
Saksnr: 2021/16511-1
Saksbehandlar: Torill Klinker
Dato: 26.03.2021

Til: Hovudutval for samferdsle og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport

Nye berekningar av byutgreiing 2. Korleis oppnå nullvekstmålet innanfor byvekstavtalen sitt avtaleområde?

Bakgrunn

I samband med det pågåande arbeidet med Regional transportplan (RTP) ynskjer Vestland fylkeskommune å verifisere og oppdatere resultatane frå byutgreiing 2 (2017). På oppdrag frå VFLK har difor Statens vegvesen gjort re-berekningar av nokre av scenaria frå byutgreiinga med oppdatert modell.

Det prosjektutløysande behovet har vore å sjå om resultatane frå byutgreiing 2 står fast, samt å få med seg nye føresetnader som endra referanseår frå 2016 til 2018, samt nye og lågare befolkningsframskrivingar i dag i høve til gjeldande framskrivingar ved tidlegare byutgreiingar. Resultatane konsentrerer seg rundt berekna trafikkarbeid som var hovudfokus i tidlegare utgreiingar. I tillegg er det teke ut trafikk på kommunegrensa mot Bergen frå dei omkringliggjande kommunane og korleis dei ulike tiltaka påverkar denne.

Det er ikkje gjort ein full gjennomgang av alle tiltak som vart berekna i tidlegare byutgreiingar, men fylgjande moment er teke med:

- Arealrestriksjonar Bergen
- Arealrestriksjonar omeignskommunar
- Vegprising
- Parkering
- Tiltakspakkar med kombinasjon av vegprising, parkering og arealrestriksjonar

Føresetnader

I gjeldande byvekstavtale for Bergensområdet er referanseåret sett til 2018, og det teoretiske nullvekstmålet er no fastsett til 5 740 574 køyretøykilometer (kjtkm) pr. døgn.

Tungtransport, gjennomgangstrafikk og mobile tenesteytarar er unnateke nullvekstmålet

Framskrivningar av folketalet mot 2030 er pr. i dag langt lågare enn det ein så føre seg i førre runde. Samla for analyseområdet ville veksten med dei gamle framskrivingane vore på 14,4 % medan den med nye prognosar er på 9,1 %. Det er sterk samanheng mellom trafikkarbeid og befolkningsprognosar, og nullvekstmålet er dermed «enklare» å nå no, enn i tidlegare byutgreiingar.

Andre nye føresetnader er nytt modellskal (RTM 4.2.2), Bybanen til Flesland er i drift og tidsdifferensierte bomtakstar er innført. (Modellen fangar ikkje opp miljødifferensierte bomtakstar.)

Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Bergensområdet (KVU 2030) ligg framleis til grunn for å berekna framtidig trafikkscenarie. I dette scenariet ligg:

- *utbygd bybane til Fyllingsdalen og Åsane*
- *høgstandard kollektivløsning mot Bergen vest via Laksevåg*
- *Ringveg øst er fullført frå Fjøsanger via Arna til Vågsbotn*
- *Vågsbotn - Klauvaneset er også fullført*

Med dette som bakgrunn viser berekningane ein auke i trafikkarbeidet frå 2018 til 2030 på 10%. Dette er ein betydeleg lågare vekst enn berekna i byutgreinga der auken frå referanse 2016 til KVVU 2030 var på 19 %. Med ein kortare tidshorisont (2018 til 2030) og lågare befolkningsvekst vil trafikkarbeidet for KVVU 2030 i forhold til referanseåret vera langt mindre enn i byutgreingane.

Resultat

Modellberekningane syner at stramme arealgrep innanfor innanfor avtaleområdet (der all vekst skjer i tråd med vedteken KPA for Bergen og elles berre i regionsentra i dei andre kommunane) reduserer trafikkarbeidet, men at det åleine ikkje er tilstrekkeleg til å oppnå nullvekst.

Ved innføring av vegprising vil ein gjennom relativt høge takstar åleine kunne oppnå nullvekst (2 kr og 20 øre pr km utanom rush, og 4 kr og 40 øre i rush i Bergen sentrum, og høvesvis 1 kr og 10 øre / 2 kr og 20 øre i øvrige område i Bergen og i senterområda i nabokommunane.) I berekningane for vegprising ligg det som ein føresetnad at dei lokal bompakkane er fjerna, men at det framleis ligg avgift på Sotrasambandet og Sveгатjørn - Rådal.

Ved innføring av relativt høge parkeringsavgifter (35 kr pr time, 180 kr pr døgn) i sentrum og i vekst- og sentersonene, vert nullvekstmålet overoppfyllt.

Berekningar av tiltakspakkar syner at nullvekstmålet også er innan rekkevidde dersom ein nyttar fleire moderate tiltak samstundes. Ved kombinasjonen av moderat vegprising (1 kr og 70 øre pr km utanom rush, og 3 kr og 40 øre pr km i rush i Bergen sentrum, og høvesvis 0,85 kr og / 1 kr og 70 øre i øvrige område i Bergen og i senterområda i nabokommunane.) og moderat parkering (12 kr pr time, 70 kr pr døgn) vil ein oppnå nullvekstmålet. Ved å styra arealbruken vil ein kunna redusera takstane ytterlegare, og likevel oppnå nullvekst.

Konklusjon

Effektane av tiltaka verkar å vera samanliknbare med tidlegare berekningar. Endringane skuldast i hovudsak lågare framskrivingar av folketal. Dette gjev i seg sjølv lågare trafikkarbeid. Berekningane viser at det er mogleg å oppnå nullvekst i trafikkarbeidet. I denne re-berekninga er det berre sett på parkering og vegprising som tiltak, i tillegg er desse sett opp mot ulik arealbruk i området.

Dersom ein berre satsar på einskild-tiltak vil ein måtte nytte høge takstar/satsar for å oppnå nullvekst. Ved kombinasjon av tiltak kan takstane reduserast. Dersom ein når målet med ein meir styrt arealutvikling kan takstane reduserast ytterlegare. Alle desse konklusjonane er i tråd med det som tidlegare kom fram i byutgreingane.

Fylkesdirektøren minner om at sjølv om dei restriktive tiltaka åleine synest å gje nullvekst, er det naudsynt å kombinera desse med tilrettelegging for gode alternativ til privatbilen. Vestland fylkeskommune vil framleis ha eit sterkt fokus på å styrka kollektivsystemet, og støtta opp under dei fire satsingsområda i Miljøløftet: investering og drift av kollektiv, sykkel og gange, innfartsparkering og miljøvenleg teknologi og innovasjon.