



Jernbaneverket

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Hans-Christian Engum

Henvendelse til: Torild Hage
Tlf.: +47 55966190
Faks:
E-post: Torild.Hage@jbv.no



Dato: 27.09.2015
Saksref.: 201505084-3
Deres ref.:
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Høring og offentlig ettersyn - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Vi viser til brev av 23.06.15 om høring og offentlig ettersyn av Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Jernbaneverket er statens fagorgan for jernbanevirksomhet og vi har rett og plikt til å delta i planlegging etter plan- og bygningsloven når den berører våre saksfelt eller egne planer og vedtak, og vi skal gi planleggingsmyndighetene informasjon som kan ha betydning for planarbeidet i følge plan- og bygningsloven § 3-2. Målet for jernbanen er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet gir sentrale premisser for arealbruk og videreutvikling av transportmønsteret i Bergensregionen.

Planforslaget tar opp helheten i utviklingen i Bergensområdet og legger opp til å koble sammen arealbruk og transportsystem for å sikre en effektiv og bærekraftig hverdag for personer og næringsliv.

Overordnede mål for regionalplanen er:

- Bergensområdet skal være en bærekraftig og konkurransedyktig vekstregion.
- Utbyggingsmønster og transportsystem skal gi effektiv utnytting av samfunnsressurser og infrastruktur.
- Det skal være en god fordeling av bosteder og arbeidsplasser i Bergensområdet.

Jernbaneverket støtter opp om hovedgrepene i regionalplanen med samordning av senterutvikling og kollektivsystem, men ønsker samtidig å komme med noen merknader.

Reduksjon av klimagassutslipp

Gjennom stortingets klimaforlik og behandling av Nasjonal transportplan er det fastsatt et politisk mål om at all persontransportvekst i de store byområdene skal tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Veksten i bolig- og næringsareal må derfor i all hovedsak lokaliseres i områder som støtter opp om gange, sykkel og kollektivtransport.

Jernbaneverket sammen med de andre transportetatene, samarbeider om et plangrunnlag for Nasjonal Transportplan for periodene 2018 – 2029. Tiltak i plangrunnlaget skal sammen med

andre virkemidler bidra til at landets nasjonale klimagassutslipp reduseres fram mot 2030 og nå det langsiktige målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn.

Det er forventet en betydelig folkevekst i de største byområdene. I kommende NTP skal det derfor legges stor vekt på tiltak i byområdene som kan bidra til reduksjon av klimagassutslipp. Målet er at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, dvs 0-vekst i biltrafikken. Regionalplanen bør og ta høyde for denne ambisjonen.

Senterstruktur og utbyggingsmønster

Regionalplanen bygger opp om den fastsatte overordnede senterstrukturen for hele fylket som forutsatt i nylig vedtatt senterstrukturplan.

Jernbaneverket støtter opp om høy arealutnytting i sentrumsnære områder og langs kollektivaksene. Konsentrert vekst i strategisk utvalgte sentre vil bidra til mindre transportbehov og mer robuste sentre. Dette samsvarer med Jernbaneverkets perspektivmelding: «Jernbanen mot 2050», som vektlegger behovet for tettere bystruktur med fortetting ved kollektivknutepunkter og langs viktige kollektivårer. Å utvikle funksjonelle knutepunkt vil bli svært viktig, bla med gode overgangsordninger mellom tog/buss. Jernbaneverket legger vekt på at stoppestedene skal danne sentrale kollektivknutepunkt som skal være attraktive, trygge og universelt utformet. Tilkomst til stasjonsområdene i form av trygge gang- og sykkelveier må stå sentralt. Strategi for å øke gang- og sykkelandel i knutepunktene vil også bli viktig.

Bergen

Bergen sentrum har og vil inneha sentrale funksjoner for hele fylket. Bergen stasjon utgjør et attraktivt transportknutepunkt sentralt i Bergen sentrum. Med rask overgang til bybanen og sentrale bussforbindelser i umiddelbar nærhet utgjør Bergen stasjon et knutepunkt som forventes å få ennå større betydning i framtiden.

Indre Arna

I regionplanen karakteriseres Indre Arna som et senter og stoppepunkt som kan fungere som et senter med regionale funksjoner for flere kommuner. I planframlegget legges det til grunn at Indre Arna skal ha relevante regionale funksjoner for Osterøy, Vaksdal og Samnanger. Jernbaneverket anser Indre Arna som et kollektivknutepunkt med betydelige utviklingsmuligheter.

Vaksdal, Stanghelle og Dale

Regionalplanen foreslår sentrene Vaksdal, Stanghelle og Dale som lokale vekstsoner. Kommunene oppfordres til og i hovedsak å prioritere utbygging i vekstsoner rundt kommunesenteret samt definerte lokalsentre. Jernbaneverket mener dette vil kunne styrke tettstedene langs jernbanen.

Jernbaneverket støtter opp om forslaget til å sette krav om rekkefølge i utbygging av arealreservene der transportreduserende og arealeffektive prinsipper er lagt til grunn. Sentrumsnære områder bør prioriteres først.

Regionalt transportsystem

Regionalplanens målsetting er et Bergensområdet med et effektivt transportsystem som gir miljøvennlig og trygg transport, god mobilitet og tilgjengelighet til viktige reisemål.

For at kollektivsatsingen skal gi best mulig tilbud til flest mulig, skal det satses videre på bystamlinjer i Bergen kommune samt regionale stamruter til regionsentra i Bergensområdet. Suksesskriterier for kollektivtransporten er høy frekvens, god fremkommelighet og god kapasitet.

Jernbaneverket mener at en etablert hovedstruktur for kollektivnettet som følges opp i bolig- og næringsutvikling vil bli ennå viktigere i framtiden. Jernbanen er et effektivt og miljøvennlig tilbud og en del av det sentrale stamnettet i Bergensregionen. Jernbanen fra Bergen sentrum til Arna og videre til Dale og Voss representerer den sentrale stamlinjen mot øst. I Bergensområdet representerer jernbanen et mer begrenset transporttilbud i byområdet enn den eksempelvis gjør i Osloregionen.

Reisemiddelfordelingen for Bergensregionen (2013), viser at tallet på daglige reisene mot øst, er vesentlig lavere enn tilsvarende tall i nord, sør og vest korridoren. Til gjengjeld er andelen som reiser kollektivt høyere på strekningen Bergen – Arna, enn for tilsvarende bydels/regionsenter i de andre korridorene. Mot Dale og Voss utgjør kollektivandelen hele 42 pst.

Vel 3200 passasjerer reiser daglig mellom Bergen og Arna (KVU Voss – Arna, 2014). Dette tilsvarer bortimot 1,2 mill. reisende i året. Med forventet utbygging og tettstedsvekst i Arna, kan en forvente at antall togreiser mellom Bergen og Arna vil øke.

Jernbaneverket satser på å legge til rette for høy frekvens, god fremkommelighet og god kapasitet som nevnes som suksesskriterier for stamlinjene. Med etablert dobbeltspor fra Bergen til Arna som nå er under utbygging, er planen å øke frekvensene på togavganger, fra dagens tilbud på avgang hvert 30. minutt til 15 minutters intervall (ligger inne i jernbaneverkets Ruteplan for 2027). På sikt vil det være ønskelig med avgang hvert 10. minutt, jf Jernbaneverkets perspektivmelding, »Jernbanen mot 2050».

Et bedre tilbud vil også i seg selv kunne generere langt flere reisende. Med en slik utvikling på togtilbudet anser Jernbaneverket at Arna vil bli mer attraktivt enn i dag, både som bostad i tettstedet, men også som knutepunkt for beboere i hele østregionen i Bergensområdet. Det vil være helt nødvendig at knutepunktet utvikles på en god måte og at det legges opp til gode «mateordninger» for kollektivtrafikk i tettstedet.

Jernbaneverket har sammen med Statens vegvesen utarbeidet en «KVU Voss – Arna, Konseptvalgutgreiing for transportløsning veg/bane, 2014. En stor del av denne jernbane strekningen har lav standard og lav fartsgrense sammenlignet med nærområdet til andre større byer. Skredsituasjonen er utfordrende for både vei og bane. Det anbefalte konseptet (K 5) innebærer en reisetids forkortning fra dagens 69 minutter til 24 minutter mellom Voss og Arna. Med halvtimes frekvens i rushtiden, vil en raskere bane utgjøre et InterCity tilbud som vil binde Voss langt sterkere til Arna og Bergen. Med langt raskere, sikrere og oftere tog til Vaksdal, Stanghelle og Dale vil disse tettstedene kunne bli mer attraktive. Jernbaneverket forventer at en videreutvikling av jernbanetraseen fører til at personreisene blir håndtert på en kollektiv og miljøvennlig måte i fremtiden. Jernbaneverket støtter opp om planframlegget der det blir sagt at det er behov for et mindre sårbart transportsystem i denne korridoren og at det er viktig å styrke kollektivtrafikken her for ikke å øke biltransporten i Bergen sentrum.

Det er nylig foretatt en supplerende utredning for KVU Voss – Arna (11.09.15), for å vurdere om det kan gjøres enklere tiltak enn det som opprinnelig er foreslått. Etter denne nye tilleggs vurderingen holder Jernbaneverket fortsatt på at K5 er det beste alternativet.

Parkering

I planframlegget deles innfartsparkering i to hovedkategorier; overordnet innfartsparkering med regional funksjon og lokal innfartsparkering som skal dekke mer lokale behov. Det foreslås å satse mest på overordnet innfartsparkering. Som en del av opprusting og utbedring av Arna stasjon som vil foregå som en del av dobbeltsporprosjektet vil Jernbaneverket fortsette med å legge til rette for innfartsparkering ved stasjonen. Denne bør først og fremst ha en regional funksjon. Det kan være vanskelig å si noe om behov for mengde parkeringsareal på denne og eventuelt andre stasjoner nå. Jernbaneverket planlegger å se nærmere på parkeringsbehovet i et eget prosjekt. Sykkelparkering vil være en del av dette.

Logistikknutepunkt

I planframlegget heter det at: «Godsterminal for jernbane bør flyttast ut av Bergen sentrum for å frigjere areal til berekraftig areal- og transportutvikling i Bergensregionen». Arbeidet med KVVU for logistikk knutepunkt i Bergensregionen er nå i avslutningsfasen. Jernbaneverket er enig i at selv om dagens sentrums lokalisering er gunstig ut fra distribusjon, kan det være behov for å flytte godsterminalen ut av sentrum. Arbeidet med KVVUen er i sluttfasen og vi arbeider med ulike konsepter. Anbefaling vil foreligge i slutten av oktober.

Framkommelighet

En viktig del av framtidens transportsystem er miljøvennlighet, forutsigbarhet og framkommelighet. Der miljøvennlig jernbane og bybane i eksklusive traseer ikke representerer et tilbud, må framkommelighet sikres på andre måter. Jernbaneverket mener at dette må gjøre ved å sikre kollektivfelt på alle relevante og sentrale innfartsårer. Vi støtter fullt opp om det som sies i planframlegget at kollektivtransporten trenger full framkommelighet, dette gjelder og prioriteringer inn mot kryss og knutepunkt. Bybanen løser dette i egen trase, men det vil og være behov for å prioritere buss i egne kollektivfelt på innfartsårene til Bergen sentrum.

Med hilsen
Lars Christian Stendal.
Regional plan- og utviklingsdirektør
Strategi og samfunn sør og vest

Torild Hage
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk