

Bergen 01. oktober 2015

Hordaland Fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Høringsuttalelse «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (2014/1180)»

Bergen Næringsråd leverer er med dette sin høringsuttalelse til «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet», med høringsfrist 1. oktober 2015.

Det vises i denne anledning til:

«Handlingsplan for transport og samferdsel 2015-2030 – 1 million, 1 region, 1 arbeidsmarked»

(<http://ag2.no/bn/Handlingsplan2015/>)

«Bergensregionen 2030 – Planlegge eller løpe etter»

(https://bergen-chamber.no/visageimages/Pdf_files/Bergensregionen_2030_Low.pdf).

Samlet gir disse to rapportene godt innsyn i Bergen Næringsråds overordnede syn og på og prioriteringer for regionens areal- og transportplanlegging.

Vi støtter selvsagt også formuleringen om at «Næringslivet ved organisasjonar og verksemdar bør delta i kommunale planprosessar» (5.4 «Retningslinjer for medverknad» pkt 31)

«Regional areal- og transportplan for Bergensområdet» er delt inn i fem tema, med gjennomgang av mål, strategier og retningslinjer for hvert av plantemaene. De fem er:

- Senterstruktur og utbyggingsmønster
- Regionalt transportsystem
- Boligområder
- Næringsareal og arbeidsplasser
- Natur, kulturmiljø og landskap

Vi vil i det følgende først og fremst kommentere sider vi enten finner særlig viktig å understreke, eller hvor vi mener høringsutkastet har forbedringspotensial.

Bergen Næringsråd vil berømme Hordaland fylkeskommune med et høringsutkast som langt på vei følger de samme overordnede linjer som vi har lagt til grunn for våre rapporter nevnt ovenfor. Ikke minst er vi på linje i synet på behovet for senterstruktur og utbyggingsmønster.

Fortsatt stor eneboligutbygging og i stor grad bilbasert persontransport, vil skape et press på veinettet, som det ikke vil være i stand til å håndtere. Å legge til rette for en urbanisering av regionsentrene, blir helt avgjørende for å kunne håndtere veksten i tiårene fremover. Det samme gjelder behovet for en gjennomtenkt strategi som tenker næringsareal, arbeidsplasser og boligbygging i helhetlig regional planlegging. Også her er vi i stor grad samstemte om de overordnede linjene.

Ringvegsystem og kollektivtransport

I «Handlingsplan for transport og samferdsel 2015-2030» er det gjort rede for prioriteringer for Bergensområdet, Vestlandet og Norge, samt visjoner for fremtiden. Høringsutkastet til «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet» kommer en god del av dette i møte, men vi vil understreke viktigheten av at det etableres et komplett ringvegsystem, hvor «E39 utenom Bergen sentrum» (E 39 Fjøsanger – Arna og Nyborgtunnelen) vil gi bedre fremkommelighet, mer forutsigbar reisetid, redusert sårbarhet og avlastning av Bergen sentrum. Dette vil også frigjøre kapasitet til kollektivfelt på dagens innfartsårer fra sør, nord og vest.

Den desidert største andelen av fylkets kollektivreiser skjer i Bergensregionen. Kollektivfelt, kombinert med en styrking av busstilbudet mellom regionsentrene og Bergen, vil bidra til økt kollektivandel og med det redusert belastning på veinettet. Kombinert med god innfartsparkering for både biler og sykler, vil dette gi god effekt i form av en grønnere by og økt kollektivandel.

Forstørring av bo- og arbeidsregionen

En regional areal- og transportplan for Bergensområdet bør også ta inn virkningen utbyggingen av E39 Hordfast og ny E16 vil føre til. Fergefri E39 og ny trasé for E16 Arna – Voss/Bergensbanen, vil forstørre bo- og arbeidsregionen i vesentlig grad for hele Vestlandet.

Olav Kyres gate 11 Tlf. +47 55 55 39 00 firmapost@bergen-chamber.no

Postboks 843 Sentrum Fax. +47 55 55 39 01 www.bergen-chamber.no

N-5807 Bergen

Org.nr. 961 744 776

Vi ser at høringsutkastet berører dette i noen grad, men skulle gjerne sett en enda større vektlegging av dette. I tillegg bør en regional areal- og transportplan for Bergensområdet ta inn over seg potensialet som ligger i fremtidig togforbindelse mellom Bergen og Stavanger. I den anledning finner vi det betimelig å minne om følgende vedtak om mulig jernbane av Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune 21.03.2013:

«Fylkesutvalet ser positivt på at ei fjordkrysning kan bidra til teknologi-innovasjon. Løysingar for mogleg framtidig jernbane bør vurderast, men at det må vere ein føresetnad at dette ikkje fordyrar prosjektet vesentleg».

Siden vedtaket har beregninger vist at å legge til rette for fremtidig jernbane på fjordkrysningen over Bjørnefjorden ikke vil gjøre prosjektet vesentlig dyrere. Vi viser også til ferske beregninger fra analyseselskapet Menon, presentert under Transport- og logistikkdagen 3. sept., som forutsier en meget sterk økning i produktiviteten for Vestlandet og Norge, med IC Bergen – Stavanger. Menons beregninger viser at fergefri E39 vil øke hele Norges produktivitet med 1 %. IC Bergen – Stavanger vil gi ytterligere et halvt prosentpoengs produktivitetsøkning.

Samlet vil fergefri E39 med IC Bergen – Stavanger dermed gi hele AS Norge en produktivitetsøkning på 1,5 %. Å bygge sterke byregioner utenfor Oslo er den viktigste anbefalingen i Produktivitetskomisjonens første rapport. Kommissjonens leder, professor Jørn Rattsø, peker spesielt på aksene Bergen – Stavanger som regionen med størst potensial. Det er derfor naturlig at en areal- og transport som skal peke fremover for Bergensregionen, også tar inn over seg de viktigste grepene som kan tas for en forstørrelse av bo- og arbeidsregionen som virkelig monner.

«10 på 10»

I høringsutkastet er det gjort beregninger for fortetningspotensialet i Bergen og de ulike bydels- og regionsentrene. Vi ønsker oss enda høyere ambisjoner for fortettingen av Bergen sentrum. For, som det heter i høringsutkastet:

«Medan arbeidsmarknaden er drivar for befolkningsauke i bustad- og arbeidsmarknadsregionen, er bustadmarknaden ein drivar for den interne fordelinga av befolkningsauken i Bergensområdet».

Bergen Næringsråd har lansert «10 på 10» for Bergen sentrum. Vi ønsker oss 10.000 nye boliger og med det 20.000 nye innbyggere i Bergen sentrum de neste ti årene.

«Alle» er enige om at Bergen og Bergensregionen er avhengig av et livskraftig sentrum. «10 på 10» er det kanskje viktigste virkemiddelet for å skape en levende by og en invitasjon til et tillitsløft for Bergen.

Mer overordnet, mer fleksibel og mindre detaljert arealdeler i kommuneplanen (KPA) vil gjøre dispensasjonssakene færre og planprosessene enklere. Ved å ha mindre detaljerte og mer overordnede planer, gir man tillit til både politikere, plan- og byggeadministrasjon og utbyggere. Ved høy detaljeringsgrad svekker man tilliten.

Vi ser videre at høringsutkastet følger formuleringen i gjeldende KPA for Bergen om fortetting langs bybanetraseen. Vi mener det også er viktig og kan være like effektivt å få til fortetting langs hovedaksene for kollektivtrafikk, ikke bare langs Bybanetraseen. Dette må også ses i sammenheng med vår ambisjon om kollektivfelt på alle hovedinnfartsåre. Kombinert med god innfartsparkering for både biler og sykler, vil dette gi god effekt i form av en grønnere by og økt kollektivandel.

I all utbygging i Bergensregionen forventer vi at det velges bærekraftige løsninger. Det være seg i valg av busser, ferger eller annen infrastruktur.

Logistikknutepunkt og byutvikling

Til slutt vil vi også understreke viktigheten av at det etableres nytt logistikknutepunkt for Bergensregionen. Bergen Næringsråd peker i «Handlingsplan for transport og samferdsel» på at det bør være ett felles logistikknutepunkt og ikke en delt løsning med ulike terminaler for jernbane, bil og havn.

Vi imøteser den varslede KVUen fra Jernbaneverket med spenning. Uansett konklusjon, er det sentralt for utviklingen av Bergen og ikke minst Bergen sentrum at den nåværende godsterminalen på Nygårdstangen og havnearealet på Dokken frigjøres til byutviklingsformål.

Med vennlig hilsen
BERGEN NÆRINGSRÅD



Marit Warncke
Adm.dir