



MØTEREFERAT

Referat frå: Styringsgruppa – Regional areal- og transportplan for Bergensområdet
Møtedato: 11.09.2014
Tid: 09:30 – 11:30

Møteleiar: Tom-Christer Nilsen
Møtestad: Grand Terminus
Arkivsak:
Referent: Snorre Waage
Ref.dato:
Arkivnr.:

Deltakarar: Tom-Christer Nilsen, Sveinung Valle, Mona Røsvik Strømme, Torill Selsvoll Nyborg, Aud Karin Oen, Mona Haugland Hellesnes, Henning Warloe, Siv Høgtun, Nils Marton Aadland, Kari Fosseid Aakre, Marit Aase, Nils Kåre Skoge, Eirik Haga, Anne-Grethe Solbakk, Rune Hagsdal, Ann Iren Fagerbakke, Marit Rødseth, Hans-Christian Engum, Snorre Waage

Fråvær: Astrid F. Selsvold, Tom Sverre Tomren, Benthe Bondhus, Gustav Bahus, Ann-Beth Njerheim, Eli Berland, Astrid Aarhus Byrknes, Terje Søviknes, Jon Askeland,

Kopi til:

Referat frå møte i styringsgruppa – Regional plan for Bergensområdet 11.09.2014

4/14 Dagsorden og referat frå førre møte

Ingen merknader

5/14 Hovudstruktur for kollektivnettet

Møtelyden meinte det var lite nye tankar omkring hovudstrukturane for kollektivnettet, men stort sett ei vidareføring av dagens struktur. Det blei etterspurd eit tydeleg fokus på at hovudstruktur for kollektivnettet òg kan gå på sjø. Det blei referert til «bybane på sjø», og at det skjer mykje på dette området i hovudstadsregionen.. Trur ikkje ein kan bygge seg ut av kollektivutfordringane ein møter utan å fokusere på transport på sjø.

Passasjertala på kollektivreiser syner dagens situasjon, og seier mest om busetnadsstrukturane i kommunane i Bergensregionen, mens det ikkje fortel noko om kapasitet på kollektivnettet.

Fleire opplever at manglande innfartsparkeringsmulegheiter i randsona til Bergen reduserer andelen som reiser kollektivt.

Synspunkt på hovudstruktur på framtidens kollektivnett: kor skal vi leggje kollektivtilbod i forhold til kor trykket på bustad- og næringsutvikling kjem? Dette er ein viktig diskusjon, og vi treng samsvar mellom arealutnytting (bustad og arbeidsplassar) og kollektiv. Det er svært viktig at vi treff på koplinga mellom bustad og kollektiv

Det vart spela inn at det ikkje held å tenkje korridorar og vidareføring av dagens kollektivsystem. Skal utfordringane møtast, er det viktig å sjå på utbygging av kollektivfelt, sykkelveggar, køprising, og auka fokus på båt. Alle desse momenta må takast med for å løysa venta utfordringar i Bergensområdet.

Konkrete innspel på knutepunktstruktur i kollektivtrafikken:

- Innfartsparkering og eit ekspresstilbod til Bergen. Dette har ein positive erfaringar med for å få folk frå bil til kollektiv
- Direktebussar til sentrum
- Båt bør vere ei sentral del av eit nytt kollektivtilbod
- Knutepunkt kan ligge geografisk andre stader enn ved kjøpesenter, der det ofte blir kaos og lite effektivt. Dette fører til at færre tek kollektivt.
- Arna er viktig for indre deler av Bergensområdet, men ein må ikkje gløyma Voss. Togtilbodet må her vere bra for å redusere bilavhengigheit.

6/14 Skisser til planalternativ

Sjå vedlagt presentasjon for detaljar.

Fire planalternativ presentert:

- Hovudvekst i fylkes/region/bydelssenter
- Vekst i alle sentre
- Vekst i eksisterande byggjesone
- 0-alternativ

Det argumenteras for at det i eit ATP perspektiv er vanskeleg å sjå logikken i den valde desentraliserte modellen, med styrka fokus på regionsentera. HFK meiner her at ein skal byggje opp regionsentera slik at dei blir meir sjølvforsynte og attraktive for arbeidsplassar, noko som vil redusere transporten inn til/gjennom Bergen sentrum. Dette vil, i eit areal- og transportperspektiv, vere positivt for både Bergen og omegnskommunane.

Dette er den modellen ei samla styringsgruppe har bestemt seg for, og grunnlaget for vidare planarbeid.

Ingen av dei presenterte alternativa tek høgde for større nye infrastrukturprosjekt (som bane til Voss eller ferjefri E-39). Kanne ein tatt med eit alternativ som inkluderer dette? HFK tek innspelet til etterretning.

Ei omegnskommune spelar inn at dei aktivt brukar areal- og transporttankegodset og den desentraliserte konsentrasjonsmodellen som er vald for Bergensområdeplanen i sin kommunale planlegging. Er positive til val av modell, og ønskjer å ta del i den forventede veksten.

Nordhordlandskommunane ser på tvers av kommunegrenser, mellom anna for å finne praktiske mulege kollektivknutepunkt. Ein poengterer at det bør ikkje vere ei omveg å reise kollektivt.

Det er viktig at ein ser på heile regionen, og at ein satsar på diversitet i kollektivtilboda. Det er mange som ynskjer seg ut i periferien, og dei forventar ikkje eit kollektivtilbod der på lik linje som i sentrum/sentrumsnære strøk. Det må likevel vere eit tilbod som favnar om dei meir perifere områda i regionen, som for eksempel pendlarrutar/ekspresbussar/båtar.

Korleis er varleiken i alternative i KVU'en til dei større infrastrukturprosjektene som kjem? Kan ein få eit alternativ der ein tar med/sjår på mulege ringeverknader av større infrastrukturprosjekt? Korleis påverkar nye infrastrukturprosjekt hovedstrukturen i kollektivnettet?

Møtelyden lurar på kva status denne planen vil ha, om/for kven den er bindande for? Planen vil gi retningslinjer, og vere grunnlag for motsegn. Det er og ein moglegheit å lage regionale planføresegn, noko som vil gjere planen juridisk bindande for alle.

Det vart spela inn at planen er eit viktig verktøy for å hjelpe Bergen og omegnskommunane til å sjå utviklinga frå eit overordna perspektiv, og legge til rette for ei fornuftig fordeling av bustader og arbeidsplassar, berekraftig areal- og transportutvikling, frå eit regionalt perspektiv. Planen må vere førande, men ikkje juridisk bindande.

Kor stor del av den venta befolkningsveksten i Bergensområdet er knytt til olje- og gassektoren, og korleis vil ei potensiell nedgang i næringa påverke prognosane? Dette er spørsmål planen bør vere merksam på. Det er viktig at planen er så robust at den kan tåle en utvikling som er lågare enn dagens prognosar.

Oppsummerande:

- Dei fire skisserte alternativa er ok, og kan brukas vidare.
- Planen må ha med dei store infrastrukturprosjekta ein kjenner til.
- Det er viktig at planen er så robust at den kan tåle ein utvikling som er lågare enn dagens prognosar.

7/14 Framdrift og vidare arbeid

Gruppa er orientert om og oppfordra til å delta på plankonferansen 28.-29. oktober 2014 (Eigen sesjon om Regional areal- og transportplan for Bergensområdet den 29. oktober 2014).

8/14 Eventuelt

Ingen saker.