er høgare enn i Bergen. Kommunane rundt Bergen blir rekna for å vere attraktive bukommunar, nær sjø og friluftsområde. Samstundes er nye hovudvegsamband under bygging. Utgreiinga legg opp til at det derfor er nødvendig med ein stram arealpolitikk i både Bergen kommune og nabokommunane, for å motvirke / unngå at nye kapasitetssterke vegsamband fører til byspredning og auka bilbruk.

Rådmannen er ikkje like uroleg for arealpolitikken, verken når det gjeld bustadområde eller næringsområde; det er ikkje nødvendigvis ei ulempe at folk får bu eller arbeide der dei trives. Det viktige i denne samanhengen er eit godt utvikla kollektivtilbod og gode gang- og sykkevegtraséar. Det er fullt mogeleg å skape lokalsamfunn og bysamfunn som balanserer og understøtter kvarandre, samstundes som klima- og miljøomsyn blir ivareteke. Men då må det offentlege Norge satse meir på kollektivtilbod og gang- og sykkelvegtilbod utanfor storbyane, ikkje henge fast i gamalt tankegods.

Rådmannen har ingen kommentarar til Byutredningen der det er situasjonen i Bergen kommune som blir vurdert og analysert. I det følgjande er det situasjonen i Nordhordland / Meland som er utgangspunkt for kommentarane.

Det eksisterande tenestetilbodet og eksisterande teknisk og sosial infrastruktur har i hovudsak god kapasitet til å ta i mot folkevekst og auka næringsaktivitet, utanfor byen sine grenser. Bergen kommune har sin arealpolitikk som vi som nabokommune ikkje treng å blande oss inn i, utover å vere orientert / koordinert og tenkje supplement. Det viktige for oss som nabokommune er at den lokale arealpolitikken blir respektert. Når så skjer, er det heller ikkje vanskeleg å slutte seg til målet om nullvekst i personbiltrafikken til/frå Bergen.

Alle undersøkingar tyder på at der kollektivtilbudet blir oppgradert til eit attraktivt tilbod, auker bruken. Så lenge det ikkje er nokon reell auka satsing på kollektivtilbudet utanom stamlinene (regionstamlinene), vil ein ikkje kunne nå målet om nullvekst i personbiltrafikken til/frå Bergen innan rimeleg tid. Å fokusere på redusert personbiltrafikk ved hjelp av «stram arealpolitikk» i nabokommunane er bortforklarande og lite effektivt. Det blir lagt til rette for redusert bilbruk internt i lokalsamfunnet, men det hjelper ikkje på bilbruken i Bergen.

Det som vil ha effekt på personbiltrafikken frå kommunen til/frå Bergen, er å sjå på kollektivtilbudet med nye auger. Kollektivtilbudet må styrkast slik at det stemmer med innbyggjarane sitt transportbehov, innafor ein elles miljø- og klimavenleg arealpolitikk lokalt. Båttilbudet må utvidast og gjerast til eit dagleg reisemiddel, også utanom arbeidstida. Busstilbudet må utvidast til å bli eit attraktiv tilbod der folk bur, effektivt, med fleire avgangar og færre bussbytte. Rushtidsavgifter, parkeringsavgifter og bompengar mm er i så fall gode tilleggsverkemiddel.

Auka satsing på kollektivtilbudet vil vere i tråd med overordna nasjonale føringar, m.a. Statlege planretningsliner for samordna bustad, areal og transportplanlegging (hausten 2014):

«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet 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.»

Som Byutredningen for Bergen påpeiker, byger både Nasjonal Transportplan, den statlege handlingsplanen for kollektivtransport, stortingsmelding om «Bedre miljø i byer og tettsteder» og «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» opp under dette.

Det er særleg det siste punktet i planretningslinene, å legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer, som ikkje blir ivaretatt med dagens låge satsing på kollektivtilbod utanom Bergen. Det same gjeld manglande satsing på gang- og sykkelvegnett langs E39 og fylkesvegane.

Konklusjon

Rådmannen finn at det er gjort eit godt og grundig arbeid med Byutredningen for Bergen. Transportsituasjonen og –problema er godt dokumentert. Oppsummerte behov kjem fram i kapittel 3.6. Kapittel 5 gir god oversikt over moglege strategiar og tiltak. Kapittel 8.2 nemner Bergensregionen, men er utan særskilte mål. Rådmannen oppfattar at utgreiinga samla sett er særst nyttig for Bergen.

For Nordhordland / Meland sin del er det av betydning at utgreiinga i stor grad legg opp til restriksjonar og begrensningar på bilbruken. Internt i Bergen kommune handlar dette meir om endra reisevanar enn endra livskvalitet. Det er grunn til å tru at restriksjonane i langt større grad vil føre til problem for innbyggjarane i nabokommunar der kollektivtilbodet er dårleg, m.a. i Meland. Utan vestentleg auka kollektivsatsing er det vanskeleg å sjå at målet om nullvekst i personbiltrafikken er innan rekkevidde.

Framlegg til vedtak:

«Formannskapet meiner at Byutredningen for Bergen må supplerast slik at det blir gjort greie for behovet for vesentleg styrka satsing på kollektivtilbodet i kommunane utanfor Bergen og på regionstamlinene inn til sentrum.»

Formannskapet - 11/2018

FS - behandling:

FS - samrøystes vedtak:

Formannskapet meiner at Byutredningen for Bergen må supplerast slik at det blir gjort greie for behovet for vesentleg styrka satsing på kollektivtilbodet i kommunane utanfor Bergen og på regionstamlinene inn til sentrum.